“Nieuws van de RDM”, juni 1982, 20e jaargang, nummer 2.

Ontvangen van Rob Lampen, Rotterdam.

NIEUWS VAN DE RDM

20ste jaargang, nr. 2, juni 1982

RSV

NIEUWS VAN DE RDM

Personeelsorgaan van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij B.V.

Verschijnt 8 x per jaar.

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

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

Foto van de maand:

Gezicht vanaf de "Ostrea" in de bouwput.

Inhoud

1 U-vormige "Ostrea" uniek project in alle opzichten

4 "Ostrea"-beproevingen in Oosterschelde goed verlopen

7 Booreiland Brig gedoopt: "Maersk Endeavour"

9 Ingrijpende revisie hoofdmotoren Transocean Pearl

10 Sedco-H ondergaat grondige modificaties
Bruut breekwerk brak betonnen bovenlaag "Goliat 3" als boter

11 "Respect en begrip voor elkaars positie en verantwoordelijkheden is basis voor goed overleg"

12 "Als RDM en Ondernemingsraad moeten we verder kijken"

13 Koninklijk onderscheiden

14 Informatieve ouderdag in filmzaal Bedrijfsschool

15 Om- en bijscholingscursussen plus studeren in eigen tijd genieten grote belangstelling

17 Officiele mededelingen
WEK mededelingen

18 Dankbetuigingen

19 Jubilarissen/In memoriam

Pag. 3 omslag:
Afscheid

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

Kopij volgend nummer: de kopij voor het juli/augustusnummer dient vóór 10 augustus in het bezit van de eindredacteur te zijn.

U-vormige "Ostrea" uniek project in alle opzichten

Hoe kwam het project op gang?

Als gevolg van het niet doorgaan van de ROS kreeg de RDM vrijwel van de een op de andere dag twee grote projecten in uitvoering, namelijk de "Ostrea" en de Brig. En dat terwijl enige jaren daarvoor besloten was, dat de RDM niet anders dan sectiebouw zou doen in zijn hal plus kleine offshore. Daaraan was de RDM organisatie dan ook aangepast en dan toch maar opeens twee grote projecten tegelijkertijd in dezelfde bouwfase.
Dat is iets wat je een werf eigenlijk niet aan kan doen. Mede door van andere bedrijven mensen in te schakelen is getracht dat op te lossen. Mensen van de VDSM en ook van andere RSV en niet-RSV bedrijven. Door middel van een vorm van project management is geprobeerd dit een beetje te structureren. En daarbij hopen dat er toch nog zo veel kennis en goede wil aanwezig is, dat het inderdaad een project wordt. Het merkwaardige is dat dat toch gelukt is.
Ik moet erbij zeggen, dat ook de inzet van het Dosbouw bouwteam ons daarbij geholpen heeft met controles, suggesties, berekeningen en overleg in de engineering sfeer.
Want niet alleen de organisatie en productie van de RDM, maar ook de totale engineering was verbrokkeld. We moesten met allerlei engineering bureau's in zee, zoals Shipknow, Ship Construct Services, RSV Gusto Engineering, VMIJ.
In feite heeft het Dosbouw team toch een corrigerende en coördinerende rol daarin gespeeld.

Gaf dat problemen op het gebied van samenwerking?

Samenwerking valt eigenlijk nooit tegen, want ieder mens is bij voorbaat van goede wil. Het moeilijke is altijd om met zoveel mogelijk mensen contact te houden. Er veel mee te praten en vooràl te luisteren. Welke problemen hebben die mensen en hoe komt het dat zij problemen hebben met anderen.
Zolang je dat gesprek gaande kan houden en steeds maar weer laat blijken dat het je aandacht en begrip heeft kun je ook proberen begrip bij anderen te wekken. Dan krijg je toch weer een bepaalde vorm van samenwerking, ondanks dat er wel eens een keer wrijvingen zijn. Als je die wrijvingen dan maar niet te lang door laat sudderen, keer je toch terug naar normale verhoudingen. . . . hoewel het in zo'n situatie gewoon moeilijk blijft. Zoiets vraagt een zeer intensieve begeleiding en van sommige mensen nogal wat vrije tijd. Dat laatste zou ik nog wel even willen memoreren. Dat vind je op ieder bedrijf. Er is altijd een groep mensen, die altijd aanwezig is als het nodig is. Het is merkwaardig, maar bijna alle bedrijven draaien op zo'n vaste kern. Die lost op een gegeven moment de problemen op. En dat kost wel eens wat meer dan 40 uur in de week.

Een hoogwaardig product als eindresultaat

Met de officiële overdracht van de "Ostrea" aan Dosbouw op 15 mei jl. is een belangrijke episode in de RDM historie afgesloten. Een periode die velen niet licht zullen vergeten. De realisering van de "Ostrea", die op zichzelf in alle opzichten een unieke verschijning is, is, gezien tegen hetgeen er op de achtergrond speelde en allemaal plaatsvond, op een bijzondere wijze tot stand gekomen. Ondanks de onoverzichtlijke aanvang is er uiteindelijk een hoogwaardig product gebouwd. Dat hebben de zeer succesvol verlopen beproevingen wel bewezen. Helmut Hirsch, die de dagelijkse leiding bij de bouw van de "Ostrea" heeft gehad, heeft het wel en wee van A tot Z meegemaakt. In vogelvlucht geeft hij onderstaand zijn ervaringen weer over dit bijzondere project: de "Ostrea".

Tijdens de overdracht op 15 mei j.l. v.l.n.r.: Ir. H. Engel, hoofd van de Deltadienst; Ir. A.A.H. van Dam (Dosbouw) en de heer A. Rijke, Raad van Bestuur RSV

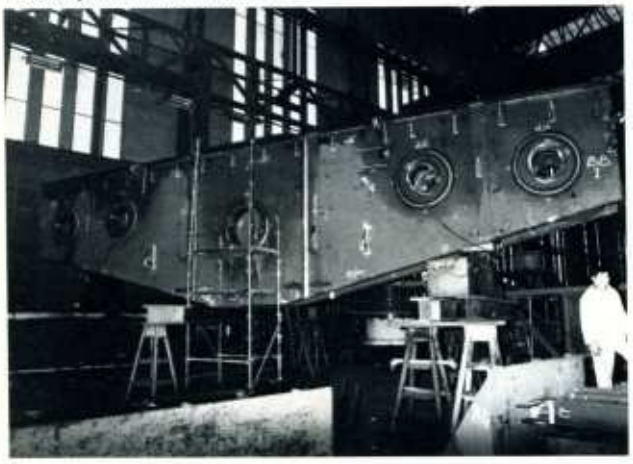
Sectiebouw in de scheepsbouwloods

Er werd dus toch wel de nodige inspanning vereist?

Er is de afgelopen tijd van alle betrokkenen een grote mate van flexibiliteit en inzet geëist; van lassers, hakkers, persers, ijzerwerkers, bankwerkers, pijpfitters, werkvoorbereiders, planners, tekenaars, werkmeesters, bedrijfsleiding en projectleiding.
Het is toch uitgekomen, want dit project heeft helemaal niet zo slecht gelopen. En als zo iets kan bij de RDM, dan moet er hoop zijn voor de toekomst.

De eerste kielsectie op de helling

Hefcomponenten in aanbouw



Is het oorspronkelijke ontwerp veel gewijzigd?

Nee, het basisontwerp van de "Ostrea" is in grote lijnen niet gewijzigd. De wijzigingen hebben voornamelijk betrekking gehad op het hefsysteem. Daar zijn technische verbeteringen in aangebracht ten opzichte van het ontwerp van het Bureau voor Scheepsbouw. Materiaalsoorten zijn gewijzigd, het buffersysteem van de portaalbuffers is totaal veranderd en de hefcomponenten oorspronkelijk gedacht als gietwerk, zijn grotendeels gewijzigd in gelaste staalconstructies.
Daar wil ik overigens wat dieper op in gaan, omdat de hefcomponenten een ingewikkelde en belangrijke en bovendien parallel aan bouw van het schip lopende activiteiten waren.
Dit probleeem is op de volgende manier aangepakt. Voor de werktuigbouwkundige kant is er veel aan werkvoorbereiding gedaan, dus van tevoren goed de productiemethodes, bouwmethodes, hulpmaterialen etc. uitgedacht. Alles is goed doorgerekend en er is door de tekenkamers speciale aandacht aan gegeven door er een tekenkamerman met praktijkervaring aan te zetten. Dit heeft er toe geleid, dat de opbouw van de hefcomponenten, voor ze op het schip geïnstalleerd werden eigenlijk vrij vlekkeloos is gegaan. Het blijkt dus dat het dikwijls noodzakelijk is om bij bepaalde werkzaamheden de organisatie daar lichamelijk voor aan te passen. Dat levert zijn profijt op.

"Ostrea" en Brig op de helling, een en al bedrijvigheid

Waren er speciale eisen ten aanzien van de maatvoering?

Ja, die waren er zeker en deze liggen hoger dan laten we zeggen bij de bouw van een tanker. Die mag gerust vijf centimeter te kort zijn. Daar zal niemand iets van zeggen. Bij de opzet of de start van de "Ostrea" lag dat duidelijk anders.
In overleg met Dosbouw is duidelijk naar voren gekomen, dat de gehele maatvoering van het schip van begin af aan goed begeleid moest worden. Immers, de twee hijspunten moeten precies uitkomen op de aangrijppunten van de pijlers.
Samen met Dosbouw is daar een hele theorie over opgebouwd en op papier gezet, waarvan Dosbouw nu in de Oosterschelde ook gebruik maakt. Dat hebben ze door middel van meetrapporten gespecificeerd. In de praktijk betekende dit, dat tijdens de bouw op het schip bepaalde referentiepunten als basis zijn gebruikt voor de maatvoering en diezelfde referentiepunten gebruikt Dosbouw nu voor het inregelen.
Misschien zijn in dit verband de volgende gegevens interressant. De betonpijlers zijn door de aannemers gebouwd binnen een tolerantie van 25 mm. De "Ostrea" is gebouwd met een maximale afwijking van 35 mm. De tolerantie tussen de "Ostrea" en de pijlers was plus en min 50 mm. Daar zijn we vrij goed binnen gebleven. Bovendien neem ik m'n petje af voor de nauwkeurigheid waarmee die pijlers zijn gebouwd.

**De combinatie van de talrijke systemen maakt het ontwerp uniek.
Gaf dat nog bouwproblemen?**

Zolang je een normaal schip bouwt, lukt je dat allemaal binnen planning en voortgang, als je tenminste geen stagnaties in leveranties krijgt, geen werkonderbreking of dat soort toestanden. Het moeilijke is zodra er systemen aan toegevoegd worden, zoals meet- en regelsystemen. Dan blijkt steeds dat je als werf niet voldoende eigen deskundigen in huis hebt. Die moet je dan ergens anders vandaan halen.
Mensen dus met een stuk specialistische deskundigheid, het zijn autoriteiten op hun gebied. Alleen, die mensen hebben soms een vervelende eigenschap. Ze laten zich moeilijk besturen, juist omdat ze zo'n autoriteit zijn op hun vakgebied. Dan moet de werf maar weer iemand op de been zien te brengen, die deze mensen toch kan coördineren. Vaak kost dit extra tijd.

Heeft het project "Ostrea" gezien de belangrijkheid ervan vooraf meer aandacht gekregen dan doorgaans het geval is!

Zo kan je het niet helemaal stellen. Het eerste is juist. Door de belangrijkheid van alle systemen, het kostbare van niet alleen de "Ostrea", maar

ook het hele Oosterschelde project, heeft Dosbouw onze werf er gewoon toe aangezet om er veel aandacht aan te besteden.
Ook is er geweldig veel druk door Rijkswaterstaat op uitgeoefend. Maar met een ander schip, een schip met een normale voortstuwingsinstallatie en misschien nog met een bijzonder ballastsysteem, pompsysteem of dekkraantje of wat dan ook,. . . is het niet vergelijkbaar.
Een scheepsinstallatie kan je zo moeilijk voor de wal beproeven. Je kan je alarmen en je afstellingen en beveiligingen beproeven, maar daarna moet je er mee gaan varen en dan blijkt of hij het wel of niet doet. Maar bij de "Ostrea" zijn er zoveel andere systemen aan toegevoegd, dat je gewoon gedwongen werd om dat van tevoren wat uitgebreider te testen. Dat levert toch zijn nut op, want bij de echte beproevingen zijn eigenlijk alle kinderziektes achter de rug.
De grote knal die dikwijls bij beproevingen of proefvaarten plaatsvindt in een of ander systeem, is er niet geweest. Dat is toch wel te danken aan het uitgebreid testen ervan hier voor de wal. De problemen die er in eerste instantie waren, waren eigenlijk al opgelost.

Een spectaculaire tewaterlating op 11 juli 1981

Het dekhuis wordt geplaatst

Wat was de rol van de Arbeidsinspectie?

Het is een bijzonder project. Het is in feite niet echt te kenmerken als een zeeschip en ook wil men het niet kenmerken als een binnenvaartschip, want dat is het ook niet. Het is een bijzonder werktuig, dat voor een bijzonder project wordt ingezet en om die redenen is ondergebracht bij de Arbeidsinspectie, District Breda, waaronder het gehele Oosterschelde project ressorteert.
Aangezien hier geen uitgebreide speciale eisen en voorschriften voorhanden zijn, was het ook voor de Arbeidsinspectie een moeilijk project. Echter met inzet van alle betrokkenen, ook van de zijde van de Arbeidsinspectie, is het gelukt de "Ostrea" te realiseren.

Is er door de gecompliceerdheid van de "Ostrea" zelf en van de organisatie vertraging in de bouw opgetreden?

Het schip is, gelet op het contract, te laat opgeleverd. Echter bij het overnemen van de bouw van de "Ostrea" door de RDM is reeds uitgegaan van een vertraging van drie maanden. De RDM heeft kans gezien redelijk binnen die termijn te blijven.

Enkele belangrijke data van het project "Ostrea" zijn:

Ondertekening contract	:	december 1979
Start in werkplaats	:	4 augustus 1980
Kiellegging	:	14 november 1980
Tewaterlating	:	11 juli 1981
Dokbeurt	:	4 t/m 10 december 1981
Beproeving Europoort	:	1 t/m 5 februari 1982
Beproeving Oosterschelde	:	5 maart t/m 16 april 1982
Technische overdracht	:	16 april 1982
Officiële overdracht	:	15 mei 1982

De portalen naderen hun voltooiing

"Ostrea"-beproevingen in Oosterschelde goed verlopen

Na een week van uitgebreide beproevingen in Europoort, die begin februari 1982 plaatsvonden, keerde de "Ostrea" voor een korte periode terug aan de werf. In die tijd werd de laatste hand gelegd aan allerlei werkzaamheden ter voltooiing van het schip.

Vijf maart was het zover. 's Avonds om tien uur werden de trossen los gegooid. In dichte mist sleepten RDM sleepboten samen met twee Banksleepboten de "Ostrea" richting Hoek van Holland.
Helaas waren onze sleepboten door de dichte mist reeds bij Maassluis gedwongen om af te haken. Met een door de mist ontstane vertraging van ongeveer drie uur werd tenslotte de reis vervolgd. Verhoudingsgewijs tergend langzaam, want het schip zou als sleepponton, dus als dood schip, worden gesleept.
Helmut Hirsch: "Ja, de "Ostrea" zou 's-morgens om zeven uur voor de monding van de Oosterschelde verschijnen. Dus toen om zeven uur 's-ochtends onze RDM en Dosbouw bemanning met een motorvlet naar het schip gingen, bleek dat nog drie uur verder weg dan verwacht. Toch hebben we de "Ostrea" gevonden en na het aan boord gaan hebben wij het eigen bedrijf opgestart. Door op eigen kracht mee te draaien is er flink wat tijd teruggewonnen. Om twee uur 's-middags lagen we afgemeerd in de Roompothaven van de Oosterschelde".

Voorbereid

Van RDM-zijde bestond de bemanning uit RDM bedrijfsleiding plus een hoofdmachinist en tweede machinist, beiden van VMY en een electriciën van VE. De overige bemanningsleden waren van Dosbouw. In het contract was namelijk de gelukkige clausule opgenomen, dat Dosbouw voor de Oosterschelde beproevingen zelf haar bemanning en walorganisatie ter beschikking zou stellen. De Dosbouw mensen waren daartoe in Wageningen bij het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation op simulatoren reeds gedeeltelijk op hun taak voorbereid. Dat was ook redelijk merkbaar.
De eerste drie dagen werden besteed aan inbedrijfsstellingen. De laatste twee dagen van die eerste week werden ankerlierproeven gehouden.
Hirsch: "De ankerlierbeproevingen werden uitgevoerd in de Hammen. We gingen varen op een weerbericht, dat maximaal windkracht 6 aangaf. 's Middags - tijdens het afmeren - kwam er een flinke bui over, die we in de verte zagen aankomen. De wind stak erg op en er werden pieken gemeten tot windkracht 11. Het afmeren werd nu door de sterk toegenomen deining stopgezet, want de situatie was te gevaarlijk voor de mensen op de aan de ankerpunten gekoppelde boegbakken.
Vanaf 's avonds zes uur tot 10.00 uur hebben we moeten wachten totdat de wind en de deining afgenomen waren. Bij hoog water heb je te maken met een inkomende Noordzee deining, die je weer bij laag water kwijt raakt. Dan houden de zandbanken de Noordzee deining tegen. 's-Morgens om drie uur, half vier lagen we afgemeerd, dat was iets later dan gepland en dus blijf je aan boord. Niet iedereen kon aan boord blijven. Er zijn slechts elf slaapplaatsen. De overigen gingen van boord om in het barakkenkamp van Rijkswaterstaat te Moermond nog enige uurtjes te slapen. 's Morgens om zes, zeven of acht uur - al naar gelang het programma - was iedereen weer aan boord".

Verdere afbouw en montage van hefcomponenten op de stelvoer

Geprefabriceerde hefcomponenten op een ponton, gereed voor montage aan boord

Rare tijden

Er werden zo nu en dan vreemde werktijden gemaakt. Zo ook tijdens het wijzigen van het ventilatiesysteem van de electromotoren van de twee voorste ankerlieren. Baas Lindhout en zijn mensen draaiden daar de hand niet voor om en vrij snel en keurig, dus naar tevredenheid werd een en ander aangepast. Op hele rare tijden af en toe. "Een heel moderne organisatievorm is daar toegepast", aldus Hirsch, "dat heet functiemobiliteit: iedereen deed alles. Dat lukt wonderwel op zulke karweitjes".
Ook de duurproef is bevredigend verlopen. Hierbij moest worden aangetoond, dat het vaarbedrijf, dat wil zeggen de voortstuwingsinstallatie inclusief de diesel-generatoren, gedurende zes uur onafgebroken storingsvrij kan draaien. In de Oosterschelde bleek zes uur onafgebroken varen door de korte trajecten niet mogelijk. Er moest nogal eens worden gekeerd en heen en weer worden gevaren.

Handbediend

In tegenstelling tot hetgeen men zou verwachten is de

"Ostrea" volledig handbediend. Toch treft men aan boord een computer aan. Deze registreert welke handelingen er plaatsvinden. Men zou het kunnen vergelijken met de black box in een vliegtuig.
Daarnaast levert de computer op iedere lessenaar - er zijn er vier, namelijk de algemene, vaar-, hef-, en ankerlessenaar - een comminicatiesysteem via een beeldscherm. De verplaatsingen van het schip of haar systemen ten opzichte van een pijler of een locatie worden exact aangegeven. Aan de hand van deze gegevens worden beslissingen genomen en uitgevoerd.
Intersite is de deelleverancier van zowel de hardware (apparatuur) als de software (programma's) van het computersysteem. De computer en alle randapparatuur staat opgesteld in een apparte surveyruimte.

De zenders staan op de vaste wal en op diverse boeien in de Oosterschelde, zodat bovendien deining, stroomsnelheden en dergelijke ook verwerkt worden.

Draadstrakhouders

Het werken met de "Ostrea" zal in de regel onderbroken worden bij windkracht 6, ofschoon dit sterk afhankelijk is van de deining. De deining zal zelfs eerder beperkingen opleggen dan de wind. Bij een deining van een halve meter significant is het over. Daaronder kan nog wel, want daarvoor zijn deiningcompensatoren in het hefsysteem aangebracht. Als de pijler aan de grond wordt gezet komen de draadstrakhouders in werking, want men mag geen slappe draad krijgen. Verder kan het schip tot een windkracht van 11 of 12 rustig afgemeerd liggen. Alleen kan

Werkzaamheden aan het onderwaterschip in dok

Voorzichtig manoevreert de "Ostrea" om een pijler

regen en mist, met zelfs hagel en sneeuw, dus we hebben alle grillige klimaatvormen van Nederland meegemaakt".

Spannend

Voor donderdag 1 april stond op het programma het hijsen van de eerste pijler met de "Ostrea". Voor velen een spannend moment, ofwel het uur der waarheid. Enkelen gaven toe dit toch wel als het meest emotionele moment te hebben ervaren.
Hirsch: "Zo zou je het kunnen brengen. Ik geloof dat sommige mensen dat echt zo ondergaan. Persoonlijk heb ik dat niet zo beleefd omdat ik ver-

Er zijn in feite drie soorten systemen aan boord, die door de computer worden verwerkt. Als eerste een navigatiesysteem om te varen of te manoeuvreren.
Als tweede een systeem dat de locatie van de op te pakken pijler in de bouwput aangeeft, alsook de locatie van de pijler in het sluitgat.
Het derde systeem is een weersregistratiesysteem, dat zijn gegevens via zenders krijgt doorgeseind.

dan geen pijler gehesen of geplaatst worden.
"Tijdens het slechtste weer gedurende de beproevingen zijn windstoten tot windkracht 11 gemeten, gedurende het afmeren", vervolgt Hirsch. "We hebben vrijwel alle weersoorten gehad die in Nederland voorkomen. We hebben alleen geen elfstedentocht condities gehad, want er lag geen ijs op de Oosterschelde. Van schitterend weer tot harde wind en alle vormen en hevigheden van

Beproeving in Europoort

trouwen in de installatie had om de doodeenvoudige reden, dat daarvoor alles bleek veilig te werken. Want alles is nogal erg goed "droog" uitgetest. De enige angst die er dan nog zou kunnen zijn was: komen die hefjukken op de juiste plaats op de pijler uit. Vooraf was er nog een geruststellend onderzoek door duikers of alles in orde was. Die bevestiging kwam er, nou toen kon je gewoon gaan hijsen".

Kleef

Waar men zich aan boord nog wel op had voorbereid was het mogelijk optreden van flinke kleefkrachten van de pijler aan de bodem. Volgens Rijkswaterstaat zou er geen kleef zijn. Niettemin was vooraf besloten om - in het geval er wel grote kleefkrachten zouden optreden - met het hijsen niet verder te gaan dan een halve meter extra inzinking van het schip. Als de pijler dan nog niet zou zijn losgekomen zou de pijler met waterjets onder de pijler losgespoten worden of eventueel scheef gehesen worden. Dat was allemaal niet nodig. De maximale kleefkracht bedroeg iets meer dan 100 ton. In verhouding met het reusachtige gewicht van de pijler stelt dat niets voor. Dus ook daarvoor hoefden we geen angst meer te hebben. Bovendien ervaart iedereen emoties verschillend. "Het hangt er trouwens vanaf in welke functie je daar staat", vervolgt Hirsch, "als je de totale leiding daarvan hebt, heb je nauwelijks tijd voor andere zaken. Iemand die verantwoordelijk is voor een deel van het werk en op zo'n moment even niets te doen heeft, ondergaat de emotie wel. Maar als je je aandacht moet verdelen, komt de emotie achteraf.

Hammen

De eerste pijler die gehesen werd was een zogenaamd universeel inzetbare pijler. Op verzoek van Rijkswaterstaat is deze verplaatst naar een andere locatie. Het was ook geen normale beproeving, aangezien de pijler veel lichter was. Deze

Indien nodig wordt de gehesen pijler op 10 punten afgebufferd. Op de foto zijn 3 buffers zichtbaar

Bijna 12.000.000 kilogram hangt hier in de takels

is namelijk nog niet voorzien van een bovenbouw. De reden hiervoor is, dat deze pijler pas afgebouwd wordt als er een andere kapot gaat. Toch is het geen echte reserve pijler. Er moeten er 66 geplaatst worden en het is niet zo dat er 66 + 1 gebouwd zijn. Naderhand wordt deze pijler op hoogte afgebouwd. De oorspronkelijk in het contract vermelde beproeving is gedaan met de pijler "Hammen 16". Deze is opgepakt van zijn bouwlocatie en enkele meters naast de universeel inzetbare pijler geplaatst in ongeballaste toestand. Daarna is hij geballast door er water in te pompen en in geballaste toestand is die pijler vervolgens weer gehesen. Terwijl de pijler in de takels hing nam de wind sterk toe. Bovendien was het hoog water, waardoor er nogal wat deining ontstond in de bouwput. Dit was niet voorzien door Rijkswaterstaat, die de bouwput nu met de uitbreiding van een krib, beter gaat afschermen. Hirsch: "Ja, dat was een aardigheidje dat we niet hadden verwacht, maar er gebeurt altijd iets. We hebben toen de pijler heel snel af moeten bufferen, want het schip ging zodanig om de pijler bewegen, dat de relatieve bewegingen ten opzichte van elkaar te groot werden en de kans bestond dat de pijler het schip zou kunnen raken of andersom. Dat buffersysteem werkte wonderbaarlijk goed. Zodra er was afgebufferd lag alles direct weer stil.
Na overleg met Dosbouw zijn we later op de dag naar de maximale ballastconditie gegaan. Deze is iets lichter geworden dan afgesproken, maar de deiningscomponent is daarin gecompenseerd. In feite hebben we toch de maximale belasting gehad. Nou dat is ook allemaal wonderwel geslaagd. Het is zelfs gelukt om de beproeving met de Hammen 16, die op vijf dagen was gepland, in drie dagen uit te voeren".

Verantwoordelijkheden

"De verantwoordelijkheden", zo vervolgt Hirsch, "waren goed gescheiden. Dosbouw en Rijkswaterstaat waren verantwoordelijk voor de pijler en de plaats waar deze moest komen te staan. De RDM was verant-

woordelijk voor het functioneren van de "Ostrea", ofwel kan zij een pijler hijsen en laten vieren. Nou op het moment dat Dosbouw en Rijkswaterstaat zeiden hier moet die pijler komen, hoefde RDM alleen maar de knop te drukken en aan te tonen, dat zij die pijler kon laten vieren. Dat is gewoon gelukt, zo simpel ligt het eigenlijk.
In ieder geval heeft de Directie van Dosbouw op de dag dat de Hammen 16 in zijn zwaarste ballastconditie is getest en met succes weer is geplaatst, ons een gelukstelegram gestuurd. Een telegram waarin zij hun tevredenheid over de succesvol verlopen beproevingen hebben kenbaar gemaakt, wat wij zeer op prijs stelden.
Er resteert slechts nog de koppeling met de "Macoma", het afmeer- en opschoningsponton, die wij door omstandigheden niet op tijd konden uitvoeren. De "Macoma" was nog niet beschikbaar. Intussen is de mechanische koppeling achter de rug. Wat nog overblijft is: aantonen dat het gecombineerde lierenbedrijf van "Ostrea" en "Macoma" werkt. Maar helaas is de "Macoma" electrisch nog niet zo ver".

Gegevens van de hefproeven met de Hammen 16:

Normale werkbelasting hefinstallatie	:	9500 ton
Diepgang "Ostrea" zonder pijler	:	6,13 m.
Toestand: hijsen, stilstand en vieren Hammen 16, geballast.		
Gewicht pijler Hammen 16	:	17011 ton
Gewicht waterballast in pijler (+)	:	2723 ton
Waterverplaatsing pijler (–)	:	8856 ton
Testbelasting hefinstallatie	:	10878 ton
Diepgang "Ostrea" hierbij	:	10,37 m.
Toestand: stilstand en vieren Hammen 16, max. belasting.		
Gewicht pijler Hammen 16	:	17011 ton
Gewicht waterballast in pijler (+)	:	4003 ton
Waterverplaatsing pijler	:	9082 ton
Testbelasting hefinstallatie	:	*11932 ton
Diepgang "Ostrea" hierbij	:	10,78 m.

*In dit gewicht is de deiningscomponent gecompenseerd, zodat de maximum belasting tijdens testen zo'n 12.000 ton bedroeg, ofwel 12 miljoen kilogram.

Duikers controleren de positie van de klauwen op de pijler

Alvorens een pijler te heffen wordt eerst de sluitbalk op het achterschip neergelaten

Booreiland Brig gedoopt: "Maersk Endeavour"

"Ik doop u Maersk Endeavour", klonk het uit de mond van mevrouw Anne Grete Schultz, echtgenote van de heer Viggo Schultz, Burgemeester van Svendborg te Denemarken, en tevens wenste zij bemanning en booreiland veel voorspoed in de toekomst.
Direct daarop hakte ze op charmante wijze het touw door, waarna de champagnefles met een klap tegen de romp stuksloeg en alshetware de doopformule bezegelde. Deze goed georganiseerde gebeurtenis vond plaats op zaterdag 13 maart 1982.
De talrijke gasten begaven zich hierna naar de lunchroom van het hoofdkantoor, waar ook de diverse toespraken werden gehouden.
Hier was het de heer A. Rijke, plaatsvervangend president Raad van Bestuur RSV, die allereerst de gasten en in het bijzonder de Deense gasten,

Mevrouw Schultz begeleid door de heer Rijke

waaronder ook de Deense Ambassadeur in Nederland, Zijne Excellentie E. Krog-Meyer met echtgenote, welkom heette.
De heer Rijke memoreerde onder andere het verloop van de order na ondertekening van het bouwcontract. Aanvankelijk zou het booreiland gebouwd worden bij de VDSM te Rozenburg. Naderhand zou de ROS de bouw overnemen, doch als gevolg van het niet doorgaan van de oprichting van de ROS kwam de opdracht bij de RDM terecht. Dit had ingrijpende gevolgen voor de bouwmethode. Veel voorbereidend werk diende opnieuw te gebeuren met het onvermijdbare gevolg, dat er vertraging in de bouw optrad.

Svendborg

Tenslotte dankte de heer Rijke mevrouw Schultz voor de uiterst charmante wijze, waarop zij de doop had verricht. Ter herinnering aan haar daad kreeg zij een fraai collier en haast vanzelfsprekend in ruil voor het kleinste Deense muntstuk dat zij overhandigde, de bijl. Mevrouw Schultz was bijzonder ingenomen met de gebeurtenissen, die haar ten deel vielen. Temeer, daar zij jaren terug in verband met het werk van haar man reeds vertrouwd was geraakt met de offshore terminologie en eens te meer omdat de thuishaven van de Maersk Endeavour dezelfde wordt als die van haarzelf en haar man, namelijk Svenborg.
De heer Arnesen, directeur van Maersk Drilling in Copenhagen was zeer verheugd over het feit, dat mevrouw Schultz bereid was geweest als doopvrouwe op te willen treden. Immers behalve dat Svendborg de thuishaven wordt van het booreiland, is het tevens de stad waar A.P. Møller zijn maatschappij was begonnen. Uiteraard bracht hij zijn dank uit aan alle bij de bouw betrokken groeperingen en deed dat op zeer geanimeerde wijze.

De champagnefles slaat stuk tegen de romp

A·P·MØLLER

MÆRSK

30, Esplanaden,
DK-1098 Copenhagen K

R.D.M.
ans. 9. 4. 1982
MEDEN DOOR
KWARTAALORD

The Managing Directors of
Wilton-Rotterdam Dockyard Group,
Zeijlaatstraat 4,
Rotterdam,
Holland.

April 6, 1982

Dear Sirs,

As I have been travelling for some time I am now able to write you and thank you on behalf of my wife and myself for the well planned and pleasant namegiving ceremony for the "MÆRSK ENDEAVOUR" on March 13.

We appreciated your hospitality and your warm reception of our sponsor, Mrs. Anne Grete Schultz.

May I kindly ask you to relay my best regards and appreciation to those contributing to a successful and pleasant naming ceremony for the "MÆRSK ENDEAVOUR".

Yours truly,

Leif V. Arnesen

LVA/EB

De rij van sprekers werd afgesloten door de heer W. Zipp, directeur van de WF-RDM Groepsmaatschappij. Hij richtte een speciaal dankwoord aan met name RSV Gusto Engineering (thans Gusto Engineering), het "Brig"-projectteam, Lloyd's Register of Schipping, Verolme IJsselmonde, Kalkman, Schalekamp, Hempel, Verolme Elektra, National Supply, Bugiflex, De Neeff, IHC Gusto Staalbouw, RDM staf en alle overige RDM medewerkers voor hun inzet en bijdrage aan de bouw van het booreiland.

Ingrijpende revisie hoofdmotoren Transocean Pearl

Het naast de machinekamer gelegen ruim bleek een ideale werkruimte

De Filippijnse bulkcarrier "Transocean Pearl" (27456 dwt) arriveerde begin november 1981 aan de werf met zware schade aan beide hoofdmotoren. Een zeer ingrijpend karwei, dat in nauwe samenwerking met Stork-Werkspoor werd uitgevoerd.

De aanleiding hiervan was, dat al eerder tijdens het lossen van de lading in één van de Rotterdamse havens Stork, zijnde de fabrikant van de motoren, gevraagd was een gebroken zuiger van één van de hoofdmotoren te vernieuwen. Bij inspectie aan boord bleek uiteindelijk, dat beide hoofdmotoren gedemonteerd dienden te worden, omdat de krukassen niet meer goed waren.

Bij aankomst aan de werf lagen beide motoren reeds gedeeltelijk uit elkaar. Direct daarop volgde demontage. Er werd een toegangsgat gemaakt naar het naast de machinekamer gelegen ruim, waar met behulp van een bok de beide bovenhelften van de motoren werden geplaatst.

Bij controle van de verwijderde krukassen bleek de ene één milimeter en de andere één en een kwart millimeter krom te zijn. Dit is voor de vrij korte en dikke krukassen van de Stork-Werkspoor TM 410 medium speed 12-cilinder motoren vrij veel.

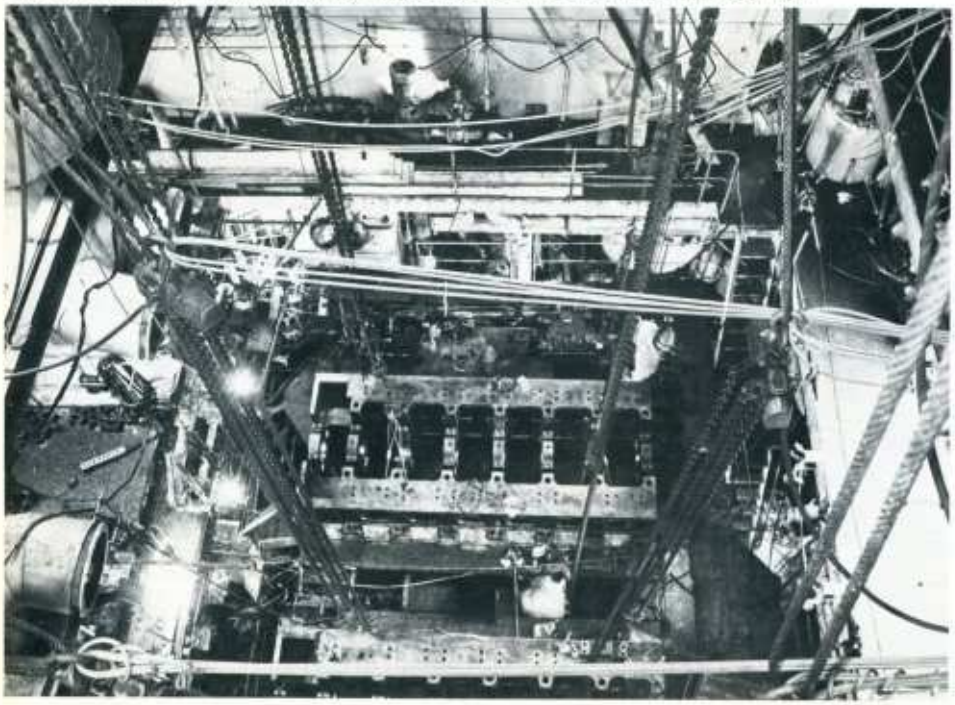
Aangezien in Nederland nergens meer een speciale slijpbank voor dit formaat krukassen aanwezig is, moesten in dit geval de assen naar M.A.N. in Hamburg. Bij inspectie aldaar bleek dat beide krukassen nog net recht geslepen konden worden. Dit betekent vanzelfsprekend ondermaatse lagers, die omdat ze van het voorgespannen type zijn niet eens zo makkelijk verkrijgbaar waren.

Intussen werd hard gewerkt aan de overige motoronderdelen. Componenten zoals zuigers, cilindervoeringen en brandstofpompen werden bij Stork gerepareerd, terwijl het reinigen van de smeerolietanks, het doorspoelen van de leidingsystemen en het regelmatig schoonmaken van de filters bij RDM plaatsvond.

Van één van de motoren was bovendien de fundatie eruit geweest, die opnieuw op zogenaamde plastic vulling werd geplaatst.

Na terugkomst van de krukassen konden beide motoren opgebouwd en uitgelijnd worden. Deze ongeveer 3 maanden durende revisie werd afgesloten met een geslaagde proeftocht op zee, zodat ook de rederij heel tevreden was.

Blik van bovenaf in de machinekamer, waar hier twee motorfundaties zichtbaar zijn



Sedco H ondergaat grondige modificaties

Het grote semi-submersible booreiland Sedco H - een soortgenoot van de in 1966 onder bouwnummer 317 door RDM gebouwde Sedco 135 D - heeft de orderpositie van de afdeling Reparatie thans redelijk verbeterd. Half mei arriveerde dit booreiland in de Waalhaven, waar het afmeerde bij pier 1. De zeer omvangrijke werkzaamheden omvatten het gereed maken van het booreiland voor een nieuwe charter. In verband hiermede zijn vrij ingrijpende verbouwingen en uitbreidingen van accomodatie en outillage in de werkzaamheden begrepen. Daartoe heeft de afdeling Reparatie al geruime tijd voor de komst van het booreiland een groot aantal onderdelen en secties geprefabriceerd. De Sedco H zal tot omstreeks half juli hier blijven. In een volgende uitgave komen wij er uitgebreider op terug.

Aankomst van de Sedco 135 H

Bruut breekwerk brak betonnen bovenlaag "Goliat 3" als boter

Begin mei 1982 werd de offshore bak "Goliat 3" in dok 8 opgenomen voor onderhoudswerk. Maar daarnaast moest de gehele betonnen laag van het pontondek verwijderd worden. Bij dit ongewone werk heeft de afdeling Reparatie een slopersbedrijf ingeschakeld, die met een van een hydraulische sloophamer voorzien voertuig dit karwei in korte tijd klaarde. Na twee weken verliet de heel wat lichter geworden "Goliat 3" de werf.

Ir. B.J.A. Sluis bij installatie OR:

"Respect en begrip voor elkaars positie en verantwoordelijkheden is basis voor goed overleg"

"Ik spreek de wens uit, dat het u gegeven mag zijn inhoud te geven aan de taken die u op zich heeft genomen. Ik hoop dat u dit kunt doen vanuit de positie als gekozen vertegenwoordigers van onze medewerkers en op grond van een duidelijk herkenbare binding met uw achterban".

Met deze woorden richtte ir. B.J.A. Sluis, directeur WF-RDM Groepsmaatschappij, zich op vrijdag 14 mei jl. tot de nieuw geïnstalleerde Ondernemingsraad RDM. Hij deed zulks vanuit een wat andere positie dan zijn voorgangers, als gevolg van de verzelfstandiging van de Ondernemingsraad op grond van de nieuwe wet, waarbij in feite de Ondernemingsraad zichzelf installeert.
Hij opende zijn toespraak met een woord van dank en waardering aan de afscheidnemende Ondernemingsraad, die in de afgelopen zittingsperiode heeft gefunctioneerd.
"Natuurlijk zijn er in die periode situaties geweest", vervolgde ir. Sluis. "waarbij de Directie en de Ondernemingsraad niet op dezelfde golflengte zaten, waarbij zelfs in een enkel geval teruggegrepen dreigde te worden naar een formele procedure. Doch het geheel overziende kan ik vandaag spreken van een geslaagde periode waarbij het overleg voor mij duidelijk een opgaande lijn heeft getoond".

Positie

Ir. Sluis achtte een installatie als deze een goede gelegenheid om nog eens uitdrukkelijk stil te staan bij de positie en de verantwoordelijkheden, die een Ondernemingsraad in ons bedrijf heeft. In grote lijnen zijn deze: De Ondernemingsraad heeft verantwoordelijkheden in het belang van het goed functioneren van de onderneming in al haar doelstellingen. De Ondernemingsraad behartigt de belangen van individuele en van groepen medewerkers. De Ondernemingsraad dient als gevolg van de wijze van kandidaatstelling rekening te houden met de standpunten en de visie van de vakverenigingen. Door de relatie met de Centrale Ondernemingsraad RSV heeft de Ondernemingsraad te maken met de standpunten van andere Ondernemingsraden binnen RSV. Tenslotte vertegenwoordigt de Ondernemingsraad alle medewerkers van de RDM ongeacht hun functie of plaats in de organisatie.

Geslaagd

De positie en verantwoordelijkheden van de ondernemingsraad overwegend en in het besef dat er allerlei oorzaken zijn voor tegengestelde meningen en doelstellingen, moet het voor een ieder begrijpelijk zijn, dat er in het overleg verschil van mening en visie kan zijn. Ir. Sluis hierover: "Dergelijke situaties vragen van beide partijen op de eerste plaats respect en begrip voor elkaars positie en verantwoordelijkheden en vervolgens de wil om op grond van een besef voor gezamenlijke verantwoordelijkheid, naar compromissen te zoeken.
Ik ben en blijf van mening, dat daarbij vooral gebruik moet worden gemaakt van de mogelijkheden van tijdig informeel overleg en informatie en pas in laatste instantie van formele procedures op grond van de wet of het reglement".
Terugblikkend op de afgelopen zittingsperiode van de Ondernemingsraad en daarbij de positie van de Ondernemingsraad in aanmerking nemend, achtte ir. Sluis reden genoeg aanwezig om te kunnen zeggen dat de Ondernemingsraad in de uitvoering van zijn taken en verantwoordelijkheden is geslaagd.
Hij uitte in dit verband een welgemeend woord van dank en waardering aan alle leden van de "Oude" Ondernemingsraad. Daarbij had hij een persoonlijk woord voor een viertal leden, die om verschillende persoonlijke redenen hadden afgezien van een nieuwe kanditatuur. Met namen zijn dit de heren Gianotten, Vermeulen, Erkamp en Van der Kroon.

Taak

Vervolgens wenste ir. Sluis de vier nieuwe leden geluk met hun verkiezing, daarbij tevens de wens uitsprekend dat zij met veel succes en wijsheid hun belangrijke taak mogen uitvoeren.
Vooral de verkiezing van de heer Kayali, die gelet op het aantal buitenlandse werknemers bij ons bedrijf en zijn eerdere Ondernemingsraadervaring, in het hoogste vertegenwoordigend overlegorgaan op zijn plaats is.
Voorts zegde hij toe dat de Directie niet alleen de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de Ondernemingsraad zal respecteren, maar ook zoveel mogelijk alles in het werk zal stellen om het overleg te bevorderen.
Hij besloot met de woorden: "Mijne heren, ik wens ons allen goed overleg toe".

UITSLAG VERKIEZINGEN ONDERNEMINGSRAAD 12 MEI 1982

Het totaal aantal kiesgerechtigde werknemers bedroeg 3675.
Het totaal aantal uitgebrachte stemmen bedroeg 1687.
Dit betekent een opkomstpercentage van 45,9 procent.
Het aantal geldige stemmen bedroeg 1673.

Enkele "bewuste" stemmers

De geldige stemmen werden als volgt uitgebracht:

Industriebond FNV	998
Industriebond CNV	385
HPME	117
Unie BLHP	35
Vrije lijst	138

De kiesdeler bedroeg: 1673 : 20 = 83,65
Dit betekent dat de 20 zetels als volgt zijn verdeeld:

FNV	12 (verlies 2 zetels)
CNV	5 (winst 1 zetel)
HPME	1 (blijft gelijk)
Vrije lijst	2 (winst 1 zetel)

De volgende werknemers zijn tot leden van de Ondernemingsraad gekozen:

Industriebond FNV
J. Kegel
M. Vischschraper
A. Dekker
L. v.d. Steen
J. Bouman
W.C. Visser
P. Sannes
M. Dorsman
N. Op den Kelder
C. v. Oudheusden
M. v.d. Meer
W. Telleman

Industriebond CNV
F. v. Pelt
N. Snijders
W.G. Nattekaas
W. de Berg
C.M. v. Beelen

Hoger Personeel Metaal- en Elektrotechnische industrie
J. Wissekerke

Vrije lijst
L. Roos
S. Kayali

Wim Nattekaas tijdens afscheid OR collega's:

"Als RDM en Ondernemingsraad moeten we verder kijken"

"We moeten niet blijven doormodderen, maar durven. Om als Ondernemingsraad de belangen van de werknemers van de RDM en daarmee ook de belangen van de onderneming op een zo goed mogelijke wijze veilig te stellen, dient de Ondernemingsraad kennis te nemen van opvattingen van anderen, van de Directie, van Hoofden van Dienst en van de Afdelingscommissie".

Enkele kernachtige uitspraken uit de mond van Wim Nattekaas, plaatsvervangend voorzitter van de Ondernemingsraad, tijdens de laatste informele Ondernemingsraadsvergadering op maandag 10 mei jl. Deze bijeenkomst stond in het teken van het afscheid van enkele collega's, die zich om verschillende redenen niet meer kandidaat hebben gesteld voor de nieuwe Ondernemingsraad.

Merkwaardigerwijs werd de bijeenkomst niet gehouden in het OR-lokaal, maar in de bar op de vierde verdieping van het hoofdkantoor. Dit feit ontlokte uit de mond van Nattekaas de volgende speelse zinsnede: "Ik hoop niet dat hierdoor de indruk bij de achterban wordt gewekt, dat de Ondernemingsraad de macht heeft gegrepen. Zover is het nog niet en het is de vraag of het ooit wel zover zal komen en zelfs of dit wenselijk is".

Op serieuzere toon gaf hij vervolgens een overzicht van de meest belangrijke gebeurtenissen uit de afgelopen zittingsperiode van de raad. Één van die gebeurtenissen was het unieke feit, dat op 12 december 1981 herdacht kon worden dat het 25 jaar geleden was, dat bij de RDM een aanvang werd gemaakt met het gestructureerde vertegenwoordigend overleg door middel van een Ondernemingsraad. Er is heel wat gebeurt in die periode, zowel met de RDM als de Ondernemingsraad. Vooral de afgelopen tien jaar zijn zeer enerverende jaren geweest.

Relatie achterban

Doch met de twee dagen later te houden verkiezingen voor de deur achtte hij het nodig verder te kijken, waarbij hij memoreerde dat er aan de relatie Ondernemingsraad-achterban in de afgelopen periode het een en ander heeft ontbroken. "Ik denk dat het een van de belangrijkste aandachtspunten van de nieuwe OR zal moeten zijn om te bezien hoe deze relatie optimaal gestalte kan worden gegeven". Nattekaas vervolgde: "Hoe kan een OR anders functioneren als zijn ideeën, zijn opvattingen en zijn standpunten niet gedragen worden door de achterban? De afdelingscommissies zijn één van de belangrijkste schakels van de OR om op gestructureerde wijze de contacten met de achterban te onderhouden. Ik denk dat zij, met het gewijzigde reglement voor de afdelingscommissies, straks na de verkiezingen op 26 mei in goed overleg met de Hoofden van Dienst op optimale wijze aan de hun gestelde taak kunnen voldoen. En als men weet wat men met en door de OR wil bereiken, dan moet er nog concreet worden ingevuld hoe, en op welke manieren men bepaalde specifieke, concrete doelstellingen wil realiseren".

OR en visie

Hij onderkende dat iedere Ondernemingsraad zich in een bepaalde situatie bevindt, met bepaalde moeilijkheden en mogelijkheden. De tegenspelers, het management, districtbestuurders, bedrijfsledengroepen, hebben hun bijzondere kenmerken. OR-leden zelf komen uit verschillende lagen en afdelingen van het bedrijf, uit verschillende vakorganisaties, uit verschillende milieus. Daarom zal elk OR-lid vanuit een specifieke invalshoek naar de sociale werkelijkheid kijken en vanuit zijn normen, waarden en opvattingen een oordeel vormen over situaties. Nattekaas: "Een OR die een strategie kiest, zijn acties beraamt en uitvoert, moet natuurlijk uitgaan van een collectief gewaardeerde situatie. Daarbij analyseren welke inzichten bruikbaar zijn om zo adequaat mogelijk te kunnen reageren. De komende tijd zal dit hard nodig zijn".

Afscheid collega's

En vervolgens terugkerend naar het eigenlijk afscheid van de collega's: "Helaas kunnen wij hierbij geen gebruik meer maken van onze collega's Van der Kroon, Gianotten en Vermeulen. Hun zienswijze, hun inbreng zullen wij node missen". Vermeulen heeft zich niet meer kandidaat gesteld, terwijl Gianotten en Van der Kroon hoogst waarschijnlijk wegens persoonlijke omstandigheden vervroegd het bedrijf zullen verlaten.

"Ik denk zelfs, dat zij bij hun natuurlijke achterban, hun vrouw, in goede handen zijn", aldus Natterkaas. "Willem en Jo, ik hoop dat jullie, voor zover jullie dat gegeven is, nog een lange tijd met je echtgenote van het leven mag genieten".

Met deze woorden besloot Nattekaas de zittingsperiode van de OR en overhandigde de afscheidnemenden een kleinnood ter herinnering.

Daarop nam Piet Sannes het woord, die op de hem wel bekende ludieke, maar desondanks serieus bedoelde wijze, zijn scheidende collega's toesprak. Deze maakten op hun beurt van de gelegenheid gebruik om hun dank aan de blijvende collega's te uiten.

Hierna bleef men nog een poosje gezellig bijeen.

KONINKLIJK ONDERSCHEIDEN

Aan onderstaande medewerkers en oud-medewerkers werd op 29 april 1982, ter gelegenheid van de verjaardag van H.M. de Koningin, een Koninklijke Onderscheiding verleend; te weten de eremedaille, verbonden aan de Orde van Oranje Nassau:

G. Baai	*Marine*
A. Bergwerff	*Financiën & Administratie*
D. Berkhout	*Marine*
A.P. Biesheuvel	*Algemene Werktuigbouw*
J.P.C. Bouwens	*Marine*
T. Bouwens	*Algemene Werktuigbouw*
H.M. Burggraaff	*Marine*
T. van der Ent	*Marine*
L. van de Griend	*Bedrijfsdienst*
J. Hartkoorn	*Marine*
M. de Heer	*Marine*
P. van Heest	*Algemene Werktuigbouw*
M.T. Heezen	*Marine*
J. Hooimeijer	*Algemene Werktuigbouw*
J. Huigen	*Financiën & Administratie*
W.L. van der Kamp	*Marine*
A.M. Knipscheer	*Materials Management*
S.K. Kraaijestein	*Marine*
W. van Loon	*Reparatie*
C. Moret	*Reparatie*
H. Mout	*Marine*
J.C. Nootenboom	*Financiën & Administratie*
P. van Oordt	*Algemene Werktuigbouw*
J.A. van Opijnen	*Reparatie*
L. van Peski	*Marine*
C.M. van de Poll	*Offshore & Zware Apparaten*

Uitreiking ten stadhuize Rotterdam

Tijdens bijeenkomst uitreiking draagmedailles

J.J.C. Poolen	*Bedrijfsdienst*
J. Riegman	*Bedrijfsdienst*
L. Roodnat	*Algemene Werktuigbouw*
K. Roomer	*Marine*
J. de Rooij	*Sociale Zaken*
H.C. van Royen	*Reparatie*
W. van Schayk	*Reparatie*
J.D. Schmidt	*Algemene Werktuigbouw*
J. Schouten	*Algemene Werktuigbouw*
J. Semeyn	*Reparatie*
J. Stam	*Offshore & Zware Apparaten*
C. van der Ster	*Reparatie*
C. van der Stoep	*Reparatie*
W. Storm	*Algemene Werktuigbouw*
A. Urbanus	*Marine*
A. Visser	*Reparatie*
J. van Vuuren	*Marine*
B.D. van der Waal	*Marine*
J. van der Wal	*Reparatie*
J. Weewer	*Reparatie*
A. Westerveld	*Algemene Werktuigbouw*
J.W.J. Willemse	*Marine*
P. Wittebol	*Reparatie*
H.G.J. van Zandvoort	*Reparatie*
J.W.F. van Zuidam	*Bedrijfsdienst*

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

Informatieve ouderdag in filmzaal Bedrijfsschool

"Ons produktenpakket, dat zich kenmerkt door een grote diversiteit, is aan hoge kwaliteitseisen onderhevig. Een aanvullende opleiding zal vaak nodig zijn om dat werk te kunnen doen".

Een zinsnede uit de toespraak van de heer E. van der Schee, plaatsvervangend hoofd van dienst Sociale Zaken RDM. Tijdens de zeer informatieve ouderdag op zaterdag 17 april 1982 in de filmzaal van de Bedrijfsschool. Deze bijeenkomst was georganiseerd ten behoeve van de ouders of verzorgers van de bedrijfsschoolleerlingen, die dit jaar het Bemetel of V.E.V. examen afleggen.
De heer Van der Schee doelde daarmee op het feit, dat tegenwoordig opdrachtgevers vaak zelf nauwkeurig vaststellen of werknemers voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen om een product te maken. Dit geldt speciaal op het gebied van laswerk, maar is ook van toepassing op een aantal andere beroepen, met name in de sector algemene werktuigbouw. Hij vervolgde: "Ik wil u nogmaals wijzen op het grote vakmanschap dat nodig is in de onderneming en de nadruk leggen op de belangen ervan, niet alleen voor de RDM, maar juist ook voor het niveau van de man in kwestie".
In feite komt het er op neer, dat - zonder enige afbreuk te willen doen aan de kwalificatie van het Bemetel en V.E.V. diploma - vervolgopleidingen welhaast onontbeerlijk zijn.

Belangstelling

De bijeenkomst werd geopend door de heer T. Bezem, chef Bedrijfsschool. Na een hartelijk woord van welkom aan de vele ouders en consulenten van de Bemetel alsook de vertegenwoordiging van de Ondernemingsraad, gaf de heer Bezem aan de hand van een schematisch overzicht op borden een duidelijke uitleg over de gehele examenprocedure met de voorwaarden aan de diverse onderdelen verbonden om te slagen.
Hij was ook zeer verheugd, dat de ouders in grote getale waren opgekomen om blijk te geven van belangstelling voor de opleiding van hun zoon. Want, zo opperde hij: "Ofschoon bijzonder kostbaar is het belangrijk goede vaklieden voor het bedrijf op te leiden en dat jonge mensen vandaag-de-dag een goed vak leren, doch daarbij is de steun van de ouders dringend nodig.
Wij hebben ons best gedaan, het is nu aan uw zoon om zijn kennis waar te maken en gehonoreerd te zien met een diploma". In dit verband uitte de heer Bezem tevens zijn dank aan de inzet van zijn leermeesters. Tevens hoopte hij dat de leerlingen nog geruime tijd bij de RDM zouden blijven en de kans zouden aangrijpen om verder te studeren.

Doolhof

Hierna kregen de ouders volop gelegenheid om in de praktijkruimten een kijkje te nemen inzake de getroffen voorbereidingen voor het praktisch examen. Uiteraard maakten velen dankbaar gebruik om met de leermeester van gedachten te wisselen. Terug in de filmzaal was het de heer A. Reugebrink, chef scholing, die de ouders aan de hand van duidelijke schema's op borden wegwijs maakte in het doolhof van vervolgopleidingen. Deze variëren in grote lijnen van voortgezette avondopleidingen tot zelfs H.T.S.-niveau en de schriftelijke studies buiten het bedrijf tot een uitgebreid pakket interne cursussen. Hij wees de aanwezigen daarbij op de voor- en nadelen verbonden aan de diverse studievormen, maar benadrukte dat ook hierbij de steun van de ouders van zeer groot belang is. De bij de RDM

Geïnteresseerd luisteren de ouders naar de voorlichting

Toelichting door Tom Bezem, chef Bedrijsschool

geldende en zeer gunstige studiekostenregeling werd uitgebreid behandeld. Kortom, een bijzonder informatieve uiteenzetting, die in dit bestek te veel omvat om nader toe te lichten. Niettemin zullen te allen tijde betrokken leerlingen met raad en daad ter zijde worden gestaan.

Plaatsing

De heer Van der Schee schetste tenslotte een goed beeld van de toekomstmogelijkheden, althans voor zover dat in het vermogen ligt. "Immers", zo vervolgde hij, "wie vandaag-de-dag vijf tot tien jaar vooruit kan blikken is een hele spekkoper. Maar de meeste produktie-afdelingen zijn voor de komende tijd uitstekend van werk voorzien". Deze afdelingen zijn: WF & RDM Algemene Werktuigbouw, Offshore & Zware Apparaten, Marine en Reparatie. Daarnaast gaf hij een goed inzicht in de procedures, die gevolgd worden met betrekking tot de plaatsing van de leerlingen in de produktie. Ook salarisopbouw, promotiemogelijkheden, diverse arbeidsvoorwaarden en overlegstructuur werden belicht. Met het toewensen van alle succes aan de examenkandidaten besloot hij zijn betoog.

Terugblikkend kan zonder enige twijfel gesteld worden, dat deze ouderdag bijzonder informatief was, die door het afwisselende programma - met tussendoor de vertoning van het RDM filmjournaal 1980 - en de uistekende verzorging van het natje en droogje als zeer geslaagd mag worden beschouwd.

Ook de rondleiding door de praktijkruimten genoot volop belangstelling. Bram Jansen, leermeester, bankwerkers (2de van links) geeft hier de nodige toelichting

Om- en bijscholingscursussen plus studeren in eigen tijd genieten grote belangstelling

Naast de dagopleiding voor jongeren op onze bedrijfsschool bestaat de mogelijkheid om cursussen in eigen tijd te volgen of om- en bijscholingscursussen op het bedrijf te volgen. Dat een groot aantal RDM-ers van deze mogelijkheden gebruikt maakt, blijkt wel uit het overzicht, opgesteld door de afdeling Opleidingen Volwassenen. Het overzicht heeft betrekking op het studiejaar 1980/1981. Bovendien blijkt de interesse sinds 1978 voor dit soort cursussen weer sterk toe te nemen.

De aard van de vermelde cursussen loopt zeer sterk uiteen. Uit de toegenomen belangstelling voor kennisverrijking in theorie en praktijk mag worden geconcludeerd, dat betrokkenen het belang ervan onderkennen. Uiteraard in de eerste plaats voor zichzelf, doch daarnaast plukt ook het bedrijf de vruchten ervan.

Onderstaanden personen zagen hun inspanning beloond met een getuigenschrift of diploma. Behalve de bovengenoemde activiteiten is ook het nieuwe Om- en Bijscholingscentrum goed bezet. De eerste resultaten ervan staan in een eerdere uitgave beschreven.

Kursussen extern 1982

E. Hilckman	Diploma booglassen gevorderden
F. Conceiao-Severino	Diploma booglassen gevorderden
F. Conceiao-Severino	Diploma booglassen beginners
J.A.J. Huijsman	Diploma booglassen beginners
J. Plaisier	Diploma booglassen EDR (staal)
W. Touburg	Diploma TIG lassen T.D.K.
W. Touburg	Diploma TIG lassen T.D.R
W. Touburg	Diploma TIG lassen T.D.
W. Touburg	Getuigschrift TIG lassen T.A.
A. Reedijk	Getuigschrift TIG lassen T.A.
A. Reedijk	Diploma TIG lassen T.D.K.
A. Reedijk	Diploma TIG lassen T.D.R.
A. Reedijk	Diploma TIG lassen T.D.
H. Klein	Vakdiploma BTP drukvaten, pijpen, booglassen
L. van de Berg	Vakdiploma BTP drukvaten, pijpen, booglassen
O.S. Ramkhelawan	Diploma booglassen, drukvaten, pijpen
J.D. van Pelt	Diploma lastechniek
J.D. van Pelt	Diploma laspraktijk ingenieur
F.C.B. van Welzenis	Gronddiploma booglassen
L.A. Klem	Verklaring materialenkennis bij het lassen CL A2
J. de Man	Getuigschrift stookkursus afd. warmte en koude tekn.
W.F. Bruinzeel	Getuigschrift stookkursus afd. warmte en koude tekn.
M.N.A. de Vos	Verklaring warmtebehandeling van staal CW1
M.N.A. de Vos	Verklaring inleiding tot de metaalkunde CM1
Mej. IJ Verhoeven	Getuigschrift nederl. eenvoudige corr.
J.S. Clarijs	Getuigschrift driehoeksmeting P.B.N.A
C. van de Berg	Getuigschrift Kotteren
D. Schepper	Verklaring intensief frans
A. Waasdorp	Verklaring bedr. technicus mach. fabriek
J. van de Stoep	Diploma spreekvaardigheid
J. van de Stoep	Diploma W.T.B. en natuurkunde Ned. Gem. Schap leraren opl.
P.J. Bomers	Diploma middelbaar veiligheidsdeskundige
L. Potjeweid	Diploma schuurtaaiheid breukmechanica
W. Bank	Diploma meettechniek/kwaliteit
R. Huizer	Diploma werktuigbouwkunde
D.L. Kievit	Diploma werktuigbouwkunde
M.J. Lens	Diploma voortgezette scheepsbouw opl.

J.J. Smits	Verklaring meettechn. middelb. electronicus
J.J. Smits	Diploma microprocessor/microcomputer
T.G. v. Wijngaarden	Certificaat meettechn. middelb. electronicus
T.G. v. Wijngaarden	Diploma middelbaar electronicus
T.G. v. Wijngaarden	Diploma microprocessor/microcomputer
A. v.d. Ree	Diploma M.T.O. werktuigbouwkunde
Tou Kwok Haij	Diploma M.T.O. scheepsbouwkunde
H.B.A. Wilbrink	Diploma M.T.O. scheepsbouwkunde
H.A.B. van Dijk	Diploma kraanbesturen
G.C. de Beste	Diploma kraanbesturen
C.A. Fernandes	Diploma kraanbesturen
G. Goebertus	Certificaat bedr. beveiliging en bewaking
A. Klifman	Certificaat bedr. beveiliging en bewaking
A.M. Ferreira-Veludo	Certificaat Engels
R.M. Meyer	Getuigschrift kalibreren van n.c. machines
G. Hoiting	Getuigschrift kalibreren van n.c. machines
H. Koedood	Getuigschrift kalibreren van n.c. machines
J.W. de Reus	Getuigschrift kalibreren van n.c. machines
J. Broekhuizen	Getuigschrift kalibreren van n.c. machines
M.D. Winsveen	Getuigschrift kalibreren van n.c. machines
C. van de Berg	Getuigschrift kalibreren van n.c. machines
F.C. van Gent	Getuigschrift kalibreren van n.c. machines
H. Steenbergen	Getuigschrift C.N.C. Draaimachine
K. de Vos	Getuigschrift C.N.C. Draaimachine
H.B.J. Venema	Getuigschrift C.N.C. Draaimachine
F.J. Willeboer	Getuigschrift C.N.C. Draaimachine
M.H. Kraak	Getuigschrift C.N.C. Draaimachine
C. van der Post	Getuigschrift C.N.C. Draaimachine
A.H. Remak	Getuigschrift C.N.C. Draaimachine
M. Verwaal	Getuigschrift C.N.C. Draaimachine
D. Missaar	Getuigschrift C.N.C. Draaimachine
C. de Lange	Getuigschrift C.N.C. Draaimachine
A. Hogerwaard	Getuigschrift C.N.C. Draaimachine
H.M. Kroon	Getuigschrift electro onderh. n.c. mach.
E. Vrijmoet	Getuigschrift electro onderh. n.c. mach.
A. Keetelaar	Getuigschrift electro onderh. n.c. mach.
G. de Leeuw	Getuigschrift electro onderh. n.c. mach.
T. van Prooyen	Getuigschrift electro onderh. n.c. mach.
G. Scheepsmaker	Getuigschrift electro onderh. n.c. mach.
P. de Koning	Getuigschrift electro onderh. n.c. mach.
T.G. van Wijngaarden	Getuigschrift electro onderh. n.c. mach.
C. de Hartog	Getuigschrift electro onderh. n.c. mach.
H. Cevik	Getuigschrift electro onderh. n.c. mach.

Kursussen intern 1982

D.J. Missaar	Getuigsch. verspanningstechn/meetkurs.
A.H. Tekin	Getuigsch. verspaningstechn/meetkurs.
A.H. Remak	Getuigsch. verspaningstechn/meetkurs.
C. Meral	Getuigsch. verspaningstechn/meetkurs.
S. Bilen	Getuigsch. verspaningstechn/meetkurs.
C.A. Porto Silva	Getuigsch. verspaningstechn/meetkurs.
J. Hoogendijk	Getuigsch. verspaningstechn/meetkurs.
A. Akdemir	Getuigsch. verspaningstechn/meetkurs.
N. Dereci	Getuigschrift isometrisch-schetsen
E. Dedofeito/Sambade	Getuigschrift isometrisch-schetsen
J.J. Sambade/Tubio	Getuigschrift isometrisch-schetsen
I. Mutluel	Getuigschrift isometrisch-schetsen
A. Kaya	Getuigschrift isometrisch-schetsen
C.A.F. Broere	Getuigschrift isometrisch-schetsen
D. Bergsma	Getuigschrift isometrisch-schetsen
G.B.O. Mohan	Getuigschrift isometrisch-schetsen
A. van Belle	Getuigschrift isometrisch-schetsen
E. de Vos	Getuigschrift isometrisch-schetsen
H. Woerlee	Getuigschrift isometrisch-schetsen
Miguens Figuerda	Getuigschrift pijpenbewerken
Sedofeito Sambade	Getuigschrift pijpenbewerken
Sabade Tubio	Getuigschrift pijpenbewerken
N. Alcomando	Getuigschrift pijpenbewerken
G. Bagiran	Getuigschrift pijpenbewerken
F.W. Koehoorn	Getuigschrift pijpenbewerken
S.A. Senior	Getuigschrift pijpenbewerken
J. Vroegop	Getuigschrift pijpenbewerken
H. van Brandwijk	Getuigschrift pijpenbewerken
B. Alyas-Alonso	Getuigschrift ijzerwerken
Abeleira-Carneiro	Getuigschrift ijzerwerken
S. Budak	Getuigschrift ijzerwerken
J.A. Lopez Sanchez	Getuigschrift ijzerwerken
L. Mommers	Getuigschrift ijzerwerken
A.J. Zoetmulder	Getuigschrift ijzerwerken
E.R. Sabajo	Getuigschrift mig/mag elementair
I. Aktas	Getuigschrift mig/mag elementair
C. Akdogan	Getuigschrift mig/mag elementair
A. Unal	Getuigschrift mig/mag elementair
C. Batur	Getuigschrift mig/mag elementair
I. Acikgoz	Getuigschrift mig/mag elementair
M. Ozdemir	Getuigschrift mig/mag elementair
I. Atak	Getuigschrift booglassen
A. Unal	Getuigschrift booglassen
I. Aktas	Getuigschrift booglassen
M. Ozdemir	Getuigschrift booglassen
E. Metin	Getuigschrift booglassen
M. Basaran	Getuigschrift booglassen
M. Tatar	Getuigschrift booglassen
N. Bas	Getuigschrift booglassen
W.C. Blokland	Getuigschrift autogeenlassen
M. van der Krogt	Getuigschrift autogeenlassen
J.F. Poot	Getuigschrift autogeenlassen
J.K.H. Streuper	Getuigschrift autogeenlassen
R. Hartoutian	Getuigschrift mig en electrodel spec staal
H. Klein	Getuigschrift mig en electrodel spec staal
M. Dur	Getuigschrift mig en electrodel spec staal
J.W. Barendrecht	Getuigschrift mig en electrodel spec staal
R.S. Singodjojo	Getuigschrift mig en electrodel spec staal
J. Sintmaartensdijk	Getuigschrift mig en electrodel spec staal
L. Mommers	Verklaring beperkt hijsbewijs
Abeleiro-Carneiro	Verklaring beperkt hijsbewijs
B. Alijas-Alonso	Verklaring beperkt hijsbewijs
S. Budak	Verklaring beperkt hijsbewijs
H. Zevenbergen	Verklaring beperkt hijsbewijs
L. Barning	Verklaring beperkt hijsbewijs
S.S. Develi	Verklaring beperkt hijsbewijs
M.A.P. Suijkerbuijk	Verklaring beperkt hijsbewijs
F. Farinarama	Verklaring beperkt hijsbewijs
A.J. Zoetmulder	Verklaring beperkt hijsbewijs
A. Lopez Sanchez	Verklaring beperkt hijsbewijs
A. de Jong	Verklaring beperkt hijsbewijs
J. Vermeulen	Verklaring beperkt hijsbewijs
A. Prins	Verklaring beperkt hijsbewijs
J.J. Smits	Verklaring beperkt hijsbewijs
P.W. Weymans	Verklaring beperkt hijsbewijs
K.G. Molenaar	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DA
J.D.A. de Winter	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DA
Winsveen	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DA
C.N. van de Mark	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DA
F.C. van Gent	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DA
D. Hoogwerf	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DA
D.M. de Waard	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DA
M.J.J. de Jong	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DA
R. Kanselaar	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DA
M.C. Bakkers	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DA
J.H. Peters	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DA
A. Nicolaas	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DA
J.J.J. van Loch	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DA
S. Kuijpers	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DA
J.J. Elscot	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DA
P. de Kwant	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DA
P. Meijndert	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DA
G.P. Goudswaard	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DB
J. Mallepaard	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DB
M. van de Krogt	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DB
J.H. Smit	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DB
T.R.C. Kloos	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DB
G.L. van Rietschoten	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DB
H. Prins	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DB
C.A. Jansen	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DB
C. van Oudenaren	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DB
L. Wesdorp	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DB
P.W. Weijmans	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DB
J. Vermeulen	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DB
J. Broekhuizen	Verklaring hydrauliek/pneumatiek DB
C.P.W. Tijl	Diploma meetkursus I
J.C.J. Assenberg van Eijsden	Diploma meetkursus I
J. Verheij	Diploma meetkursus I
M.H. Kraak	Diploma meetkursus I
P.M. van de Meijden	Diploma meetkursus I
F. Sanchez Martines	Diploma meetkursus I
A. Snijder	Diploma meetkursus I
J.L. van Balen	Diploma meetkursus I
C. van Oudenaren	Diploma meetkursus I

C.P. van Leening	Diploma meetkursus I
P.F. Stok	Diploma meetkursus I
Z. Önce	Diploma meetkursus I
P. van de Wal	Diploma meetkursus I
J.J. Verver	Diploma meetkursus I
L. Wesdorp	Diploma meetkursus I
C.A. Jansen	Diploma meetkursus I
D. Pijper	Diploma meetkursus I
P. van de Starre	Diploma meetkursus I
H. van Daalen	Diploma meetkursus I
W.B. Bank	Diploma meetkursus I
H.G. Larsen	Diploma meetkursus I
A.E. van de Waarden	Diploma meetkursus I

Kursus tekening lezen scheepsbouw 1981

D. Brouwer	L. 't Hart	
W.H. Scharloo	W. de Berg	
W.C.D. de Planque	J. Oldenburger	
W. Otte	M. Gubbels	
L. Stok	A.H. Dohmen	

Kursus Turks/Nederlands

S. Budak	Y. Acikgoz	T. Boztas
N. Canlioglu	R. Adak	A. Gorer
I. Gulec	C. Akilli	N. Karakum
I.B. Gumus	R. Atis	H. Korku
E. Gur	M. Batbay	S. Oz
O. Imanci	I. Bozkurt	A. Ozdamar
E. Kafa	A. Bulbul	A. Saka
B. Kalin	U. Cetin	A. Taskin
E. Kilic	M. Cikmazkara	M. Uca
H. Kirazoglu	S. Dal	I. Ursan
K. Oz	E. Demirkilic	M. Vurun
N. Ozsari	R. Isik Altun	
A. Tokyay	S. Kalin	
A. Yasar	H. Karabacak	

Kursus niet destruktief onderzoek, docent A.J. de Roode

L. Wols	M.M.F. Graff	H.J. Wolters
J. Vis	J.L. de Kubber	E.E.H. Saak
J.P. Vreugdenhill	B.P. Baars	M.N.A Vos
T.J.J. Bodewes	J. van de Weijde	C.M. Brasker
S. Hensen	L.M. van de Laar	L.J. Rasser
A. van de Padt	M.D. Tabak	J. 't Mannetje
A.C. den Bakker	D.L. Kievit	H. Meerloo
C.H.A. v/d Winckel	W. Verploegen	
J.M. Bijwaard	P. Krieger	

Officiele mededelingen

Hierbij delen wij U mede, dat wij in verband met de pensionering van de heer J. Grollé per 1 november 1982, de heer ir. P.F.L. Keulers hebben benoemd tot zijn opvolger in de functie van Hoofd van Dienst van de afdeling Stoomturbines.

De heer Keulers zal rapporteren aan de heer ir. W. den Dulk, lid van het Management Team van de WF-RDM Groepsmaatschappij B.V., die daarmee naast de afdeling Algemene Werktuigbouw ook verantwoordelijk is voor de afdeling Stoomturbines.

Als opvolger van de heer Keulers is benoemd de heer ir. F.J.A.M. v.d. Ven, die tevens zal optreden als plaatsvervanger van de heer Keulers.

In verband met het vervroegd uittreden per 31 mei 1982 van de heer H. Barth is met ingang van 1 mei 1982 aangesteld tot werkmeester gas en zuurstof de heer W.H. van Dalen.

Per dezelfde datum is aangesteld tot werkmeester onderhoud mechanisch de heer J.W.F. van Zuidam.

Op 30 april jl. heeft de heer ir. J.Th. Endert in verband met vervroegde uittreding ons bedrijf verlaten.
De heer Endert is in zijn functie van Hoofd Bedrijfsdienst opgevolgd door de heer C. Hoornweg.

De Directie.

WEK

Mededelingen

Secretariaat: H. Staas - Elskamp 1
3085 SK Rotterdam
Telefoon 80 81 89

TD behoudt wisselbeker in zaalvoetbaltoernooi

Voor de zesde achtereenvolgende keer vond dit jaar het WEK zaalvoetbaltoernooi plaats. Als vanouds werd gespeeld in de Sporthal IJsselmonde aan de Dwarsdijk te Rotterdam. Vrijdag 21 mei werden de finalewedstrijden gespeeld door de vier teams, die als winnaar uit de eerder gespeelde voorrondes tevoorschijn waren gekomen. Dit waren de teams van de Technische Dienst, Werkvoorbereiding Algemene Werktuigbouw, Nieuwbouw Montage bankwerkers en Bootdienst.
In een spannende en sportieve strijd onder grote publieke belangstelling vochten zij om de eerste plaats. Het was wederom de Technische Dienst, die als eerste uit de bus kwam en daarmee het bezit van de wisselbeker wist te prolongeren.
De tweede en volgende plaatsen gingen uiteindelijk naar de Werkvoorbereiding Algemene Werktuigbouw, Nieuwbouw Montage bankwerkers en de Bootdienst.
De finalewedstrijden werden tussendoor opgeluisterd door het Tamboer- en Trompetterkorps Dockyard, bijgestaan door de Majorettengroep "Little Stars". De laatste is in februari 1982 opgericht op Heijplaat en staat onder leiding van mevrouw De Swart.
Samengevat kan WEK terugzien op een succesvol en sportief verlopen toernooi.
De uitslagen van de zes finalewedstrijden waren:
Werkvoorbereiding - Technische Dienst 2-3; Nieuwbouw Montage bankw. - Bootdienst 4-3; Bootdienst - Technische Dienst 1-3; Nieuwbouw Montage bankw. - Werkvoorbereiding AW 2-3; Technische Dienst - Nieuwbouw Montage bankw. 1-0; Bootdienst - Werkvoorbereiding AW 2-3.

Einduitslag:
1ste plaats: Technische Dienst
2de plaats: Werkvoorbereiding AW
3de plaats: Nieuwbouw Montage bankw.
4de plaats: Bootdienst

Contributieverhoging

Op de jaarvergadering van dinsdag 20 april jl. werd besloten om de contributie voor onze personeelsvereniging te verhogen van *f* 1,00 naar *f* 1,50 voor werkende leden en van *f* 0,50 naar *f* 0,75 voor niet werkende leden.
Eén en ander is het gevolg van de prijsverhogingen voor de zaalhuur, de steeds maar stijgende gages van de artiesten en de verhoging van de BTW-tarieven van 4 naar 18%.
Wij vertrouwen er op dat U begrip heeft voor genoemde verhogingen.

Kopen met Korting

In de Delbana en Merco bulletins van enkele maanden geleden heeft u kunnen lezen, dat zij het samenwerkingsverband met Bouman's Meubelkeuzecentrum hebben verbroken,

aangezien zij niet meer achter het beleid van deze groothandel staan.
Van WEK-zijde delen wij u gaarne mede, dat alle leden nog steeds onder dezelfde gunstige condities rechtstreeks bij Bouman's Meubelkeuzecentrum kunnen kopen en daarbij een uitstekende service genieten.
Uiteraard is iedereen vrij in de keuze waar en wat hij wil kopen, maar mocht u meubelen willen kopen, dan verdient het zeker aanbeveling een vrijblijvend bezoek aan Bouman te overwegen en u in dit verband niet te laten misleiden door eerdere mededelingen van de firma's Delbana en Merco.

Het nieuwe onderkomen van de biljartclub....

...met uitstekende accomodatie...

Biljartclub

Onze biljartclub is verhuisd. Sedert 1 maart 1982 is ons clublokaal bij Café Van Klooster aan de Pleinweg 62d, telefoon 81 24 28. Wij prijzen ons hiermee zeer gelukkig, want wij beschikken nu over een eersteklas accomodatie. Dus, heeft u zin in een potje biljart? Wilt u lid worden van de biljartclub? U bent van harte welkom. Elke woensdagavond vanaf 20.00 uur. Tot ziens?

Dankbetuigingen

Namens de kinderen en de kleinkinderen willen wij u, directie, bestuur van de personeelsvereniging en oud-collega's heel hartelijk bedanken voor de warme belangstelling, die wij bij het overlijden van onze vader en grootvader Pieter van Gulik van u mochten ontvangen. Wij hebben dat in deze dagen als een grote steun ervaren, omdat hieruit bleek dat Pa ook buiten zijn familiekring zoveel goede vrienden heeft gehad.

C.J. de Haan (schoonzoon)

Mede namens de kinderen wil ik u van harte dankzeggen voor het medeleven en de belangstelling betoond na het overlijden en bij de teraardebestelling van mijn man.

Mevrouw
S.M. van den Bos-Roijers

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 N.A. Stremme-Boom

Graag wil ik iedereen die zijn medeleven betoond heeft bij het plotseling overlijden en de crematie van mijn man, vader en grootvader langs deze weg mijn hartelijke dank betuigen.

Mevrouw Goedhart-Schenk

Hiermede willen wij directie en personeel van de RDM bedanken voor de belangstelling betoond bij het overlijden van mijn man en vader, de heer J. Noordermeer.

Mevrouw C. Noordermeer-de Heer en kinderen

Langs deze weg wil ik allen die belangstelling betoond hebben bij het overlijden van mijn man dankzeggen.

Mevrouw
E.A. de Boer-van Beerschoten

Voor het medeleven dat u betoond hebt na het overlijden en bij de crematie van mijn man wil u hartelijk dankzeggen.

Mevrouw J.A. van der Nagel-van der Steen

Hiermede wil ik de directie van de RDM hartelijk bedanken voor het prachtige bloemstuk dat mijn man mocht ontvangen bij het verlenen van een Koninklijke Onderscheiding.

Mevrouw
H.J. Sterrenburg-Breetveld

Langs deze weg wil ik de directie hartelijk bedanken voor de feestelijke bijeenkomst en het geldbedrag ter gelegenheid van mijn 40-jarig jubileum op 7 mei jl.
Het heeft mijn verwachtingen overtroffen en diepe indruk gemaakt. Ook hartelijk dank voor de foto's, die een mooie herinnering zijn aan deze dag.

G. Bleij

JUBILARISSEN

25 JAAR

A. Boogaarts	**plv. comm. bedr. brw.**	**21 februari**
A. Jonkman	**gereedschapinst.**	**22 maart**
W.A. van der Lee	**bedrijfsleider OZA**	**1 april**
A.B. Kraak	**elektr. lasser**	**9 april**
C.A. Boekee	**chauffeur**	**15 april**
W. Grinwis	**ijzerwerker**	**15 april**
P.G. Hoogendijk	**werkvoorb./calc.**	**22 april**
J. Grootenboer	**ijzerwerker**	**29 april**
W. van Wijngaarden	**chef bedrijfsburo**	**6 mei**
E. van den Adel	**werkm. ijzerwerkers**	**13 mei**
L.N. Moerenhout	**ketelmaker**	**28 mei**

40 JAAR

W. van den Heuvel	**elektr. lasser**	**1 april**
J. Scheurwater	**groepsl. tijdverantwoording**	**16 april**
G. Barendrecht	**offsetdrukker**	**23 april**
G.P.W. Bleij	**elektromonteur**	**29 april**
G.H. van Hengel	**plaatwerker**	**30 april**
G.P.A. Zwaal	**werkm. bankwerkers**	**11 mei**
J. van Leeuwen	**techn. adm. medewerker**	**11 mei**

In memoriam

16- 3-1982 **Francisco Santabarbara Matos** 54 jaar
kraandrijver
ca. 17 dienstjaren

Door een ongeneeslijke ziekte is op 16 maart jl. overleden onze medewerker Francisco Matos. Hij was bij ons werkzaam als kraanmachinist in de Scheepsbouwwerkplaats sinds februari 1965.
Hij was een goede collega, een vriend van velen, een fijne medewerker, zeer punctueel en altijd bereid een ander te helpen. Wij zullen hem missen.

Ons medeleven gaat uit naar zijn vrouw en kinderen en verdere familie die wij van harte onze deelneming betuigen.

10- 5-1982 **Adrianus Petrus Stremme**
58 jaar
werkmeester ketelmakers
ca. 34 dienstjaren

Op 10 mei jl. is in de leeftijd van 58 jaar overleden de heer A.P. Stremme.
Hij trad bij de RDM in dienst op 27 oktober 1948. De heer Stremme, voor velen Arie, heeft zich bekwaamd in de ketelbouw en ketelreparatie. Hij stond daarbij bekend als een zeer goed vakman met een grote mate van zelfstandigheid en als iemand die zich door tegenslag niet uit het veld liet slaan. Problemen loste Arie zelf op, waarbij hij weinig of geen hulp van anderen nodig had. Daarnaast was hij altijd bereid iemand te helpen, zowel in technisch als persoonlijk opzicht. Toch was hij voor anderen ook weer niet gemakkelijk, maar zij die Arie beter kenden wisten, dat hij voor zichzelf nog minder gemakkelijk was.
Ondanks de teleurstellende ontwikkeling op ketelgebied in de laatste jaren is hij zichzelf gebleven en heeft ervan gemaakt wat er van te maken viel.
Wij missen in hem een goed medewerker.

30- 5-1982 **Leendert van der Tas** 59 jaar
stafmedewerker RSV

Op 30 mei jl. is na een langdurig ziekbed overleden ir. L. van der Tas. Hij bereikte de leeftijd van 59 jaar. De heer van de Tas, zoon van een scheepsbouwkundig ingenieur, werd in 1922 te Rotterdam geboren. Na ter plaatse zowel de HBS als de HTS te hebben bezocht, studeerde de heer Van

31- 5-1982 **Jacobus Hermanus van Zonneveld** 76 jaar

Zeer plotseling is op 76-jarige leeftijd overleden de heer J.H. van Zonneveld.
De heer Van Zonneveld, in 1906 te Den Haag geboren, begon op 14-jarige leeftijd zijn loopbaan als jongste bediende op een bankierkantoor te Alkmaar. In dezelfde stad volgde hij de lessen op de 4-jarige Handelsavondschool, waar hij in 1923 het einddiploma verwierf.
Hierna behaalde hij de diploma's Mercurius Boekhouden, Engelse Handelscorrespondentie en in 1929 het Staatspraktijkdiploma voor Handel en Administratie.
In 1925 trad de heer Van Zonneveld in dienst van een accountantskantoor, eveneens in Alkmaar, tot hij werd aangesteld als assistent-accountant bij Philips Gloeilampenfabriek te Eindhoven.
Op 1 juni 1939 volgde zijn benoeming bij de RDM als assistent administrateur. De eerste kennismaking met de RDM was maar kort; nadat in augustus 1939 de Tweede Wereldoorlog was uitgebroken werd hij in september 1939 gedetacheerd bij het Rijksbureau voor Metalen, waarna hij in januari 1940 zijn werk op ons bedrijf kon hervatten.
Op 1 januari 1955 werd de heer Van Zonneveld benoemd tot Hoofdboekhouder en Procuratiehouder en in juni 1964 tot Administrateur. Met ingang van 1 januari 1966 volgde zijn aanstelling tot hoofdadministratueur met de titel van onder-directeur. Per 1 oktober 1971 werd de heer Van Zonneveld gepensioneerd.

OUD-WERKNEMERS

27-11-1981 **Arend Bijl** 65 jaar
terreinopruimer
gepensioneerd 1-10-1981

3- 3-1982 **Cornelis Bastiaan Warnaar**
90 jaar
timmerman
gepensioneerd 5- 1-1957

1- 4-1982 **Pieter Admiraal** 66 jaar
scheepmaker-stellingmaker
gepensioneerd 1- 2-1981

4- 4-1982 **Jacob Noordermeer** 76 jaar
metselaar
gepensioneerd 1-10-1970

15- 4-1982 **Johannes Koster** 89 jaar
administratief medewerker
gepensioneerd 1- 3-1961

16- 4-1982 **Egidiüs Johannes de Koning**
83 jaar
werkmeester-draaiers
gepensioneerd 1- 9-1964

17- 4-1982 **Cornelis de Jager** 68 jaar
bouwkundig opzichter-tekenaar
gepensioneerd 1- 2-1979

20- 4-1982 **Pieter van Gulik** 74 jaar
aanbouwer
gepensioneerd 1-12-1972

25- 4-1982 **Antonius Jacobus van den Bos** 78 jaar
administratief medewerker
gepensioneerd 1-10-1969

27- 4-1982 **Gerrit Both** 71 jaar
elektr. kraandrijver
gepensioneerd 1- 5-1976

29- 4-1982 **Cornelis van Leeuwen**
85 jaar
aftekenaar en mallenmaker
gepensioneerd 1- 1-1962

30- 4-1982 **Martinus Willem Rijkee**
86 jaar
timmerman
gepensioneerd 1- 2-1961

6- 5-1982 **Nicolaas Willem de Boer**
76 jaar
dok- en havenmeester
gepensioneerd 1- 6-1971

14- 5-1982 **Gerrit van der Nagel** 72 jaar
centerdraaier
gepensioneerd 1- 1-1975

14- 5-1982 **Willem Christiaan Morauw**
77 jaar
werkmeester onderh. bankw.
gepensioneerd 1- 9-1969

21- 5-1982 **Gerrit Marinus Brinkman**
72 jaar
transporteur
gepensioneerd 1-12-1974

26- 5-1982 **Dirk Mulder** 67 jaar
aftekenaar-samenbouwer
gepensioneerd 1- 6-1980

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

Afscheid

Met ingang van 1 mei 1982 werden gepensioneerd:

S. van IJzendoorn
elektr. lasser OZA
in dienst vanaf 20-12-1943

J. Stam
administrateur tek. S. marine
in dienst vanaf 12-12-1941

K. Spek
Medewerker bedr. buro
S. marine
in dienst vanaf 21- 6-1971

A. Hagendoorn
gereedschapsinsteller AW
in dienst vanaf 7- 2-1946

V.W.J. Feuth
maatkontroleur AW
in dienst vanaf 01- 5-1971

A. Bul
bankwerker REP
in dienst vanaf 12-10-1942

Met ingang van 1 juni 1982
werden gepensioneerd

J.Th. Endert
hoofd van dienst BD
in dienst 15- 4-'35 - 27- 4-'35
6- 8-'35 - 30- 8-'35
13- 7-'36 - 29- 8-'36
20- 1-'41 - 31- 3-'41
vanaf 1-11-1948

J. van der Waal
verpleegkundige SZ
in dienst vanaf 1-11-1973

M.G. Looten
codeur/produktievoorbereider
OZA
in dienst vanaf 19-11-1951

A. Nieuwland
elektr. lasser OZA
in dienst vanaf 18- 3-1957

J. Kalkhoven
conserveerder-prespak marine
in dienst vanaf 26- 1-1953

H. Barth
werkmeester gas en zuurstof
BD
in dienst vanaf 4- 4-1938

Th. van der Leer
Conserveerder (bankw.) Marine
in dienst vanaf 11- 6-1946

Th. Willemsen
medewerker dokdienst REP
in dienst vanaf 4- 1-1971

H. Schipper
stellingmaker marine
in dienst vanaf 14-11-1966

2. Ziekteverzuim per sector

Vervolgens een vergelijking van het ziekteverzuim per sector.

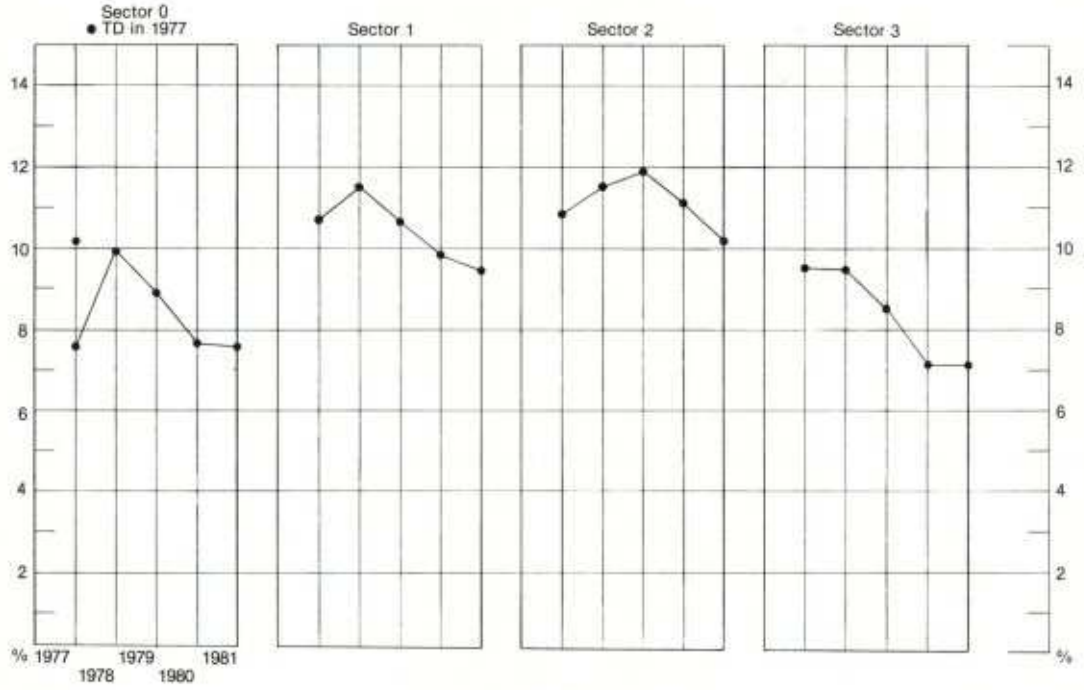
Sector 0 (Algemeen) vertoont in 1978 een stijging door het erin opnemen van de Technische Dienst (voorheen sector 7).

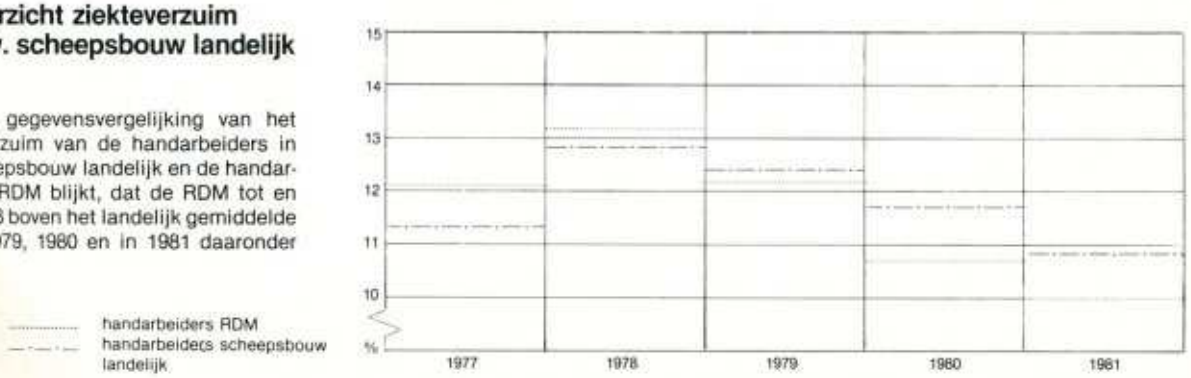
Voor 1981 laten alle sectoren, behoudens de Reparatie, een gering afnemend ziekteverzuim zien.

In de Reparatie sector is wel sprake van duidelijk afnemend ziekteverzuim.

De omvang van de overige niet vermelde sectoren was te gering om hierover een statistisch verantwoorde uitspraak te doen.

Verzuimpercentage per sector 1977 - 1981



3. Overzicht ziekteverzuim t.o.v. scheepsbouw landelijk

Uit een gegevensvergelijking van het ziekteverzuim van de handarbeiders in de Scheepsbouw landelijk en de handarbeiders RDM blijkt, dat de RDM tot en met 1978 boven het landelijk gemiddelde en in 1979, 1980 en in 1981 daaronder ligt.