“RDM Inzicht”, oktober 1988, 5e jaargang, nummer 7.

Ontvangen van Rob Lampen, Rotterdam.

INZICHT

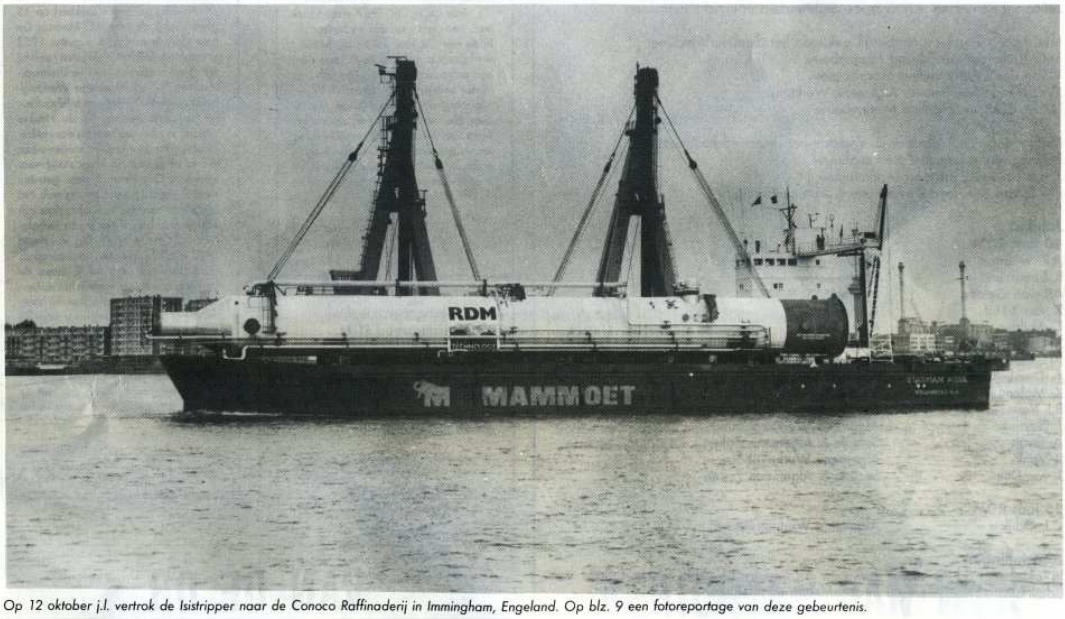
PERSONEELSBLAD
VAN DE ROTTERDAMSCHE
DROOGDOK MAATSCHAPPIJ B.V.

VIJFDE JAARGANG NUMMER 7

REDACTIEADRES:
AFDELING PERSONEELSZAKEN RDM
POSTBUS 913, 3000 AX ROTTERDAM
TELEFOON 010 - 4 87 26 33

RDM TECHNOLOGY

DE ISOSTRIPPER OP WEG NAAR BESTEMMING



Op 12 oktober j.l. vertrok de Isistripper naar de Conoco Raffinaderij in Immingham, Engeland. Op blz. 9 een fotoreportage van deze gebeurtenis.

VAN DE REDACTIE

Voor u ligt de zevende Inzicht van dit jaar. Het is nogal een lijvig nummer geworden. Dat is ook de reden dat er na deze dit jaar zo tegen de Kerst nog maar één uitgave volgt. In deze uitgave veel aandacht voor de afdeling Marine. U zult o.a. tegenkomen de proefvaart van de Zeeleeuw, het dokken van de Zeehond en nog een aantal andere zaken. Wat in dat rijtje ontbreekt is de problematiek ten aanzien van de toekomstige bouw van onderzeeboten en juist dat is het onderwerp dat voor de RDM en voor u van het meeste belang is. De redactie meent dan ook dat we u op dat punt een verklaring schuldig zijn. Eventuele nieuwe gezichtspunten of ontwikkelingen met betrekking tot deze problematiek komen in eerste instantie aan de orde in het overleg tussen directie enerzijds en Vakverenigingen en Ondernemingsraad anderzijds. Daarnaast is het zo dat wanneer over dit onderwerp van wezenlijk belang voor het personeel zijnde informatie moet worden verstrekt, het personeelsblad daarvoor niet het aangewezen middel is. Voor het overbrengen van dat soort informatie is bij de RDM een directiemededeling of een persoonlijk schrijven aan de medewerkers de gebruikelijke weg. Tenslotte hebben wij als redactie ook te maken met het aspect tijd. Tussen het moment dat de inhoud van het blad wordt vastgesteld en het moment dat het blad in de bakken komt, ligt een periode van een kleine twee weken. In die twee weken kunnen zich ontwikkelingen voordoen, welke de inhoud van het blad maken tot ‘mosterd na de maaltijd’. U ziet het, er is een aantal redenen waardoor u bepaalde en vaak juist belangrijke onderwerpen niet, of pas veel later dan de aktualiteit gebiedt, in Inzicht terugvindt. Ook de redactie betreurt dat maar het is een gegeven waarmee wij en dus ook u moet leven.

Tenslotte nog een oproep. De volgende uitgave van Inzicht verschijnt in de tweede helft van december en zal dus een beetje in het teken staan van Kerst en Nieuwjaar. Wij zouden het leuk vinden als lezers ons suggesties zouden doen voor onderwerpen die wat passen in de sfeer van die dagen.

OVERZICHT

Personalia	2
Ideeënbus	2
Van de OR	2
Kwaliteitszorg en lastechniek	3
Moderniseren 40L70's	4
Persoonlijke bescherming	5
Arbo-rubriek	5
Geslaagde Diploma uitreiking	6
Met Jan Valkestijn de lucht in	7
Bureau legitimatie	7
De laatste voorbereidingen	8
RDM-ers en hun hobby	10
Hr. Ms. Zeehond aan de werf	10
Open Haven- en Vlootdagen	12
Berichten van WEK	13

COLOFON

PERSONEELSBLAD VAN DE ROTTERDAMSCHE DROOGDOK MAATSCHAPPIJ B.V.

OKTOBER 1988, 5e JAARGANG NUMMER 7

REDACTIE: G.C. HEINS, E. VAN DER SCHEE, S. SLIS, M. VAN DER MEER – FOTOGRAFIE: J. BOEKHOLT – ILLUSTRATIE: C. VAN DER SCHEE – VORMGEVING EN DRUK: STUDIO QUATTRO 010 - 4195819 – REDACTIEADRES: AFDELING PERSONEELSZAKEN RDM, POSTBUS 913, 3000 AX ROTTERDAM, HEIJPLAATSTRAAT 21, 3089 JB ROTTERDAM, TELEFOON 010 - 4 87 28 63

PERSONALIA

SUM
Met ingang van 1 oktober 1988 maakten 6 medewerkers gebruik van de mogelijkheid tot vervroegde uittreding. In een bijeenkomst op vrijdag 30 september j.l. werd van hen afscheid genomen. Het betrof:

J. Gomez Gomez	Algemene Werktuigbouw
H. Kroeze	Algemene Werktuigbouw
C.F. Verspeten	Marinebouw
T. Bestebreur	Marinebouw
W.L. Bokhove	Marinebouw
A.J. Bergwerff	Financiën & Administratie

Beëindiging dienstverband
Meerdere malen bereikte de redactie het verzoek om in Inzicht tevens op te nemen de namen van de (ex)medewerkers waarmee om andere redenen, bijvoorbeeld het aanvaarden van een andere functie, het dienstverband is beëindigd. In het vervolg zullen wij de namen van deze ex-medewerkers in Inzicht vermelden.

Met ingang van 1 september j.l. eindigde het dienstverband met:
M.C. IJselendoorn, afdeling Marinebouw
R. van der Zijde, afdeling Marinebouw
J.W. Weeda-Meulenbelt, Algemene Werktuigbouw
H.R.M. Cashoek, afdeling Marinebouw.

Met ingang van 1 oktober j.l. eindigde het dienstverband met:
P. Haagoort, Algemene Werktuigbouw
J. van Leeuwen, afdeling Marinebouw
F.W.R. van der Heyde, Informatie & Automatisering.

Jubilea
40 jaar RDM

A.P. Verbaas	Algemene Werktuigbouw
P. Streefkerk	Marinebouw
A.J. van Gelder	Marinebouw
P. van 't Hof	Marinebouw
C. Mulder	Marinebouw
M.C. van der Elst	Marinebouw
F.H. Kehl	Algemene Werktuigbouw
A. Drenkelford	Marinebouw
K. Molendijk	Marinebouw
P.J. Vermeer	Marinebouw
J. Pleysier	Algemene Werktuigbouw
A. Struis	Sociale & Algemene Zaken
P. Vonk	Algemene Werktuigbouw
J. van Dijk	Sociale & Algemene Zaken

25 jaar RDM

C.J. Odijk	Algemene Werktuigbouw

Aanstellingen
In oktober trad in dienst mevrouw T. Ganpat-Chotkan in de functie van administratief medewerkster in de afdeling marinebouw.

In Memoriam

A.J. Maliepaard

Op dinsdag 13 september jl. overleed op de leeftijd van 56 jaar Antonius Johannes Maliepaard, voorman boorders van de afdeling Marine Montage. Het overlijden van Toon Maliepaard, die sinds december 1987 ernstig ziek was, heeft ons geschokt en bedroefd.
In de ruim 34 jaar dat hij bij de RDM werkzaam is geweest heeft Toon door zijn enthousiasme en zijn gevoel voor humor vele vrienden gemaakt. In zijn capaciteit als leidinggevende wist hij door zijn vakmanschap en zijn rustige wijze van handelen zijn medewerkers ten volle te motiveren. Onze gedachten gaan uit naar zijn vrouw. Wij wensen haar veel sterkte toe bij het verwerken van dit verlies.

Bedrijfsleiding en collega's
Marine Montage

Aan directie, personeel en ondernemingsraad RDM,

Mede namens mijn vrouw en kinderen wil ik u allen hartelijk bedanken voor het geweldige afscheid en de vele cadeaus die ik heb mogen ontvangen.

Met vriendelijke groeten,
Jan Kegel

In memoriam

A.C. Monster

Op de leeftijd van 60 jaar overleed na een moedig gedragen ziekbed op 15 september jl. de heer A.C. Monster. De heer Monster trad op 8 augustus 1952 in dienst bij de RDM. Vele jaren heeft hij als kraanmachinist en vorkheftruckchauffeur bij de Algemene Werktuigbouw gewerkt. Tevens was hij chauffeur op de personeelsbus uit de Hoekse Waard. Wij kenden hem als een vakbekwame, hardwerkende medewerker, die er altijd was en klaar stond voor iedereen. Ongeveer 2 jaar geleden werd de heer Monster ernstig ziek. Na een zware operatie trad mede door zijn wilskracht en moed een sterke verbetering op. Op de open dag in januari 1987 mocht hij weer een paar uur op de RDM aanwezig zijn. Juli jl. moest de heer Monster helaas weer in het ziekenhuis worden opgenomen. Toen hij hoorde, dat er geen genezing meer mogelijk was, had hij alleen nog de wens om thuis te sterven.
Onze gevoelens van medeleven gaan uit naar zijn vrouw en 3 kinderen. Wij hopen van ganser harte, dat hen de kracht wordt gegeven dit zware verlies te dragen.

Bedrijfsleiding en collega's Algemene Werktuigbouw

VAN DE OR

Waardering
Het is een goede gewoonte van het bestuur van het Overlijdensfonds om jaarlijks in een Ondernemingsraadsvergadering verslag te doen van de gang van zaken met betrekking tot het fonds. In de vorige uitgave van Inzicht heeft u kennis kunnen nemen van de inhoud van dat verslag. In de Ondernemingsraadvergadering wordt met enkele leden van het bestuur van het fonds gesproken over het in het afgelopen jaar gevoerde beleid, maar ook over het beleid in de toekomst. Het is niet de taak van de Ondernemingsraad om daar over te schrijven. Wel heeft de Ondernemingsraad er behoefte aan om een woord van waardering te schrijven in dit blad. Een woord van waardering, namens de Ondernemingsraad, voor het bestuur van het overlijdensfonds en daarmee voor de mensen die een bezoek brengen op het adres waar iemand overleden is. Een moeilijke taak die op vrijwillige basis en in vrije tijd gedaan wordt door de leden van het bestuur van het overlijdensfonds. Goed dat er bij de RDM mensen zijn die zich daarvoor willen inzetten!

DE OR EN GEHEIMHOUDING
In de afgelopen periode is verschillende malen gesproken over de geheimhouding van de Ondernemingsraad. De Ondernemingsraad zou op de hoogte zijn van een aantal ontwikkelingen met betrekking tot de toekomstplannen van de RDM. Ter voorkoming van misverstanden lijkt het ons een goede zaak om in Inzicht wat dieper op dit onderwerp in te gaan. Allereerst komen aan de orde de wettelijke verplichtingen op het punt van de geheimhouding en vervolgens de situatie bij de RDM op het punt van de geheimhouding.

De Wet
Artikel 20 van de Wet op de Ondernemingsraden (WOR) verplicht tot geheimhouding van:
- zaken en bedrijfsgeheimen die worden vernomen in de hoedanigheid van OR-lid
- aangelegenheden ten aanzien waarvan geheimhouding is opgelegd

vervolg op pagina 3

rdm ideënbus

jaarverslag
De Ideeënbus streeft ernaar om in oktober een jaarverslag over 1987 uit te brengen. Naar verwachting zijn dan alle ideeën afgehandeld en is er een goed overzicht van de resultaten te geven. Nader bericht volgt.

Minder ideeën
Eind september waren er (vanaf januari) 32 ideeën ontvangen. Als de indiening met eenzelfde tempo doorgaat, komt het totaal aantal ideeën over 1988 op ongeveer 40 tot 45. Vorig jaar waren dat er 59! En dan nog in driekwart jaar. Jammer, want nog steeds geldt: 'Een goed idee? In de bus ermee!'

Wees duidelijk
Het komt vaker voor dat de Advieskommissie ideeën ontvangt waar ze geen raad mee weet. Deze ideeën beschrijven hoe met zus-en-zo techniek of procedure besparingen of verbeteringen zijn te bereiken. Het probleem is dan dat niet wordt beschreven waar het idee moet worden toegepast. De Advieskommissie is er niet om met een idee door het bedrijf te lopen leuren. Indieners moeten zelf duidelijk aangeven waar en op welke afdeling hun idee toepasbaar is. Dus: wees duidelijk!

Rob Lampe
secretaris Ideeënbus

– aangelegenheden waarvan, in verband met opgelegde geheimhouding, het vertrouwelijk karakter moet worden begrepen.

Geheimhouding kan ook gelden voor buitenstaanders die door de Ondernemingsraad worden betrokken in bepaalde zaken. Bijvoorbeeld bij collectief ontslag hebben, op grond van de Wet Melding Collectief Ontslag, ook de vakbonden recht op informatie. Van de vakbonden mag men verwachten dat deze opkomen voor de leden in het bedrijf. De ondernemer zal daarvan in het algemeen de goede bedoelingen van willen aannemen. Ook geldt de geheimhouding voor deskundigen die door de OR volgens Artikel 16 van de WOR zijn uitgenodigd. Belangrijk is dat voor het uitnodigen van deskundigen geen toestemming van de ondernemer nodig is. Wel is het zo dat de geheimhoudingsplicht in deze gevallen ook komt te rusten op de betrokken personen. In een aantal gevallen komt dit ook voor bij cursussen die ondernemingsraadsleden volgen.

In dit soort gevallen moeten dan ook duidelijke afspraken worden gemaakt.

In de meeste gevallen zal de ondernemer geheimhouding opleggen, maar ook de Ondernemingsraad kan van deze mogelijkheid gebruik maken en geheimhouding opleggen aan de direktie. Degene die geheimhouding oplegt moet dit wel zoveel mogelijk vooraf mededelen. Daarnaast moet bekend zijn welke mondelinge en schriftelijke gegevens onder de geheimhouding vallen en hoelang deze geheimhouding van kracht moet zijn en of er personen zijn ten aanzien van wie de geheimhouding niet in acht behoeft te worden genomen. Het is ook verstandig om (in verband met het voortijdig uitlekken van gegevens) te vragen wie er nog meer op de hoogte zijn van de zaken waar geheimhouding over gevraagd wordt.

Wat mag de achterban weten?

In bepaalde situaties wordt door de achterban grote druk op de OR uitgeoefend om informatie te verstrekken, waarover door de directie aan de OR geheimhouding is opgelegd. In zulke gevallen kan de OR ten behoeve van het informeren van het personeel, ontheffing vragen van de opgelegde geheimhoudingsplicht. Daarbij moet echter niet worden gedacht aan het doorgeven van stukken of van exacte gegevens. Overigens is de OR van mening dat het niet verstandig van de ondernemer is om informatie voor het personeel achter te houden. Dit bevordert de geruchtenstroom en kan ertoe leiden dat de meest wilde verhalen de ronde doen. Een regelmatige toevoer van goede informatie zal voor iedereen leiden tot een beter inzicht.

Afspraken met de pers

Van alle externe kontakten liggen die met de pers vermoedelijk wel het meest gevoelig. Met voorzichtigheid zal daar mee omgegaan moeten worden omdat vooraf nooit volledig kan worden overzien wat een journalist doet met de hem verstrekte informatie of mening. Wanneer de OR iets in de pers brengt zal dit eerder opgevat worden als een aanval op de onderneming.

Strafvervolging en uitsluiting of disciplinaire maatregelen

Er zijn enkele gevallen bekend waarin OR-leden door de geheimhoudingsplicht in de problemen zijn gekomen. Zo was er een ontslag bij de KMS en een schorsing van twee OR-leden bij Bredero. Veel voorbeelden zijn echter niet voorhanden.

De OR van de RDM en geheimhouding

In deze periode waarin de werkgelegenheid bij de RDM op een aantal plaatsen aan de orde zou kunnen komen, lijkt het ons zinnig daar iets over te zeggen. Allereerst kan gesteld worden dat dit onderwerp tot nu toe voor de OR geen problemen heeft opgeleverd. In de enkele gevallen dat er sprake was van geheimhouding zijn er duidelijke afspraken gemaakt met de directie. Belangrijk is te constateren dat er in die gevallen geen sprake was van directe gevolgen voor het personeel van de RDM. Een voorbeeld daarvan is dat de OR eerder dan het personeel wist dat de heer Schaap als directielid in dienst zou komen of zo u wilt terug zou komen bij de RDM. Dit was om het simpele feit dat de heer Schaap bij zijn toenmalige werkgever zijn ontslag nog moest indienen. De geheimhouding door de OR was in dit geval geen moeilijk te aanvaarden zaak. Natuurlijk wordt er met de directie ook gesproken over zaken die wel gevolgen hebben voor het personeel. Tot nu toe heeft de Ondernemingsraad steeds gesteld op dat punt geen geheimhouding te accepteren. Met andere woorden: 'directie, als u op dat punt zaken kwijt wilt onder geheimhouding, vertel het dan maar liever niet'. Van de zijde van de directie is begrip voor dit standpunt. De verhalen die soms de ronde doen dat de OR op de hoogte zou zijn van ontwikkelingen welke grote gevolgen kunnen hebben voor het personeel zijn dus onjuist. De OR is van mening dat in de eerste plaats de directie verantwoordelijk is voor het bekendmaken van belangrijke zaken. Dat kunnen zowel positieve als negatieve berichten zijn. Het is juist daarom dat de OR voorstander is van bijvoorbeeld de eindejaarspresentaties voor het personeel en van mededelingen op de borden en in 'Inzicht'. Dit neemt niet weg dat OR-leden bereid zijn om informatie die bekend is door te geven aan de achterban.

Het doorgeven van informatie aan journalisten is een heel ander verhaal. Ook journalisten vragen soms bij de OR om informatie. In die gevallen zullen wij hen altijd doorverwijzen naar de directie. Niet dat de directie altijd bereid is om informatie te verstrekken aan de publiciteitsmedia, maar het is wel de verantwoordelijkheid van directie. Wel wordt regelmatig de afspraak gemaakt met de directie dat van de OR verwacht mag worden dat bepaalde informatie wel openbaar is voor het RDM personeel, maar dat naar de pers geen mededelingen worden gedaan.

Samenvattend

Er zijn wettelijke regels met betrekking tot geheimhouding. Bij de RDM zijn tot op heden ten aanzien van dit onderwerp geen problemen gerezen. De OR zal in principe geen informatie accepteren waarover de OR ten opzichte van het personeel geheimhouding in acht moet nemen. Mocht dit laatste zich onverhoopt toch voordoen,dan gebeurt dit uitsluitend omdat de OR dit in het belang van het personeel noodzakelijk acht.

Er zijn als regel geen geheimen bij de OR. De OR zal als regel geen geheimhouding accepteren ten opzichte van de achterban. Indien dit onverhoopt wel noodzakelijk geacht wordt, moet dit in het belang van de achterban zijn.

KWALITEITSZORG EN LASTECHNIEK BIJ ONDERZEEBOOTBOUW

bouwen van onderzeeboten betekent: veel en hoogwaardig laswerk

De lastechniek speelt in de scheepsbouw een belangrijke rol. Dit is in versterkte mate het geval bij de bouw van onderzeeboten, zowel voor de vervaardiging van het druklichaam, als voor andere belangrijke constructiedelen.

Bij de onderzeebootbouw worden we geconfronteerd met een aantal bijzondere omstandigheden. Het druklichaam wordt vervaardigd uit een hoogwaardige staalsoort, welke zijn eigenschappen verkrijgt door een meervoudige warmtebehandeling (veredelen). Dit vraagt speciale condities bij het lassen teneinde de eigenschappen van het staal niet te benadelen. Voorts vallen te noemen:

- diverse bijzondere staalsoorten en niet-ijzer legeringen welke moeten worden gelast, terwijl tevens lasverbindingen tussen ongelijksoortige materialen moeten worden gemaakt;
- oplassingen ter bescherming tegen corrosie, met name op afdichtingsvlakken;
- hoge eisen worden gesteld aan de homogeniteit en het uiterlijk van de lassen;
- hoge eisen eveneens aan de maatvoering, met name de rondheid van het druklichaam en de vlakheid van golfbreker, dekken, e.d.;
- moeilijke werkomstandigheden, zoals hoge voorwarmtemperatuur en slechte toegankelijkheid (vaak beide). Het is duidelijk dat het voor dergelijke opdrachten van groot belang is dat de werf over een goed systeem van kwaliteitszorg en over goed vakmanschap beschikt.

Kwaliteitszorgsysteem

De afdeling Marine bouwt momenteel voor de Koninklijke Marine. Om dit mogelijk te maken moest een kwaliteitssysteem worden opgezet dat voldoet aan de eisen van AQAP-1. Een dergelijk systeem is gefundeerd op twee belangrijke pijlers. Schriftelijk moet zijn vastgelegd op welke wijze

kwaliteit wordt gemaakt en bewaakt en waar de diverse verantwoordelijkheden liggen (duidelijk organiseren). De medewerkers van zowel de productie-afdelingen als de indirecte afdelingen moeten goed op de hoogte zijn van hun verantwoordelijkheden en moeten tevens bekend zijn met de van toepassing zijnde procedures en instructies.
Een aantal belangrijke onderwerpen uit het kwaliteitssysteem zijn:

- het opstellen van processpecificaties en werkinstructies
- het samenstellen en hanteren van productiebegeleidingsdocumenten (draaiboeken)
- de kalibratie van apparatuur en gereedschappen
- de rapportage van inspecties
- de behandeling van afwijkingen en foutanalyse
- het opstellen van de lijst van goedgekeurde leveranciers
- de opleiding en training van personeel.

Alvorens met de productie te beginnen moet e.e.a. schriftelijk zijn vastgelegd. Alles draait om de vraag: 'Wie doet wat, op welke wijze en waaruit blijkt dat het (goed) gedaan is?'

LMB, LMK, LK, PLP .....

Een belangrijk deel van het kwaliteitszorgsysteem bestaat uit het schriftelijk vastleggen van werkwijzen en eisenpakket, alsmede het kwalificeren van lasmethoden en lassers.
Men begint met het opstellen van een lasmethodebeschrijving (LMB), veelal lasproces-specificatie genoemd. Deze beschrijft de details van het lasproces, waarbij rekening wordt gehouden met de eisen van de opdrachtgever. Dit betreft bijvoorbeeld lasnaadvoorbewerking, hechtlassen, lastoevoegmaterialen, lasproces en lascondities, nabehandeling van de las, onderzoek van de las.

De LMB moet worden getoetst door middel van een lasmethodekwalificatie (LMK). Dit is het lassen van een proefstuk (plaat of pijp) en het onderzoeken en testen (trek-, buig- en kerfslagproeven) van de las. Doel is om, voorafgaand aan de productiestart, vast te stellen of met de toegepaste lasprocedure aan de eisen voor het productielaswerk wordt voldaan. Voor één project moeten meestal meerdere kwalificatieproeven worden uitgevoerd. Het aantal, de afmetingen en de uitvoering zijn ondermeer afhankelijk van de te kwalificeren materiaalgroepen, lasprocessen, lasstanden, plaatdikten en pijpdiameters. In het algemeen heeft een LMK een onbeperkte geldigheidsduur. Het is echter niet zo dat een bestaande kwalificatie door een nieuwe opdrachtgever zondermeer wordt geaccepteerd.

De lasserkwalificatie (LK) c.q. lasvaardigheidsproef is meer algemeen bekend. Met een lasserskwalificatieproef moet worden aangetoond dat de lasser voldoende handvaardigheid en inzicht heeft om acceptabel productiewerk te kunnen uitvoeren. Afhankelijk van de aard van het werk (materiaalsoorten, plaatdikten, lasstanden en lasprocessen) moet elke lasser één of meer kwalificatieproefstukken lassen. In het algemeen is een kwalificatie geldig voor een periode van een half jaar. Wanneer aangetoond kan worden dat de lasser met goed resultaat productiewerk heeft gelast, wordt de kwalificatie verlengd. De werf moet een lijst van goedgekeurde lassers aanleggen en onderhouden. Hierop is aangegeven wie nog geldende kwalificaties heeft en waarvoor.

Als aanvullende eis kunnen door de opdrachtgever aangelaste proefplaten c.q. productielasproefplaten (PLP) worden gevraagd. Tijdens de productie wordt dan een lasproefplaat aangebracht aan het productiewerk, bijvoorbeeld in het verlengde van de langsnaad van een drukhuidsectie. Als de betreffende sectienaad gereed is, wordt de proefplaat verwijderd en beproefd. Voor het Walrusproject wordt aan elke derde drukhuidsectie een proefplaat gelast.

Kwaliteitscontrole (kwaliteitsbeheersing)

Een belangrijk onderdeel van de kwaliteitszorg is de controle (afname) van het uitgevoerde werk of het geleverde product. Doel is om vast te stellen en aan te tonen dat aan de gestelde eisen is voldaan. Met betrekking tot het laswerk zijn er de volgende controlepunten:

- ingangscontrole van de lastoevoegmaterialen
- voorbereidingen voor het lassen (lasnaadvoorbewerking, stellen van de lasnaad, voorwarmen)
- uitvoering van het laswerk (elektrodekeuze, bewaking interpasstemperatuur, uittreklengte per elektrode, temperbeads, e.d.)
- elektrodebehandeling (opslag, uitgifte, verbruik vanuit verwarmde containers)
- nabehandeling van de las en de omgeving (verwijdering van slak, spatten en arc-strikes)
- visuele inspectie van uiterlijk en afmetingen van de las
- aanvullend niet-destructief onderzoek (magnetisch, penetrant, ultrasoon, röntgen).

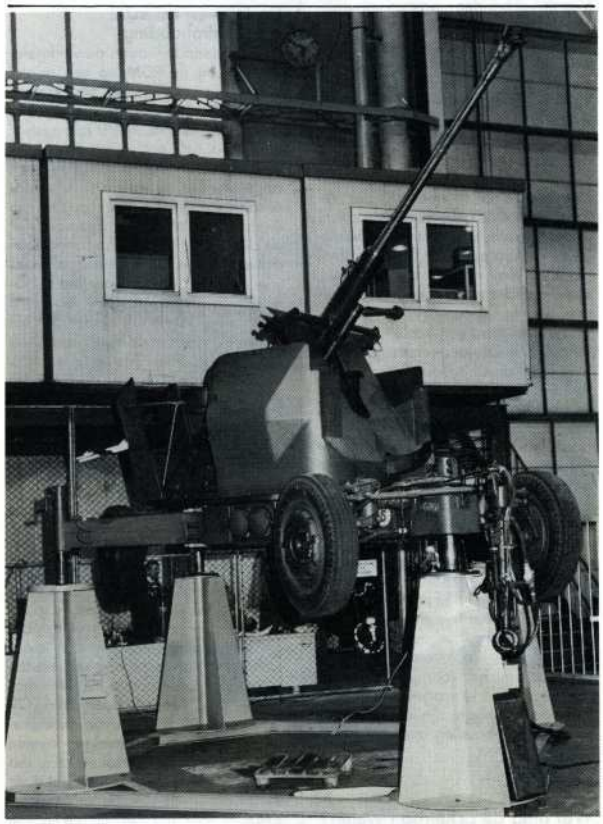
De bevindingen worden vastgelegd in controlerapporten. Indien niet aan de gestelde eisen is voldaan, wordt een rapport van afwijking (RvA) gemaakt. Dit rapport vermeldt de waarneming en de meetresultaten. Vervolgens wordt vastgelegd wat de correctieve en preventieve maatregelen zijn. Indien correctie niet of onvoldoende mogelijk is, kan afkeuring volgen. Afhankelijk van de situatie zullen de voorgestelde maatregelen al dan niet door de opdrachtgever bekrachtigd moeten worden.

Nawoord

In beknopte vorm is in dit artikel aangegeven hoe de kwaliteitszorg is verweven met de lastechniek bij de bouw van onderzeeboten. In veel opzichten geldt dit natuurlijk voor diverse hoogwaardige producten. Hoewel het belangrijk is dat men 'op papier' alles goed heeft geregeld, zijn er nog andere voorwaarden die zwaar meewegen. Een belangrijk uitgangspunt is daarbij dat de producerende afdelingen verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit van het product en niet de kwaliteitsdienst of de opdrachtgever. Alles staat of valt met de vakbekwaamheid en de discipline van hen die het product maken en van hen die daarop toezicht houden (voorman, werkmeester, bedrijfsleiding). De functie van de kwaliteitsdienst is om (productie-onafhankelijk) aan te tonen dat aan de eisen is voldaan en om de productie te stimuleren zich aan de eisen te houden.
Een goed kwaliteitssysteem is nodig om een basis van vertrouwen tussen de werf en de opdrachtgever te verkrijgen.

N.M.J. Romijn
Kwaliteitsdienst Marinebouw

MODERNISEREN 40L70's



■ *Het luchtdoelgeschut 40L70 op het basisframe*

Voor de Koninklijke Landmacht wordt door de Algemene Werktuigbouw in opdracht van het Zweedse bedrijf AB BOFORS een aantal luchtdoelgeschut van het type 40L70 B gemoderniseerd. De eerste 6 prototypes worden door Bofors zelf uitgevoerd. Dit succesvolle type kanon is wereldwijd reeds jaren in gebruik. In de Tweede Wereldoorlog zijn meer dan 20.000 van deze 40 mm kanonnen bij de geallieerde strijdkrachten ingezet, zowel als luchtdoelgeschut te land als ter zee. Het eerste ontwerp dateert overigens al van vóór de Tweede Wereldoorlog. In 1948 werd het ontwerp door BOFORS vernieuwd. O.a. werd de oorspronkelijke looplengte van 60 maal de kaliberdiameter gewijzigd naar 70 maal de diameter.

Het geschut dat bij RDM gemoderniseerd zal worden is eind vijftiger jaren bij Wilton Fijenoord in licentie gebouwd voor Nederland, Italië, en België. In totaal werden er circa 300 stuks gebouwd. Veel RDM-ers die destijds nog bij WF in de Machinefabriek in dienst waren kunnen zich deze productie nog goed herinneren. Het geschut werd per drie stuks aan één aggregaat gekoppeld. Na de modernisering worden twee kanonnen aan het Flycatcher-radarsysteem van HSA gekoppeld. Ze zijn dan per stuk van een eigen aggregaat voorzien en alle electrische onderdelen zijn vernieuwd. De oude losse versterker is dan vervangen door een moderne ingebouwde versterker, terwijl een geheel nieuwe console voor plaatselijke bediening wordt aangebracht.

Ingangscontrole

De eerste groep van 24 systemen is in de eerste week van augustus op de RDM aangeleverd. Ze hebben een plaats gekregen in baan 2 van de Apparatenfabriek. Om na te gaan of

■ *Het uivoeren van de servometingen door de heren A. Jumelet en J. Vijfhuizen in het bijzijn van de heer Lundblad van Bofors.*

RDM TECHNOLOGY

de stukken mechanisch nog aan de eisen voor modernisering voldoen ondergaan ze een uitgebreide ingangscontrole. Dit testprogramma duurt circa 2 dagen per systeem en omvat functionele, mechanische en electrische beproevingen en metingen. Zo wordt onder andere gedurende 3 uur met een 'inloop'-programma gecontroleerd of er geen aandrijvingen warmlopen en of er geen lekkages optreden. Voorafgaand aan deze test wordt eerst een aantal veiligheidscontroles gedaan om vast te stellen dat bij het inlooppprogramma geen schade kan ontstaan. De spelingen in de aandrijvingen zijn vanzelfsprekend erg belangrijk en moeten op verschillende aangrijppunten in de aandrijfsystemen gemeten worden. Tenslotte worden de servotesten uitgevoerd waarbij het opgenomen electrisch vermogen, piekstromen, bewegingssnelheden, omkeertijden en foutafwijkingen ten opzichte van een stuursignaal worden bepaald.
De uitvoering van de ingangscontroletest vindt, evenals de tussenopslag, plaats in baan 2 van de APFA. Aan de oostzijde van deze baan staat een basisframe opgesteld waarop de 40L70's worden geplaatst voor de diverse tests. In de ruimte vóór dit frame staat de meetapparatuur. De uitvoering van dit ingangscontrole programma zal ongeveer een half jaar in beslag nemen.

Modificeren en testen

De voor productie vrijgegeven systemen worden in de Machinefabriek gemodificeerd. De onderdelen en komponenten die hierbij nodig zijn worden door Bofors geleverd. Na de modificatie volgt een eindcontroleprogramma waarmee zekergesteld wordt dat de gemodificeerde systemen aan de nieuwe functionele eisen voldoen.

Het modificeren en testen van de 40L70 is een nauwkeurig karwei. De hiervoor benodigde specialistische kennis wordt door Bofors overgedragen in trainingen. Een kern van AW-medewerkers uit vele vakrichtingen (werkvoorbereiding, productie en kwaliteitsdienst) heeft hier al aan deelgenomen, zowel bij de tankwerkplaats in Amersfoort als bij Bofors in Zweden. Over enige maanden volgt nog een tweede training bij Bofors. Deze richt zich hoofdzakelijk op het uitvoeren van de modificaties en op de eindtest van het gemodificeerde systeem.

C.C. Borsje
Kwaliteitsdienst
Algemene Werktuigbouw

DE VERPLICHTING TOT HET DRAGEN VAN PERSOONLIJKE BESCHERMINGSMIDDELEN

ofwel, zet die bril en helm op, trek handschoenen aan en stop watjes in je oren

Allen ontving u in september j.l. een brief van de directie, waarin u werd gewezen op de wenselijkheid en in bepaalde situaties zelfs de plicht tot het gebruikmaken van persoonlijke beschermingsmiddelen. Wij willen niet nalaten om ook in Inzicht nog eens te stellen dat het juist gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen in uw eigen belang is. In het directieschrijven staat letterlijk 'Toch doen zich steeds gevallen voor dat men het gebruik overbodig acht. De onderneming is er echter mede verantwoordelijk voor dat deze voorschriften worden nageleefd. Dit brengt mee dat, indien medewerkers de persoonlijke beschermingsmiddelen op plaatsen waar deze verplicht zijn niet dragen, zij door de leidinggevenden hierop zullen worden gewezen. Het niet opvolgen van deze aanwijzingen kan ernstige gevolgen hebben. Uiteindelijk kan dit leiden tot ontslag om dringende redenen.' Dat is krasse taal! Afgezien van de vraag of zo'n aanpak helpt, hopen wij dat die stok achter de deur niet nodig is. Wij hebben allemaal in het begin moeite gehad met die verplichte helm bij het brommerrijden en het omdoen van de autogordels. Uiteindelijk zijn we er aan gewend geraakt en is het een gewoonte geworden. Zo zal het met het gebruik van de persoonlijke beschermingsmiddelen ook moeten gaan. Hoe eerder u ermee begint, des te eerder bent u eraan gewend!

ARBO-RUBRIEK

De Veiligheidscontrolerondes

In de vorige uitgave van Inzicht heeft u kunnen lezen hoe de veiligheidsrondes gehouden worden en hoe een verzamellijst wordt opgesteld. Op basis van deze verzamellijst worden verdere acties ondernomen, die tot afhandeling van de onderwerpen moeten leiden. De verzamellijsten gaan naar afdelingschefs, directie en ondernemingsraad, zodat zij op de hoogte zijn van de ontwikkelingen ten aanzien van het arbeidsomstandighedenbeleid.

Inspectiesysteem

Het hele gebied van de arbeidsomstandigheden heeft zich in de loop der jaren zo uitgebreid dat het niet goed mogelijk is om in één ronde alle facetten daarvan te bekijken. Daarom is in het IPP de hele zaak opgesplitst in vier delen. Tijdens elke ronde wordt één van die vier delen bekeken. Elk deel heeft een bepaalde invalshoek van waaruit naar de arbeidsomstandigheden op de afdeling wordt gekeken;

- de werkplekomgeving: hierbij wordt vooral gekeken naar de toestand en inrichting van het gebouw (vloeren, trappen e.d.). Verder wordt gekeken naar het werkklimaat in het gebouw (lawaai, temperatuur, tocht etc.).
- de productiemiddelen: gekeken wordt naar de machines, transportmiddelen, hijsgereedschap, maar bijvoorbeeld ook naar de chemicaliën waarmee wordt gewerkt.
- mens en organisatie: het gaat hierbij vooral om de maatregelen die genomen zijn om een goed overleg over de arbeidsomstandigheden te bewerkstelligen. Daarnaast gaat het om de persoonlijke beschermingsmiddelen en de maatregelen die zijn genomen om de machines zo goed mogelijk te kunnen bedienen (ergonomie).
- repressiemiddelen: hieronder wordt verstaan de maatregelen die genomen zijn om de gevolgen van brand en ongevallen zo klein mogelijk te houden (brandblussers, EHBO-tassen, reddingsmiddelen etc.).

In september j.l. lag het accent op het inspecteren van de werkplek. De volgende ronde vindt in november plaats, waarbij gecontroleerd zal worden wat met de op-en aanmerkingen uit de eerste ronde is gedaan. In een kleine twee weken zal in twaalf verschillende afdelingen deze ronde worden gemaakt.

P. van Vliet
Bedrijfsveiligheidsdienst

■ *Manon Kant ontvangt uit handen van oud O&O-voorzitter Groeneveld het SOM- diploma.*

GESLAAGDE DIPLOMA UITREIKING

Op vrijdagavond 7 oktober j.l. vond om 8 uur 's avonds in het wijkgebouw 'De Larenkamp' in Rotterdam-Zuid de diploma-uitreiking plaats van het Scholingscentrum RDM. Ruim 110 examenkandidaten rondden het afgelopen schooljaar met succes één van de metaalbewerkingsopleidingen af. In nauwe samenwerking met Vakverenigingen en werkgeversorganisatie in de Stichting Opleidingen Metaal, levert het Scholingscentrum RDM een belangrijke bijdrage aan de regionale opleidingen voor de metaal- en electrotechnische industrie in het Rijnmondgebied.

Meisjes-project

7 oktober werd ook aan zes meisjes het SOM-diploma uitgereikt. De zes meisjes maakten deel uit van het, met financiële steun van het O&O-fonds gestarte, project 'Meisjes breken door in de Metalektro'. Het fonds 'Opleiding en Ontwikkeling' is een gemeenschappelijk initiatief van de werkgeversorganisatie FME en Vakverenigingen. Het project is opgezet om meisjes zonder technische vooropleiding, toch een kans te geven om een opleiding in de sector metaal- en electrotechniek te volgen en daarmee aan het werk te komen. Soortgelijke projecten vinden plaats in Amsterdam, Zaandam, Alkmaar, Utrecht en Breda. Het Scholingscentrum RDM is in 1986 enthousiast in dit project aan de slag gegaan om meisjes in grotere aantallen op te leiden en voor te bereiden op de praktijk in de metaalbedrijfstak. In een apart praktijk-voorschakelprogramma werd de meisjes in drie maanden de technische basishandvaardigheid bijgebracht en raakten zij vertrouwd met de gereedschappen en technische termen welke in de metaal worden gebruikt. Tijdens theorielessen werden zij voorbereid op de leerstof waarmee zij in de vakopleiding zouden worden geconfronteerd. Deze zes meisjes maakten deel uit van de eerste groep die in het project startte en hebben inmiddels allen werk gevonden in de regio.

Inspanningen beloond

Gedurende de afgelopen vier jaar heeft het Scholingscentrum RDM zich intensief beziggehouden met vernieuwing van de outillage, verbetering van de werkplek en invoering van verschillende nieuwe technieken en beroepen. Dit heeft o.a. geleid tot een toename van het aantal leerlingen. De gezamenlijke inspanning van de leerkrachten bleek ook beloond toen de resultaten van de examens bekend werden. Van de 118 deelnemers aan het praktisch deel van de examens zijn er 112 geslaagd. Een resultaat van 95%, waarmee de Bedrijfsschool RDM 12% boven het landelijk gemiddelde zit.

Volwassenen opleidingen

Een groot aantal volwassenen heeft eveneens gebruik kunnen maken van de verbeteringen in het Scholingscentrum. In het afgelopen cursusjaar hebben 62 RDM-ers deelgenomen aan diverse cursussen. Naast de opleidingen voor het eigen personeel heeft het Scholingscentrum cursussen verzorgd voor diverse firma's in het Rijnmondgebied, waarbij in totaal aan 56 deelnemers een getuigschrift of certificaat kon worden uitgereikt.

De uitbreiding van de opleidingsmogelijkheden op het gebied van geavanceerde lastechnieken, zoals TIG- en MIG-lassen, het CNC-draaien en -frezen, heeft in het afgelopen jaar geleid tot een volle bezetting van de cursussen, zowel overdag als in de avonduren. Ook dit jaar kan het Scholingscentrum voor deze technieken weer op een goede bezetting rekenen.

■ *Hoofdleermeester Steenbergen in gesprek met zijn oud-leerlingen*

■ *De deelnemers aan de geslaagde recordpoging. Onderste mand, 2e van rechts Jan Valkestijn.*

MET JAN VALKESTIJN DE LUCHT IN!

17 augustus 1988 was het eindelijk zover. De ballonvaart met de grootste heteluchtballon ter wereld en Jan Valkestijn van de afdeling Inkoop Algemene Werktuigbouw was erbij! Jan was één van de 50 door Nashua geselecteerde deelnemers aan deze recordpoging. De captain van het luchtschip was niemand minder dan Henk Brink, zoals altijd geassisteerd door zijn vrouw Evelien.

We kunnen ons allemaal nog herinneren hoe het echtpaar Brink kans zag om met de luchtballon 'The Dutch Viking', de Atlantische Oceaan over te steken. De hele Nederlandse bevolking heeft toen met hen meegeleefd.

Nu was het weer dezelfde Henk Brink die het idee had uitgewerkt om een ballon te ontwikkelen die 50 personen kon herbergen en waar bovendien dan nog mee te varen was ook. De ballon, ontwikkeld en gemaakt in Engeland (Brisbane), woog 440 kg en was gemaakt van Hyperlast, een speciaal ontwikkelde nylonstof waarvan de voornaamste eigenschap is dat de stof onmogelijk kan scheuren. De ballon was 43 meter hoog, had een van wilgentwijgen gemaakte mand van 3.25 meter hoog, een diameter van 37.25 meter en de grootste omtrek was bijna 120 meter! De ballon kon ruim 24.000.000 liter lucht bevatten en woog tijdens de recordpoging 5920 kg. De draagkracht van, de door minister Brinkman, Nashua I gedoopte, ballon was 6700 kg, waarvan 3850 kg passagiersgewicht.

Op 19 juni 1987 lag bij Jan Valkestijn de brief op de mat waarin het volgende vermeld stond: 'U bent door captain Henk Brink geselecteerd om mee te gaan als passagier in deze reuze ballon en dus om mee te helpen met het vestigen van een nieuw wereldrecord: een ballonvaart met vijftig passagiers.'

Voorbereidingen

Volgens de planning zou zomer 1987 worden uitgevaren. Achteraf kunnen we zeggen, het is augustus 1988 geworden. Dit kwam o.a. door de zeer strenge voorschriften m.b.t. veiligheid, weersomstandigheden, exportvergunning van Engeland naar Nederland en het benodigde luchtvaardigheidsbewijs van de Rijksluchtvaartdienst. Voor alle 50 passagiers werden er diverse informatiebijeenkomsten gehouden, zodat iedereen een beetje voorgelicht aan boord ging. Er werd zelfs een keer 'droog' geoefend. Voor alle passagiers gold dat ze niet zwaarder mochten zijn dan 77 kg. Dat zou voor Jan geen probleem geweest zijn, ware het niet dat hij in dat jaar was gestopt met roken en wat gaf de weegschaal toen aan? Juist: 13 kg. te zwaar. Dan moest hij maar weer beginnen als hij nog mee wilde. Maar, het record is nu gevestigd en Jan is weer gestopt met roken.

Het is zo ver....

Eindelijk op 16 augustus kwam de definitieve bevestiging dat op 17 augustus, de volgende dag dus al, om 19.30 uur zou worden opgestegen vanaf de vliegbasis Lelystad. En zo gebeurde het ook. 50 passagiers, waaronder Jan Valkestijn, gingen de lucht in en maakten een tocht van circa 3 kwartier richting Almere. Ballonvaarder Henk Brink bepaalde zijn koers door uit touwbediende kleppen boven in de ballon lucht te laten ontsnappen. Bijsturen was ook nodig want een landing in het IJsselmeer werd door niemand gewenst, evenmin een landing op een weiland vol koeien. Het is de vraag of de beesten die schrik hadden overleefd. Het werd dus een leeg weiland waarop de deelnemers weer de eerste schreden op vaste bodem konden zetten. Door de begeleiding ter land werd het gezelschap ballonvaarders teruggebracht naar de vliegbasis, alwaar de geslaagde recordpoging werd gevierd met champagne en een rapportage van de reis in het half elf journaal.

Hoewel de deelnemers hun ervaringen tijdens de reis niet op foto of film konden vastleggen (scherpe apparatuur was verboden aan boord) werd hen wel een kopie van de gemaakte film- en videopnamen en van de vermelding in het Guiness Book of Records toegezegd. En dat was het, het einde van een fantastische ervaring en, zoals al spoedig bleek, het begin van een hoop drukte in de vorm van interviews in kranten en veel belangstelling van vrienden en omwonenden. Geen wonder, een reis met de grootste luchtballon is niet voor iedereen weggelegd en Jan Valkestijn had deze ervaring dan ook voor geen goud willen missen!

Annemarie Dijkstra

BUREAU LEGITIMATIE KAN UW BADGE TESTEN

Proper functioneert nu ongeveer een jaar. In de loop van dat jaar hebben zich bij het Bureau Legitimatie regelmatig medewerkers gemeld, die twijfelden aan het goed werken van hun badge. Incidenteel werd ook een gebroken of een gescheurde badge ingeleverd. In alle gevallen werd indien noodzakelijk een nieuwe badge uitgereikt.

Uit het dagelijkse overzicht van niet geaccepteerde boekingen blijkt dat een aantal medewerkers een badge heeft welke niet goed wordt 'gelezen'. Dit kan een incidentele zaak zijn, maar in sommige gevallen is het 'chronisch'. Dat laatste is het geval wanneer de elementcode van de badge beschadigd is bijvoorbeeld doordat de badge in een portemonnaie in de achterzak wordt opgeborgen en tijdens het zitten krom trekt.

Bij medewerkers die badgen met een beschadigde badge kan het voorkomen dat een in- of uitboeking ontbreekt. Dit dient dan door de tijdschrijver, werkmeester of chef via een meldingsformulier te worden gecorrigeerd. Zelf kunt u natuurlijk ook een aantal zaken in de gaten houden.

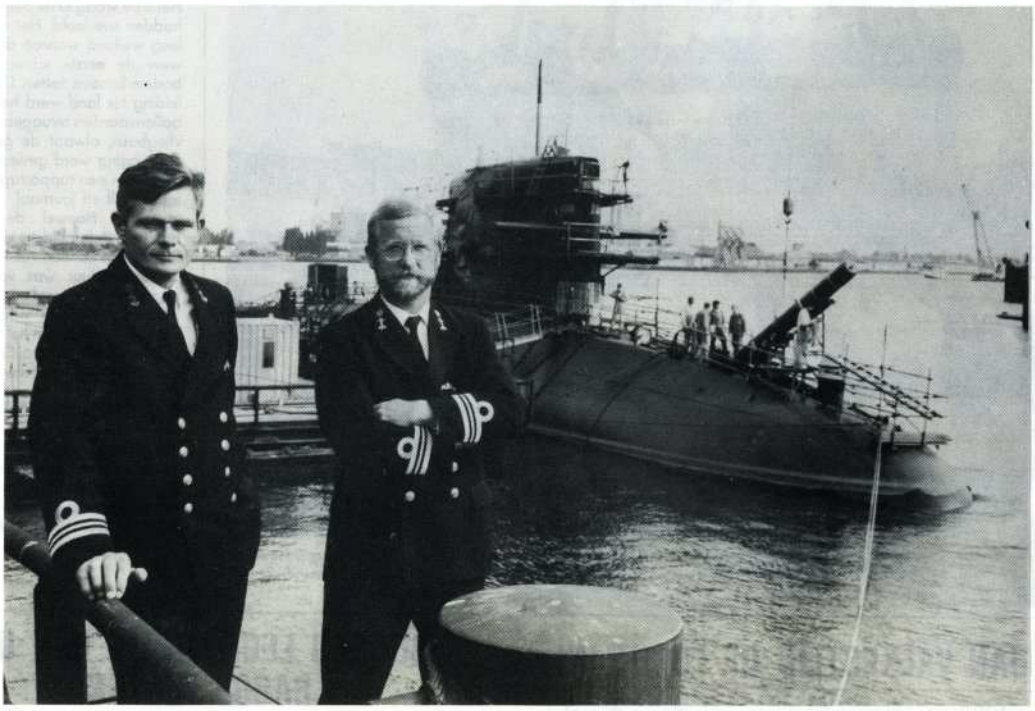
- Een badge kan en mag incidenteel wel eens weigeren. Gaat het rode lampje niet uit, badge dan nog een keer. Komt dit echter regelmatig voor, laat dan uw badge nakijken.
- Als na het badgen de groene lamp brandt of het signaal klinkt, is de boeking geaccepteerd. Gaat alleen het rode lampje maar uit, dan is de boeking niet geaccepteerd. In dat geval nog eens badgen ! Komt dit laatste regelmatig voor, laat dan uw badge nakijken.
- Wordt aan u medegedeeld dat u niet in- of uitgebadged zou hebben en bent u er zelf van overtuigd dat u dit wel goed heeft gedaan, laat dan eveneens uw badge nakijken.

Op het Bureau Legitimatie is inmiddels testapparatuur aanwezig met behulp waarvan onmiddellijk slecht functioneren van een badge kan worden geconstateerd. Het Bureau Legitimatie is voor het testen beschikbaar van 09.00 tot 15.30 uur.

Het Bureau Legitimatie

DE LAATSTE VOORBEREIDINGEN

de bemanning van de Zeeleeuw maakt zich op voor de eerste proeftocht



Op 28 oktober is de Zeeleeuw, het tweede voor de Koninklijke Marine gebouwde schip van de Walrusklasse aan haar proeftocht begonnen. Daarmee is de Zeeleeuw het eerste schip van haar klasse dat zee kiest en voorzover je daarvan kunt spreken, betekent dit voor de bemanning dat zij de eerste stappen op nieuwe grond zullen zetten. Gedurende een periode van een jaar zal een veelomvattend programma van oefeningen en beproevingen worden uitgevoerd om het schip en haar systemen grondig te leren kennen en beheersen. Voor de bemanning zal dit een bijzondere ervaring zijn. Niet uitsluitend uit technisch oogpunt, maar ook omdat zij zich in dit jaar alle operationele procedures tot in een graad van perfectie eigen zal moeten maken.

Tijdens de laatste weken van voorbereiding interviewden we LTZ-1 R. van Rooijen, die gedurende dit jaar het bevel zal voeren over de Zeeleeuw, en LTZT-1 Ir. F.A.H. Matthee, het hoofd van de Technische Dienst.

Van Rooijen: Wij verkeren in een bijzondere positie. Een jaar lang varen we met een boot die nog niet het eigendom is van de Koninklijke Marine, maar van de RDM. Hoewel de feitelijke verantwoordelijkheden natuurlijk contractueel vastliggen, zal dit voor de bemanning een leerzame ervaring zijn waarbij veel, zo niet alles afhangt van goed persoonlijk contact met de diverse specialisten van de werf en onderaannemers.

Overigens is het goede contact tussen de heren Van Rooijen en Matthee gewaarborgd. Beiden traden in 1969 toe tot de Koninklijke Marine en kennen elkaar dus lang en goed.

Matthee: Tijdens dé proeftochten zal de Zeeleeuw wat 'overbemand' zijn. Boven de normale bemanning van 50 koppen, zal het schip onderdak moeten bieden aan 10 specialistische 'troubleshooters' van o.a. de Koninklijke Marine, RDM en Van Rietschoten & Houwens.

Oefenprogramma

In het komend jaar staat voor de Zeeleeuw en haar bemanning een groot aantal activiteiten gepland. Het testen, de bestudering van ervaringsgegevens, de uitgebreide rapportage en heel gewoon het gevoel krijgen voor de boot, zal de bemanning in de komende tijd goed bezighouden.

Van Rooijen: Natuurlijk zal er daarbij sprake zijn van een gefaseerde aanpak. We starten met een aantal basiszaken en geleidelijk aan zullen we moeten groeien naar het niveau waarop we de Zeeleeuw kunnen hanteren tot de grenzen van haar mogelijkheden. Na de korte reizen in het begin van het oefenprogramma, zullen langere volgen tijdens welke het boot ook zal worden getest op bestendigheid tegen extreme klimatologische omstandigheden. Tussen de diverse reizen zal de Zeeleeuw terugkeren naar de marinebasis Den Helder, de toekomstige thuishaven van het schip. In lange verlofperiodes komt de boot naar de werf om alvast aftimmerpunten uit te voeren.

Matthee: Uiteraard is er voor we naar zee gaan al het nodige voorbereidende werk gedaan. Door middel van simulatie-trainingen is de bemanning al grondig bekend geraakt met de apparatuur aan boord. Ongeveer twee weken voor het vertrek zal worden gestart met het zogenaamde 'droog oefenen' van de in een groot aantal verschillende situaties te volgen procedures. De voorbereidingen worden afgerond met wat wordt genoemd een 'fast cruise', tijdens welke de bemanning gedurende 36 uur met gesloten luiken aan boord zal werken en leven.

Nadere kennismaking

Beide heren kijken verlangend uit naar de nadere kennismaking met de Zeeleeuw. Hoe goed bepaalde situaties ook kunnen worden gesimuleerd, het haalt het nooit bij de werkelijkheid.

Van Rooijen: In eerste instantie zullen we de boot boven water beproeven, maar echt leven gaat de boot voor ons op het moment dat we zullen duiken. Pas als we ervaren hoe de boot zich onderwater 'gedraagt' zullen we het gevoel hebben dat we op weg zijn om het goed te leren kennen.

Matthee: We hebben beide gevaren op onderzeeboten van de Zwaardvisklasse. Het zal interessant zijn om de daarbij opgedane ervaringen te vergelijken met het gedrag van de Zeeleeuw. Door o.a. de hogere graad van de aan boord zijnde computerapparatuur zou de Zeeleeuw op tal van terreinen de boten van de Zwaardvisklasse naar de kroon moeten steken.

De heren Van Rooijen en Matthee kregen hun onderzeebootopleiding aan boord van schepen van het 3-cilinder type en zijn het erover eens dat deze opleiding op volledig handbestuurde schepen hen een perfect gevoel heeft bijgebracht voor alle facetten van het varen met onderzeeboten. Zij verwachten dat de geavanceerde technologie van de Zeeleeuw op het vlak van het verzamelen, verwerken en presenteren van gegevens en een een totaal nieuwe ervaring op het gebied van de besturing en beheersing van onderzeeboten zal brengen.

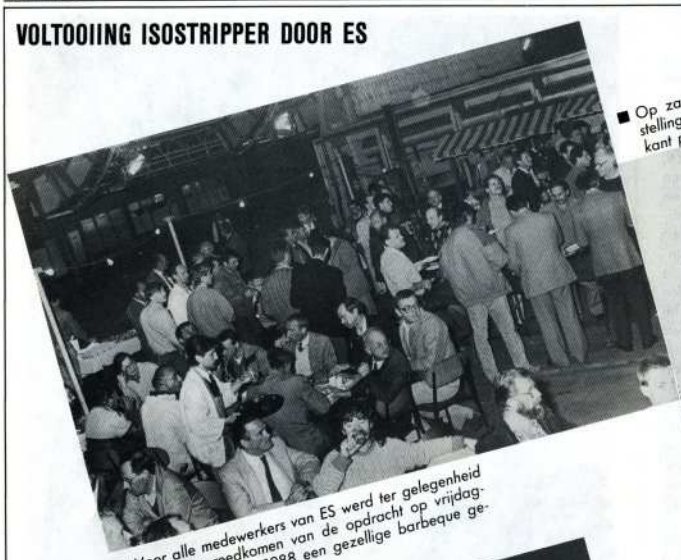
Goede reis!

De officiële evaluatie van de ervaringen opgedaan in het oefen- en testprogramma van de Zeeleeuw zal de vorm hebben van een 'gigantische' hoeveelheid rapporten en gegevens. Wij hopen echter voor het voltooien van dat programma nog eens bij de bemanning van de Zeeleeuw aan te kloppen en te vernemen wat hun ervaringen zijn met het leven aan boord van de Zeeleeuw.

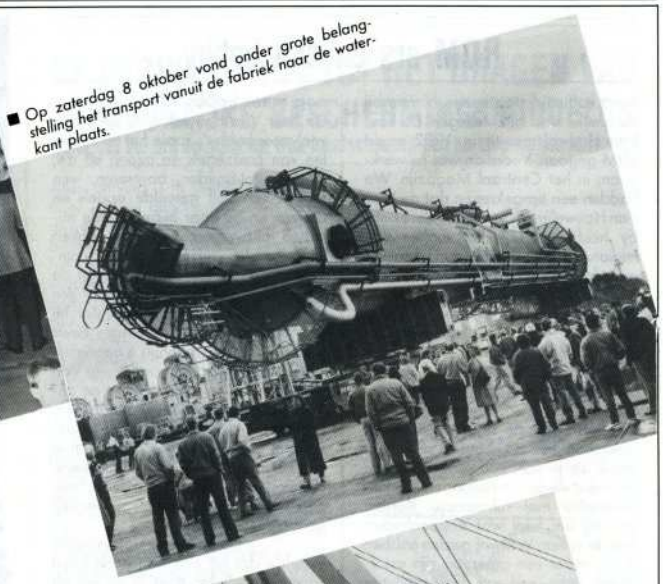
Voor dit moment wensen wij de bemanning die de Zeeleeuw voor de eerste maal in haar natuurlijk element zal brengen maar één ding en dat is 'een goede reis'.

RDM
TECHNOLOGY

VOLTOOIING ISOSTRIPPER DOOR ES

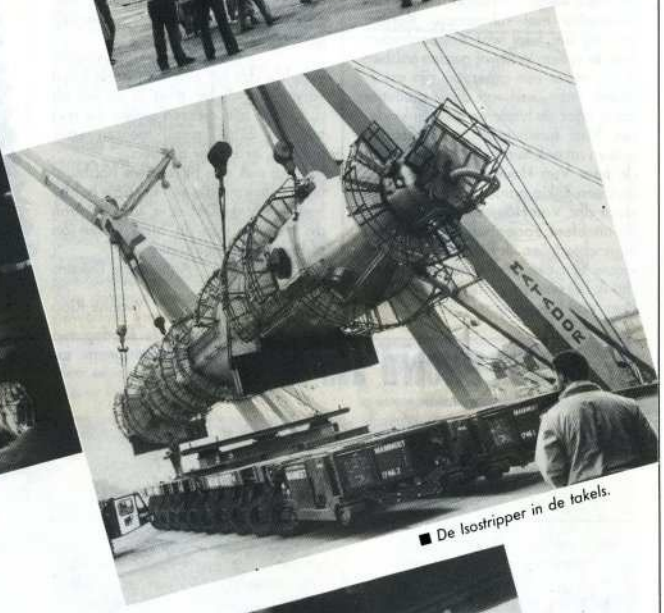


■ Voor alle medewerkers van ES werd ter gelegenheid van het gereedkomen van de opdracht op vrijdagavond 7 oktober 1988 een gezellige barbeque georganiseerd.

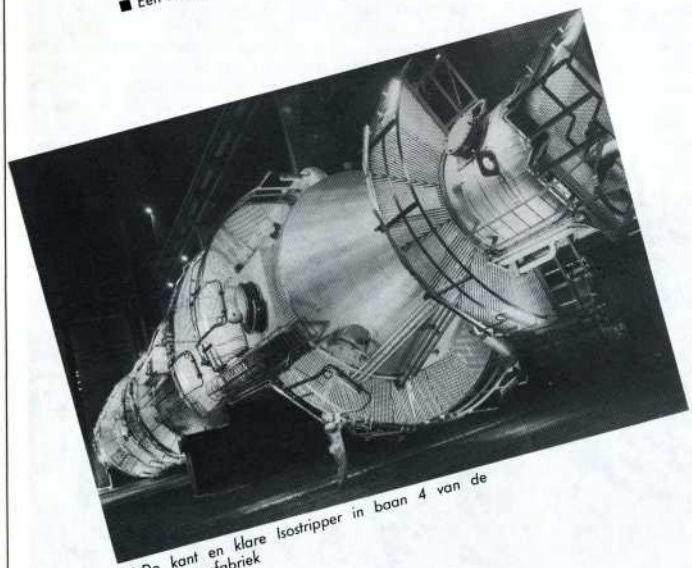


■ Op zaterdag 8 oktober vond onder grote belangstelling het transport vanuit de fabriek naar de waterkant plaats.

■ Een mooi plaatje, de Isostripper bij nacht.



■ De Isostripper in de takels.



■ De kant en klare Isostripper in baan 4 van de Apparatenfabriek

■ De Isostripper in aanbouw

RDM-ers en hun hobby

Rond koffietijd stapten we binnen bij de familie Van Houwelingen. De heer Van Houwelingen is in 1982 in de SUM gegaan. Voordien was hij werkzaam in het Centraal Magazijn. We hadden een tip gekregen dat de heer Van Houwelingen een bijzondere hobby heeft, namelijk het maken van miniaturen uit soepbenen. U kent ze wel, de witte mergpijpen uit de zelfgemaakte soep. De heer Van Houwelingen merkte zo'n beentje op in de soep en dacht, daar kan ik wat van maken! Het werd een tafeltje en later een bijpassend stoeltje. Toen was het hek van de dam! Van alles kwam er uit de handen en soepbenen: een tandemfiets waar de trappers echt van rondgaan, een strijkbout en een strijkplank die je echt kan opvouwen, een originele vliegende hollander, een kinderstoeltje met telraampje. Kortom genoeg om heel wat poppenhuizen mee te vullen. Wat wij gezien hebben is nog maar een greep uit zijn assortiment, want veel van deze spulletjes gaan naar de kinderen en kleinkinderen. Veel familieleden en bekenden sparen nu ook hun soepbenen op voor de heer Van Houwelingen. Toen we dan een kijkje namen in het kamertje waar dhr. Van Houwelingen zijn hobby uitoefent zagen we een compleet ingericht atelier. 'Ik heb geluk dat mijn vrouw er geen problemen mee heeft dat ik het hier zo stoffig maak', zei de heer Van Houwelingen.

nog meer hobby's

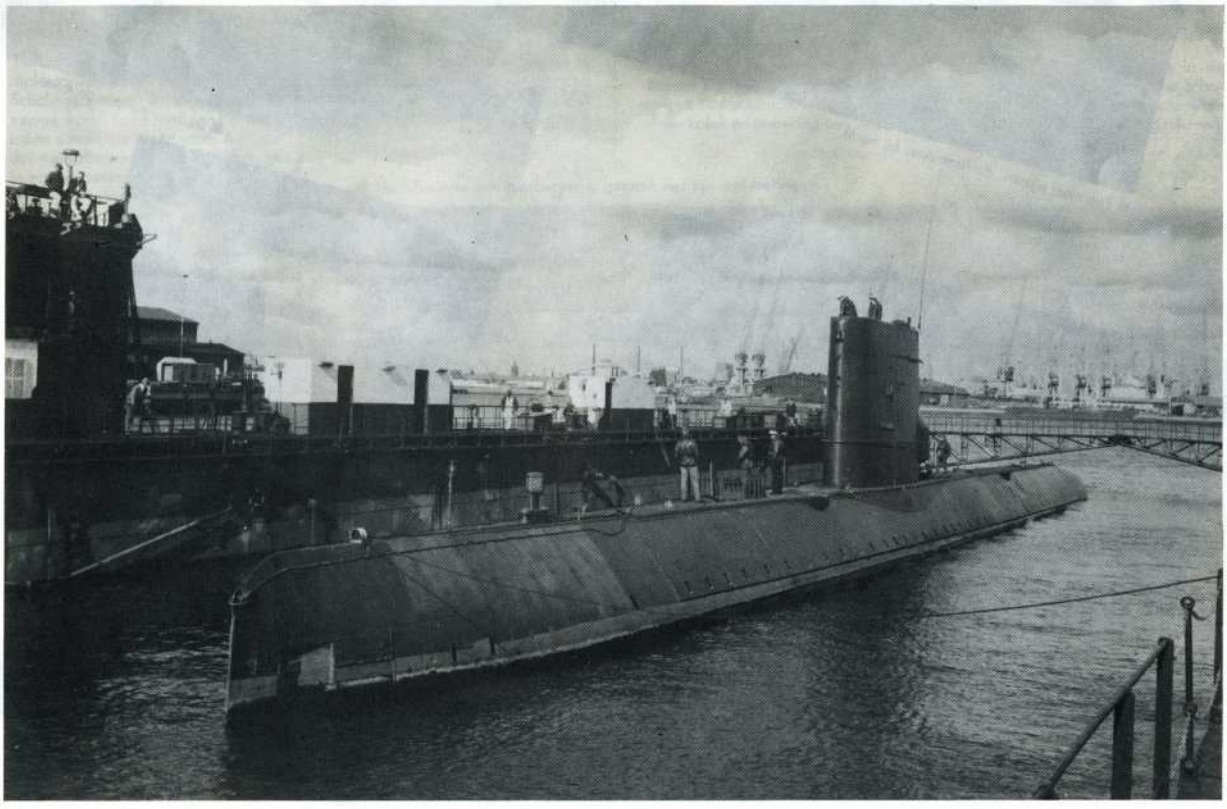
De heer Van Houwelingen heeft nog veel meer hobby's zoals: het verzamelen van postzegels en pijpen uit div. landen, houtsnijden, boetseren, wijn maken van zelf geteelde appels en druiven en de daar bijbehorende etiketten ontwerpen, kettingen maken van visgraten, tuinieren en zelf compost maken en het repareren van de schoenen van de gezinsleden. We willen even apart vermelden dat hij een poppenhuis van 3 etages heeft gemaakt. Het poppenhuis is opgemetseld uit steentjes die door de heer Van Houwelingen zelf zijn gekleid en gebakken. Heel bijzonder, want dat huis is minstens 90 cm hoog en een baksteentje is 2x1 cm. Ook de inrichting van het poppenhuis is uit eigen werk. Hij heeft zelf het bankstel e.d. van hout gemaakt en de bekleding van leer zelf genaaid.

De heer Van Houwelingen vertelde dat hij zich nog nooit heeft verveeld sinds hij 'thuis' is en wil als raad aan alle mensen geven die nog met de SUM gaan, mensen zoek hobby's, er zijn er genoeg.

Heeft u ook een bijzondere hobby of weet u iemand die een speciale hobby heeft en (ex)-RDM-er is, laat het aan de redactie van dit blad weten op afdeling Personeelszaken.

Annemarie Dijkstra
en
Yvonne Klop

Hr. Ms. ZEEHOND aan de werf



Op vrijdag 7 oktober j.l. arriveerde Hr. Ms. Zeehond in het nachtelijk duister aan het hoge steiger. Na een lange oefening, met de twee laatste dagen varend aan het oppervlak in zwaar stormweer, waren de opvarenden blij om hun familieleden weer te zien en om vaste grond onder de voeten te voelen. Na zes weken op zee te zijn geweest moest de Zeehond, door enkele technische problemen iets eerder dan gepland, naar een haven terugkeren. Gewoonlijk worden de onderzeeboten van het drie-cilindertype onderhouden door de Rijkswerf. Doordat alle dokken daar bezet waren, besloot de Onderzeedienst contact op te nemen met de RDM. Bij de afdeling Marine was het geen enkel probleem om 'ja' te zeggen tegen de vraag of de Zeehond bij ons ingedokt kon worden.

Na avonden van werkvoorbereiding en bestudering van de dokplannen, kon dok 3 worden ingericht. Hoewel het 7 jaar geleden was dat voor het laatst een driecilinderboot was ingedokt, bleek dat veel benodigde materialen nog waren bewaard. Het kostte de Marine-opzichters dan ook niet veel moeite om dok 3, na inspectie, vrij te geven voor het indokken.

Vrijdagavond, kort na het afmeren, werd meteen begonnen met het overnemen van restanten brandstof en op maandag 10 oktober kon de boot worden drooggezet. De scheepsofficieren waren zeer ingenomen met de grote voortvarendheid welke het RDM-personeel hierbij aan de dag legde: in 3 uur tijd stond de Zeehond droog in het dok, precies op de juiste plaats op de dokstoelen. Het vakmanschap van schepen indokken is bij de RDM dus nog springlevend.

Historische feiten

Bij de komst van de Zeehond aan de werf zijn twee historische feiten vast te stellen.

- Drie generaties onderzeeboten (Zeehond, Tijgerhaai en Zeeleeuw) in het water of in het dok. De Zeehond behoort zoals al gezegd tot het historisch unieke drie-cilindertype uit de jaren vijftig/zestig. De Tijgerhaai was van de eerste na-oorlogse serie één-cilinder onderzeeboten uit de jaren zestig/zeventig. De Zeeleeuw behoort tot de nieuwste generatie één-cilinder onderzeeboten uit de jaren tachtig/negentig.
- Alle drie de boten zijn bij de RDM gebouwd en alle drie zijn ze de tweede van hun serie als we kijken naar data van kiellegging en tewaterlating. Onderstaand schema kan dat nader verduidelijken.

	RDM-bouwnummer	Datum kiellegging	Datum tewaterlating	Datum proeftocht
Drie-cilindertype				
Dolfijn	279	30-12-1954	20-05-1959	16-12-1960
Zeehond	280	30-12-1954	20-02-1960	16-03-1961
Eén-cilindertype				
Zwaardvis	320	14-07-1966	20-07-1970	15-09-1971
Tijgerhaai	321	14-07-1966	25-05-1971	15-01-1972
Walrus	348	11-10-1980	28-10-1985	-09-1990
Zeeleeuw	349	24-09-1981	20-06-1987	28-10-1988

Uit de gesprekken met de Commandant van de Zeehond, bleek dat hij veel waardering had voor de technische prestaties van zijn 'Old Lady'. Immers, een onderzeeboot van 27 jaar oud moet van van goede bouwhuize komen als zij nog steeds volledig en succesvol kan mee draaien in grote oefeningen. Hieruit blijkt in het bijzonder dat het vakmanschap van onze mensen, toen en nu, op een bijzonder hoog peil staat. Het verdient alle moeite om alles in het werk te stellen om deze specifieke vakmanschap en kennis vast te houden en te bewaren voor de toekomst.

M.P. Bijleveld, Hoofd van Dienst Marine

■ *Roel Zwama en zijn dokploeg hebben het karwei geklaard.*

EINDEJAARSPRESENTATIE 1988

Evenals vorig jaar heeft de directie en naar wij hopen ook u er behoefte aan om op de laatste werkdag van het jaar terug te kijken op het afgelopen jaar en een blik te werpen op wat de toekomst de RDM mogelijk brengen zal. Dat gebeurt in de vorm van een eindejaarspresentatie, welke op vrijdag 23 december a.s. in De Doelen zal plaatsvinden. Natuurlijk zult u voor deze bijeenkomst nog persoonlijk een uitnodiging ontvangen, maar wij vragen u nu reeds om de ochtend van de 23e december voor deze bijeenkomst vrij te houden.

HEEFT U OOK BIJ GERUCHT VERNOMEN DAT.....

- De directie met de hand op het hart heeft beloofd dat zij in de komende tijd geen enkele boot zal afhouden;
- dit voor het personeel een hele geruststelling is.
- Sommige mensen de laatste editie van Inzicht nogal saai vonden;
- de redactie die mensen van harte uitnodigt om daar wat aan te doen.
- Men niet in alle situaties watjes in de oren behoeft te dragen;
- sommige mensen slechts op straffe van ontslag bereid zijn om de watjes uit hun oren te halen.
- De meeste goede ideeën ontstaan bij het uitlaten van de hond;
- het interessant zou zijn om te weten welke RDM-ers een hond hebben.
- Goede informatieverstrekking op een gegeven moment best kan betekenen dat je moet vertellen dat je niets te vertellen hebt.
- u dezer dagen het volgende spreekwoord ter harte moet nemen 'Veel gerucht maar weinig munt, zei de boer, en hij danste op een hoop mosselschelpen.'
- het verschil tussen te laat komen en te lang doorgaan o.a. daarin kan liggen dat het één wordt ingehouden en het andere niet wordt betaald
- aangenomen mag worden dat de wijze waarop in bepaalde afdelingen persoonlijke beschermingsmiddelen aan de man worden gebracht, niet typerend is voor het verkoopbeleid van de RDM.
- iemand die 4 uur nodig heeft voor een bezoek aan de tandarts waarschijnlijk aan een gebit toe is. Wij stellen voor om de leidinggevenden te laten beoordelen of dit werkelijk noodzakelijk is.

Open Haven en Vlootdagen

Ondanks het slechte weer was er evenals voorgaande jaren volop belangstelling voor de Rotterdamsche Open Haven- en Vlootdagen op 23 en 24 september j.l. Veel interesse ook voor de presentatie van de RDM. Op bovenstaande foto een indruk van de demonstraties met een model van de Walrus. Daarnaast gaf het Scholingscentrum van de RDM acte de présence in de zogenaamde 'bedrijventent.

Gestage vorderingen
De bouw van de scheepslift vordert gestaag. Op de foto zijn de eerste gestorte betonwanden zichtbaar. Ook de uitsparingen voor de lierkabels zijn goed te zien. De bouw is op schema, het betonwerk loopt iets voor en met de bouw van het platform is begonnen. De RDM gaat zelf al het aanvullend ijzerwerk maken, zoals bordessen, trappen, toegangsplatform etc. In september 1989 is de lift klaar en wordt de eerste boot van de Walrusklasse door middel van de lift te water gelaten.

Renovatie noordgevel Scheepsbouwwerkplaats
Het bestaande metselwerk was hoog nodig aan vervanging toe. Voor de vernieuwing is gekozen voor geïsoleerde stalen elementen, onderbroken door licht doorlatende kunststofplaten. De op deze foto nog niet aangebrachte buitenbeplating zal in harmonie met het naastliggende kantoor worden uitgevoerd in een gedekt blauwe kleur afgezet met antraciet grijs.

BERICHTEN VAN WEK

45 jaar WEK

Natuurlijk weet u het al, volgend jaar bestaat de personeelsvereniging WEK 45 jaar. Zo'n feit laten we niet ongemerkt voorbij gaan en de voorbereidingen zijn dan ook in volle gang. De Oostervant is al besproken en in vergaderingen worden vele uren besteed aan de organisatie van het feest. Want een feest wordt het! Zoals u van ons gewend bent zal van groot tot klein daarbij worden betrokken. In de volgende Inzicht meer hierover.

Een stukje geschiedenis

45 jaar geleden werd de vereniging opgericht door een groep electriciëns. De vereniging had toen nog geen naam, maar door het uitschrijven van een prijsvraag in het verenigingsblad 'Ons Orgaan' kwam de naam L.E.K. uit de bus. De betekenis 'Licht en Kracht' had alles met de oprichters te maken. Later veranderde de naam in WEK, wat zowel 'Wetenschap en Kunst' als 'Werkplaats en Kantoor' betekende.

Het maandblad 'Ons Orgaan' werd niet alleen benut voor het nieuws van de vereniging, maar ook werd er veel over RDM-activiteiten geschreven. Zo kwam bijvoorbeeld naast het nieuws van LEK over bustochten, voetbalwedstrijden en boottochten, ook informatie over de eerste tewaterlating na de bevrijding:' Op 14 juli 1947 gleed het schroefmotorschip 'Batoela' te water. De lengte van het schip was slechts 68.80 meter. Maar ondanks die geringe lengte was men gelukkig dat werk te hebben. De 'Batoela' werd met het toen gebruikelijke ceremonieel op zaterdag 30 augustus 1947 door de heer Van der Pols overgedragen aan een vertegenwoordiger van het Ministerie van Verkeer en vertrok op 6 september naar Indonesië.'

Dat was dus 'Nieuws van de RDM' en geen 'Berichten van LEK'. 'Ons Orgaan' was inmiddels omgedoopt tot 'De Wekker' en deze Wekker liet in de editie van november 1947 weten dat op tweede Kerstdag in de Rotterdamsche Schouwburg een kunstochtend zou plaatsvinden: 'Carl Tobi presenteert een bijzonder programma, zeer beschaafd en decent toneel, voordracht, dans, opera- en

operette-duetten en -kwartetten, Hollandsche liedjes en monologen, vrolijke schetsen.' Kaartjes waren verkrijgbaar in de oostelijke loodjeshal, de prijs 1 gulden. De loodjeshal is niet meer, de Rotterdamsche Schouwburg is in een nieuw jasje gestoken en de medewerkers aan de kunstochtend zijn van het toneel verdwenen.

De berichten in de Wekker gaan door. Jubilarissen, jaarfeesten met Max van Praag en Jan Vogel, berichten van de biljartvereniging waarin de namen C. Kortleve, J. Swinkels, J. Noortwijk, A. Brouwer en instructeur Zijlmans voorkomen. We landen aan in 1948 en er wordt gesproken over het stoomloodsvaartuig 'Acturius' en het ms. 'Bakongan'. Dankbrieven van in Indonesië dienstdoende militairen voor het ontvangen van de Wekker. Ook nu nog bekende namen zijn daarbij: Lobel, Erkens en V.d. Hoog. Zij worden genoemd met rang en legernummer. Velen van hen vragen om toezending van de Wekker om de band met de RDM te laten voortbestaan.

Tot zover dit eerste stukje geschiedenis. In de volgende Inzicht meer van dit alles.

Youp van 't Hek

De 200 kaarten voor de voorstelling van Youp van 't Hek waren snel uitverkocht. Er bleek veel vraag te zijn naar de Amsterdamse cabaretier. Het programma 'Hond op het ijs' was een mengeling van toneel, cabaret en liedjes. Hard, leuk, maar ook treurig zoals bijvoorbeeld in het deel waarin mijnheer De Vries uit het magazijn ontslag wordt aangezegd. Ook Zuid-Afrika, waar hij dus wel is geweest, gebruikte Van 't Hek om ons met de neus op de feiten te drukken. Geen optreden om na te vertellen, maar om zelf te ondergaan. Gezien het feit dat alle voorstellingen steeds uitverkocht zijn doen velen dat ook. Jammer dat niet iedereen in de zaal de strekking van het gebrachte ten volle begreep. Alleen al om die reden is een bezoek aan een voorstelling van Youp van 't Hek voor herhaling vatbaar.

Bingo

De op 16 september j.l. in de centrale kantine RDM gehouden bingo had, mede door het goede prijzenpakket, grote belangstelling. 160 personen meldden zich voor deelname en werden door Cor den Otter met muziek begroet. Bingomaster G. Wieleman kent het spel door en door en hij liet de balletjes en de prijzen snel van plaats verwisselen. Met snedige opmerkingen en een kwinkslag bracht hij de deelnemers in de goede stemming en met de 'staande 'bingo kreeg hij de lachers op zijn hand. In de pauze een verrassend optreden van de Muziekvereniging Dockyard, die na een rondje kantine snel van het toneel verdween om de bingomaster de gelegenheid te geven het spel voort te zetten. Het toeval wil dat er nog al eens meerdere prijzen aan 1 tafel terechtkomen en dat lokt soms wat kritiek uit. De hoofdprijs, een magnetronoven, kwam in zicht, en door velen werden nog wat kaarten bijgekocht. Een doodse stilte viel bij het naderen van het einde van laatste ronde en vele zuchten van teleurstelling klonken toen het laatste nummer viel. Overal hoorde je zeggen 'nog 1 nummer en ik had hem gehad'. De waarheid is hard 'er kan er maar één winnen'. Allen die hebben geholpen om deze bingo-avond tot een succes te maken, en zeker daarbij niet te vergeten de dames en heren van de BRN, van harte bedankt en tot de volgende keer!

Komende activiteiten WEK

Dat WEK nogal wat activiteiten in zijn programma heeft weten we zo langzamerhand wel. We willen u toch helpen herinneren dat op ZATERDAG 3 DECEMBER HET SINT NICOLAAS FEEST wordt gevierd. Levert u op tijd uw strookje in. Daarmee voorkomt u narigheid. Wij moeten ruim tevoren de presentjes gaan kopen en als we eenmaal hebben gekocht, kunnen we te late aanmeldingen niet meer accepteren. We gaan er ook van uit dat op de bewuste zaterdag alle kinderen zullen komen, niemand uitgezonderd! Er zullen dus geen pakjes op het bedrijf worden afgegeven!

Voor de vierde maal een KERSTKLAVERJASWEDSTRIJD op 16 december a.s. in de centrale kantine. U kunt allen bij voor-inschrijving deelnemen door het opgavestrookje in te vullen en in te leveren bij één van de bestuurleden. Bij 120 deelnemers sluiten wij de inschrijving.

De WEK gaat ook dit jaar weer WINKELEN en wel in DORTMUND. We verwachten een groot aantal deelnemers die deze sfeervolle stad willen bezoeken. In Dortmund worden we ontvangen door hostessen van het 'Informations- und Presseambt'. U ontvangt daar een plastic tas met informatie over de stad en een bon voor een gratis kop koffie. Wij bieden u deze reis aan voor het luttele bedrag van *f* 30,– per persoon, waar in begrepen de busreis naar Dortmund, onbeperkt koffie en 1x gebak op de heenreis en onbeperkt soep met stokbrood op de terugreis (Didam), alsmede een bon voor een kop koffie in Dortmund. U heeft wel een paspoort of een toeristenkaart nodig. Ook voor deze reis geldt: vul tijdig uw strookje in!

Krijgt WEK een eigen computerclub?

Eind maart van dit jaar bevatte de salarisenveloppe o.a. een enquêteformulier. In die enquête kon u uw belangstelling laten blijken voor een computerclub. WEK ontving daarop maar liefst 70 reacties, waarvan 31% van medewerkers uit de productieafdelingen en 64% van medewerkers op kantoorafdelingen of tekenkamer.

Voor we ingaan op de resultaten van de enquête eerst nog het volgende. Het primaire doel van zo'n club zou zijn het stimuleren van WEK-leden door hen de gelegenheid te bieden om gezamenlijk met computer om te gaan (in welke vorm dan ook). Uiteraard is de nog op te richten club niet bedoeld als opleidingsinstituut. Het karakter van de club zal afhangen van de inbreng van de leden.

In de antwoorden op de vragen kwamen o.a. de volgende zaken naar voren. Ongeveer de helft van de inzenders weet nog weinig van computers en hoopt samen met andere beginners wat te leren. 32 van de inzenders zijn computer-hobbyisten, die met anderen in contact willen komen. Drie inzenders willen meedoen vanwege eventuele kortingen. Op dit moment is 66% nog niet in het bezit van een computer, bezit 23% een hobby-computer en 11% een PC.

Van de inzenders wil 40% binnenkort 'iets' aanschaffen en wil 31% via de club nagaan of het de moeite waard is om apparatuur aan te schaffen. 14% wil gebruik maken van de eventueel aanwezige apparatuur. 71% is geïnteresseerd in eventuele kortingen bij gezamenlijke inkoop. 4% heeft uitsluitend belangstelling voor eventuele kortingen. Uit de genoemde % blijkt dat de invullers van de enquête hier de mogelijkheid hadden tot het invullen van meerdere mogelijkheden. Datzelfde geldt voor de onderstaande antwoorden. 68% van de inzenders wil gegevens opslaan. 67% wil leren programmeren. 51% wil leren werken met een tekstverwerkingsprogramma. 39% van de inzenders wil de computer gebruiken voor studiedoeleinden, 37% voor tekenen en ontwerpen, 37% voor spellen en sporten en tenslotte wil 7% van de inzenders de computer gaan gebruiken als muziekinstrument.

Uit deze antwoorden blijkt dat de PC de voorkeur geniet en dat m.n. de belangstelling voor tekstverwerken en (leren) programmeren groot is. Tekenen, ontwerpen, sporten en spellen, muziekmaken scoren beduidend lager.

Hoe nu verder?

Allereerst is het nu aan WEK om zich, met de gegevens uit de enquête in de hand, te beraden op een volgende stap. Daarbij zijn uw suggesties natuurlijk van harte welkom. In ieder geval hoort u nog van ons!

RDM TECHNOLOGY

DOCUMENTAIRE DOCKYARD V

Op woensdag 2 november is om vijf over half 10 's avonds de documentaire 'Dockyard V', met als ondertitel 'Onze kapitein was Hare Majesteit' door de Evangelische Omroep op Nederland 1 uitgezonden. De documentaire is vorig jaar op en rond de RDM opgenomen en behandelde de levenswandel van drie opvarenden van de RDM-sleepboot Dockyard V.

De drie RDM-ers, de heren Meyboom, Dingemans de Bruin en Aalbers gaven hun persoonlijk verslag van een halve eeuw wonen en werken op de Heyplaat. De documentaire is een fraai sociaal document geworden, waarin de historie van de RDM, de Dockyard V, Tweede Wereldoorlog en de wederopbouw centraal staan.

De RDM heeft indertijd de Dockyard V overgedaan aan een enthousiaste vereniging, die nog regelmatig met haar leden en belangstellenden tochtjes maakt. De documentaire besteedde ook ruimschoots aandacht aan het opstoken en varen met dit nostalgisch schip. Tevens werd plaats ingeruimd voor de huidige RDM, zodat een beeld ontstond van RDM-geschiedenis en -actualiteit. Naar we veronderstellen zal menig RDM-er 2 november geboeid bij zijn of haar televisie hebben gezeten.