“RDM Inzicht”, februari 1992, 9e jaargang, nummer 1.

Ontvangen van Rob Lampen, Rotterdam.

INZICHT

PERSONEELSBLAD
VAN DE ROTTERDAMSCHE
DROOGDOK MAATSCHAPPIJ

NEGENDE JAARGANG, NUMMER 1
FEBRUARI 1992

REDACTIEADRES:
AFDELING PERSONEELSZAKEN RDM
POSTBUS 913, 3000 AX ROTTERDAM
TELEFOON 010-4872863 EN 4872012

RDM TECHNOLOGY

SPONTANE ACTIE

RDM-ers IN DEN HAAG

COLOFON

PERSONEELSBLAD VAN DE ROTTERDAMSCHE DROOGDOK MAATSCHAPPIJ B.V.

NEGENDE JAARGANG, NUMMER 1, FEBRUARI 1992

REDACTIE: G.C. HEINS M. VAN DER MEER, Y. SELTER, W.S. KOENDERMAN
FOTOGRAFIE: M. VISCHSCHRAPER
REDACTIEADRES: AFD. PERSONEELSZAKEN RDM, POSTBUS 913, 3000 AX ROTTERDAM, HEIJPLAATSTRAAT 21, 3089 JB ROTTERDAM, TELEFOON 010-4872863 EN 4872012
VORMGEVING EN DRUK: STUDIO QUATTRO - ROTTERDAM, 010-4195819

OVERZICHT

Van de OR	**2**
Van de redactie	**2**
Namens de NOVIB	**2**
Afdelingscommissie Marine	**3**
RDM Mainframe in gebruik genomen	**4**
Milieu onze zorg	**4**
Kolentrechters voor de EMO Maasvlakte	**6**
Arbo-rubriek	**8**
Personalia	**9**
Selamat datang	**10**
Een nieuw Oosterschelde-project	**11**
Open dag	**13**
Scholingscentrum	**14**
RDM-ers en de Marathon	**15**
Berichten van WEK	**16**

VAN DE OR

Scholing OR
Waarom scholing van de OR en waarin wil de OR zich scholen, zult u zich afvragen. De OR heeft ten minste twee goede redenen om ieder jaar enkele dagen aan de eigen scholing te besteden. De eerste doelstelling is het opdoen van kennis van een aantal specifieke aandachtsgebieden, de tweede laat zich omschrijven als verbetering van de praktische aanpak van het OR-werk.

Kennis
Belangrijk element in vrijwel iedere discussie welke wordt gevoerd is het hebben van kennis van het onderwerp waarover wordt gepraat. Gesprekspartners van de OR hebben in de meeste gevallen een gedegen opleiding op hun vakgebied. In de praktijk betekent dit dat een OR-lid, bijvoorbeeld een bankwerker, in discussie gaat met bijvoorbeeld een bedrijfseconoom. Er is dan sprake van een behoorlijk verschil in opleiding. Het zal duidelijk zijn dat de scholing waaraan de OR deelneemt niet tot doel heeft om in enkele dagen van de bankwerker een bedrijfseconoom te maken. Dat is niet mogelijk. Wel is het mogelijk om in enkele dagen de kennis van een specifiek onderwerp aanzienlijk te vergroten. Gelukkig is kennis niet de enige belangrijke factor in een discussie. De inbreng van gezond verstand is minstens zo noodzakelijk.

Tijdens de cursusdagen in januari jl. is dieper ingegaan op de financiële kant van de bedrijfsvoering en m.n. ook de vraag hoe interpreteert en beoordeelt de OR de informatie welke in de vorm van cijfermatige financiële (jaar)verslagen wordt ontvangen. Wanneer gaat het een bedrijf goed of slecht, wanneer kom je financieel gezien in de gevarenzone? Veel aandacht is ook besteed aan het beleid van de RDM en de volgens de OR noodzakelijke planmatige aanpak van de uitvoering van dat beleid. De OR tracht daarover met de directie tot goede afspraken te komen. Kursusdagen worden gebruikt om de OR-plannen op dit punt verder uit te werken. Dat veel van de uitgezette beleidslijnen betrekking hebben op de productie is vanzelfsprekend. Belangrijkste doelstelling van het bedrijf is tenslotte het maken van winst. Er zijn nog tal van andere zaken die om een beleidsmatige aanpak vragen. Een voorbeeld daarvan zijn de arbeidsomstandigheden. Jaarlijks wordt in goed overleg met de OR een ARBO-jaarplan opgesteld. Bij de RDM wordt redelijk uitvoering gegeven aan dat plan, maar verbeteringen zijn mogelijk. Tijdens de cursusdagen is nagegaan langs welke weg de OR een bijdrage kan levering aan het realiseren van die verbeteringen. De OR besteedt veel aandacht aan deze zaak omdat een goed arbeidsomstandighedenbeleid in het belang is van iedere werknemer van de RDM. Dit laatste geldt evenzeer voor milieuzaken. Ook ten aanzien van dit nog vrij nieuwe punt zullen met de directie goede afspraken moeten worden gemaakt. De structuur waarbinnen het overleg over dit onderwerp zal plaatsvinden, dient nog nader uitgewerkt te worden.
Als derde onderwerp dat tijdens de OR-cursus aan de orde kwam, noemen wij de rol en taak van de Raad van Commissarissen. Met de overdracht van de aandelen RDM aan Begemann, is ook de samenstelling van deze raad veranderd. Voor de OR is belangrijk om te weten hoe de OR met dit orgaan moet omgaan en wat van de Raad van Commissarissen verwacht mag worden. De RvC of leden daarvan zijn in principe geen gesprekspartner voor de OR. Wel is bij de overlegvergaderingen tussen directie en OR, een lid van de Raad van Commissarissen aanwezig. Langs deze weg krijgt de Raad van Commissarissen inzicht in de visie van de OR op de gang van zaken bij de RDM. Daarnaast heeft de OR in de afgelopen maanden de Raad van Commissarissen schriftelijk gevraagd om aandacht voor enkele specifieke onderwerpen.

Praktische aanpak
Het voorgaande had betrekking op het verbreden en verdiepen van de kennis van de OR, of zo u wilt van OR-leden. Een andere reden om op cursus te gaan ligt in het streven naar verbetering van de aanpak van problemen. Wie doet wat en wanneer? Ook daarover zijn in de afgelopen dagen weer afspraken gemaakt.

Tot slot kan gezegd worden dat de drie cursusdagen in een goede sfeer (ook heel belangrijk) hard is gewerkt aan OR-beleid. Wij zijn van plan dit beleid in de resterende negen maanden van deze zittingsperiode gestalte te geven.

VAN DE REDACTIE

Soms ben je als redactie van een bedrijfsblad dat een keer of zes per jaar uitkomt, jaloers op de redacties van dagbladen die het nieuws op de voet kunnen volgen. Het zal niemand van u ontgaan zijn dat de RDM wederom roerige tijden doormaakt. De naam van de RDM was in de afgelopen periode niet van de voorpagina's weg te slaan en ook op radio en televisie kregen de verwikkelingen rondom het al dan niet afgeven van een exportvergunning voor Taiwan volop de aandacht. Het spreekt vanzelf dat je ook in Inzicht graag over dit onderwerp wil schrijven. Het grote probleem daarbij is echter dat de copy van het blad 1,5 week voor publicatie naar de drukker gaat en dat wat op het moment van schrijven 'nieuws' is, bij publicatie 'oud nieuws' is geworden. Geen artikel over Taiwan derhalve en ook niet het voor deze uitgave geplande uitgebreide interview met RDM-directeur Den Dulk, waarin hij aangeeft hoe de RDM vordert op de in het Beleidsplan 1990-1995 uitgezette koers. Het lijkt verstandiger om ook daarmee te wachten tot de 'kruitdampen' zijn opgetrokken en er weer helder zicht is.

Gelukkig zijn er genoeg andere zaken waarover geschreven kan worden en dat gebeurt dan ook. Een greep uit de inhoud leert dat de heer Olierook een leuk artikel schreef over een demonstratie met de door AW ontwikkelde M101/33, 105 mm getrokken veldhouwitser, welke in december op uitnodiging van het Indonesische Ministerie van Defensie op Java plaatsvond. Een kort artikeltje is er over de Open Dag op 11 april a.s. en de heer Verploegen sluit zijn reeks artikelen over de kolentrechters voor EMO Maasvlakte af. Aandacht is er ook voor de ingebruikname van het RDM-mainframe en voor het hele scala van cursussen dat het RDM-Scholingscentrum aanbiedt. Een nieuwe vaste rubriek doet in deze Inzicht zijn intrede gewijd aan milieuzorg. Alleen al de foto's bij deze rubriek geven aan dat wij RDM-ers in ieder geval op dat terrein voldoende werk hebben.

Tenslotte nog het volgende. In december 1991 is het adressenbestand van oud-medewerkers die Inzicht per post ontvangen volledig 'opgeschoond'. De redactie heeft in de afgelopen twee maanden nauwelijks telefoontjes gehad van mensen die Inzicht niet hebben ontvangen. Dat is een goed teken, maar het kan ook schone schijn zijn. Heeft u problemen met de bezorging van Inzicht, laat het ons dan even weten (telefoon 4872863 of 4872012).

Veel leesplezier!

NAMENS DE NOVIB BEDANKT

Ongemerkt wellicht leveren velen van u nog altijd een bijdrage aan het werk van de Novib. Het gaat hier om de al jaren lopende 'centen-aktie'. Uw salaris wordt afgerond op hele guldens en de centen die door deze afronding vrijkomen worden eenmaal per jaar overgemaakt naar de rekening van de Novib. Dat deze bijdrage nog altijd zeer wordt gewaardeerd kunt u lezen in het hieronder afgedrukte schrijven van de Novib.

Novib

Novib

Nederlandse Organisatie
voor Internationale
Ontwikkelingssamenwerking

Amaliastraat 7
2514 JC Den Haag
Nederland
Telefoon 070 - 342 17 77
Telefax 070 - 361 44 61
Telex 33387
Postbank 100200

De Rotterdamsche Droogdok Mij. B.V.
Postbus 913
3000 AX ROTTERDAM

Datum 14 februari, 1992
Uw referentie 9112117
Onze referentie NOVIB14/GG/92043

Aan de medewerkers van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij:

Hartelijk dank voor uw bijdrage van fl. 661,89 aan onze actie Novib.
Mede door inspanningen als de uwe kunnen Novib en haar partnerorganisaties in de Derde Wereld de laatste jaren steeds meer doen.

Novib geniet in Afrika, Azië en Latijns Amerika een groeiende bekendheid. Het aantal projectaanvragen van nieuwe partnerorganisaties neemt toe en bestaande contacten worden verstevigd.

Steun aan Novib is steun aan structurele, lange termijnprogramma's via organisaties die de ontwikkelingsproblematiek bij de wortel aanpakken. Zodat de allerarmsten op den duur in staat zullen zijn blijvend hun eigen toekomst te bepalen.

Ontwikkelingssamenwerking is een langdurig proces. Van plannen maken en uitvoeren, van bijsturen en tegenslagen opvangen. Uw bijdrage helpt mee al dat werk mogelijk te maken, u geeft duizenden mensen uitzicht op een beter bestaan. Er is echter nog veel meer tijd en geld nodig voordat de armoede de wereld uit zal zijn. Wij hopen dan ook dat u te zijner tijd opnieuw met Novib mee wilt doen.

Met vriendelijke groet,

Cera de Graaf
Novib Ledenservice

CALLING ALL SUBMARINERS AND EX-SUBMARINERS

I AM COLLECTING AMUSING STORIES, ANECDOTES, CARTOONS, JOKES, POEMS, ACCOUNTS, ILLUSTRATIONS, REMINISCENCES,.... ETC FROM SUBMARINERS AROUND THE WORLD -- ABOUT SUBMARINES AND SUBMARINERS.

CAN YOU CONTRIBUTE?

IF SO, PLEASE SEND TO:

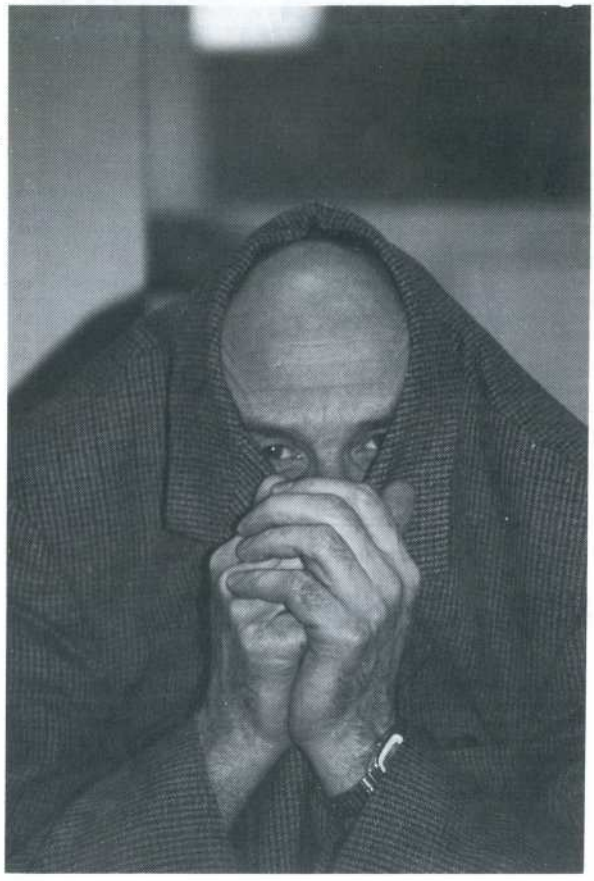
ROD LAMPEN
7, CARDIGAN ROAD
PLYMOUTH
PL6 5PL
ENGLAND

MANY THANKS

DITJE EN DATJES

Modelbouwer gezocht! Wie heeft zoveel plezier in modelbouw, dat hij of zij er plezier in heeft om voor een ander een model van een Zuiderzeebotter (schaal 1 : 50) in elkaar te zetten. Liefhebbers kunnen contact opnemen met de redactie (4872863).

■ *RA RA!*



VAN DE AFDELINGSCOMMISSIE MARINE

De Ondernemingsraad contra politiek Den Haag

Langs deze weg willen wij onze dank uitspreken aan de OR. De OR heeft zich zeer sterk gemaakt voor de werkgelegenheid bij de RDM. Op het moment dat het Kabinet geen exportvergunning dreigde af te geven aan de RDM voor de levering van onderzeeboten aan Taiwan kwam de OR in actie. Op vrijdag 14 februari werd met groot succes een bliksemactie georganiseerd, waarbij 12 bussen met werknemers naar Den Haag vertrokken om het Kabinet tot andere gedachten te brengen. Tevens werden de bonden CNV en FNV en de bedrijven HSA en Rietschoten & Houwens ingelicht. Onder leiding van de OR werd op waardige wijze gedemonstreerd op het Binnenhof. Op de terugweg naar Rotterdam kwam echter het bericht door dat het Kabinet onvermurwbaar bleek en als klap op de vuurpijl mocht Fokker wel 10 vliegtuigen leveren aan China.

Was alles dan voor niets geweest? Toch niet, want twee feiten kwamen heel duidelijk aan het licht. In de eerste plaats was dit het politiek gestuntel van het Kabinet en vervolgens is de RDM voor het oog van heel Nederland heel positief overgekomen. Met deze twee feiten bouw je nog geen onderzeeboten. De OR was echter niet uit het veld geslagen, want de Tweede Kamer moest nog beslissen. Voordat in de Tweede Kamer werd beslist, had de OR ook nog contacten met diverse politieke partijen en was er een gesprek met de vaste kamercommissie van buitenlandse handel. Tevens was de OR bij de debatten aanwezig.

Hoewel de beslissing negatief was, werd er toch een drietal moties aangenomen, welke beslist niet ongunstig zijn voor de RDM. In hoeverre de OR hierbij een rol heeft gespeeld weet ik niet. Wel is mij duidelijk dat dankzij de acties van de OR de zaken er minder somber voorstaan.

B. van Kampen, secretaris AC Marine

RDM MAINFRAME IN GEBRUIK GENOMEN

Eind november 1991 was het zover dat de computerverwerking, welke tot dat moment nog voor een belangrijk deel bij EDS plaatsvond, volledig door RDM in eigen hand werd genomen op een nieuw RDM-mainframe. Aan dat moment ging een periode van intensieve voorbereiding vooraf.

Beslissing
Al in het najaar van 1989 werd de beslissing genomen om te komen tot aanschaf van een eigen mainframe. In de voorafgaande periode was gebleken dat het gebruik dat van de diensten van EDS werd gemaakt alleen maar was toegenomen. De contractueel met EDS overeengekomen beschikbare capaciteit werd overschreden en er was sprake van meerkosten. Een afname van het gebruik was niet te voorzien. Om die reden werd de aanschaf van een eigen mainframe financieel aantrekkelijk. Daarnaast speelde bij de beslissing een, ondergeschikte, rol dat het voordelen biedt om v.w.b. de verwerking van computergegevens zelf de prioriteiten te kunnen vaststellen en niet langer afhankelijk te zijn van een andere partij.

Voorbereiding
De beslissing eenmaal genomen hebbende, was de vraag 'wanneer' en 'hoe'. De eerste vraag was vrij makkelijk te beantwoorden. Ongeveer tweederde van de door RDM bij EDS gebruikte computertijd moest zo snel mogelijk overgeheveld worden. De rest zou later pas volgen. Een aanvullend gegeven daarbij was dat het contract met EDS liep tot en met mei 1992.

De eerste stap bestond uit de migratie van EDS naar het nieuwe RDM-mainframe van alle applicaties welke in de afgelopen paar jaren nieuw aangeschaft en gebouwd waren. Gedacht moet daarbij worden aan het PBS-Marine en delen van het financiële informatiesysteem (grootboek, debiteurensysteem), en de aan- en afwezigheidsregistratie. Maart 1990 was het zover dat deze applicaties operationeel waren via het RDM-mainframe.

De tweede stap was moeilijker om dat het daarbij ging om oude applicaties, in leeftijd variërend van 3 tot 20 jaar. Voorbeelden daarvan zijn het systeem 'Tijd', Copics en een aantal bij de afdeling F&A in gebruik zijnde MSA-systemen.

Twee keuzes waren mogelijk. Een deel van de verouderde applicaties vervangen door nieuwe of het totale pakket van 'oude' applicaties overbrengen naar het RDM-mainframe. Om een aantal redenen werd gekozen voor de tweede optie. De keuze van nieuwe applicaties vraagt veel tijd en het contract met EDS zou aflopen in mei 1992. Daarnaast is de migratie van bestaande systemen op zich al complex genoeg. Die keuze gemaakt hebbende (midden 1991), werd besloten om de migratie van de oude systemen zo snel mogelijk en in ieder geval voor eind 1991 te doen plaatsvinden. Daardoor zou het mogelijk zijn om het 'jaarwerk', alle activiteiten die verband houden met de afsluiting van het jaar, via het eigen main-frame uit te voeren. Zonodig kon daarbij worden teruggevallen op de bij EDS aanwezige kennis van de systemen.

Nadat in oktober 1991 al een deel van de oudere applicaties voor enkele testen was overgekomen van EDS, werd eind november 1991 de tweede stap succesvol voltooid. Op dit moment is het zo dat EDS voor de RDM uitsluitend nog printwerk op een grote laserprinter uitvoert. Het is de bedoeling dat eind mei, wanneer het contract met EDS afloopt, ook deze activiteit door RDM zelf wordt uitgevoerd.

I&A
Het spreekt vanzelf dat de ingebruikname van het RDM-mainframe van de bemanning van de afdeling I&A en van het ondersteunende Cap Gemini Pandata een geweldige inspanning heeft gevergd en nog vergt. Voor de afdeling I&A betekende het ingebruiknemen van het eigen mainframe een grote uitdaging en die uitdaging heeft I&A met beide handen aangenomen. Hoewel men in de maanden voorafgaand zelf wel eens twijfelde aan het halen van de streefdatum november 1991, heeft men zich ingezet om het toch te doen lukken. Dat vroeg niet alleen om extra tijd (veel uurtjes in de avonden en in het weekend en ploegendiensten), maar ook om extra kennis die moest worden verkregen via cursussen en 'on the job training' en via EDS. Al die inspanningen werden geleverd en de streefdatum werd gehaald. Een compliment is op zijn plaats voor de bemanning van I&A en de andere betrokkenen die deze klus voor de RDM klaarden!

MILIEU - ONZE ZORG

Eind december 1991 gaf de directie haar milieubeleidsverklaring af. Voor degenen onder u die van de inhoud daarvan nog geen kennis hebben genomen, staat de verklaring elders op deze pagina nogmaals afgedrukt. De milieubeleidsverklaring ging vergezeld van een directiemededeling, waarin kort samengevat de volgende twee hoofdzaken aan de orde kwamen.

- Het streven is om in de periode 1992 - 1995 stap voor stap een door alle medewerkers gedragen en werkend milieuzorgsysteem voor ons bedrijf te realiseren.
- De structuur waarbinnen het milieuzorgsysteem vorm moet krijgen.

Onderdeel van deze structuur is dat het milieubeleid in praktische zin en voor de gehele RDM zal worden gestimuleerd en gecoördineerd vanuit de Technische Dienst Marine. Binnen dat kader is de heer R.G. Hogeboom benoemd tot milieucoördinator.
Door middel van een terugkerende rubriek in Inzicht zal hij, samen met de heer H. Hirsch (Hoofd Technische Dienst Marine) u op de hoogte houden van de plannen en vorderingen en een beroep doen op uw medewerking. Hieronder hun eerste bijdrage.

Orde en Netheid
Het eerste onderwerp dat wij in deze serie bij de kop pakken is 'orde en netheid'. Bijgaande foto's geven u een indruk hoe ons bedrijf er op dit moment op sommige plaatsen uitziet. Eén van de oorzaken hiervan is het onvoldoende aanwezig zijn van hulpmiddelen om de ('gescheiden') afvalinzameling goed te laten verlopen. Daarom wordt onder de overkapping achter van helling 8 een afvalvergaarplaats ingericht, zodat hiervoor een vaste plek beschikbaar en bekend is Tegelijkertijd wordt een viertal verfvergaarcontainers gemaakt en in gebruik genomen om een goede inzameling van verf- en verfblikken mogelijk te maken. Tenslotte zullen op een aantal locaties kleine, kantelbare afvalbakken worden geplaatst voor het gewone bedrijfsafval.

Doelstelling is om ervaring op te doen met deze wijze van inzamelen van afval, waaruit lering kan worden getrokken voor het moment waarop voor het totale bedrijf een andere wijze van afvalinzameling wordt opgezet.
Eind februari/half maart moeten de meeste onderdelen van dit plan zijn uitgevoerd. In een volgende Inzicht zullen wij u informeren over de vorderingen. Het spreekt vanzelf dat wij hopen dat een ieder van u zich zal inzetten om de afvalinzameling te verbeteren.

Tot slot willen wij nog stellen dat alle suggesties en ideeën van u, als kenner van uw situatie, bij ons van harte welkom zijn. Wij zijn bereikbaar onder:
2199 Rob Hogeboom
milieucoördinator
2078 Helmut Hirsch
hoofd Technische Dienst Marine

MILIEUBELEIDS-VERKLARING DE ROTTERDAMSCHE DROOGDOK MAATSCHAPPIJ B.V.

Het beleid van de RDM is erop gericht bij de uitvoering van al haar activiteiten te streven naar een optimaal evenwicht tussen de zorg voor het milieu en een gezonde economische ontwikkeling onder inachtname van de geldende milieuvoorschriften.

Onze milieuzorg heeft onder andere betrekking op:

- het voorkomen of minimaliseren van alle vormen van verontreiniging;
- het ons ontdoen van alle vormen van afvalstoffen op een verantwoorde wijze;
- het zoveel als mogelijk beperken van schade voor het milieu als gevolg van gebeurtenissen die zich desondanks voor kunnen doen of hebben voorgedaan;
- het waar mogelijk anticiperen op toekomstige wetgeving;
- het bevorderen van het individuele verantwoordelijkheidsbesef bij personeelsleden.

De Directie
december 1991

KOLENTRECHTERS VOOR DE EMO MAASVLAKTE

In dit laatste artikel in de reeks van artikelen over de opdracht van de afdeling Marine voor de bouw van zes kolentrechters voor de EMO Maasvlakte, komen de samenbouw, het transport en het plaatsen van de trechters aan de orde.

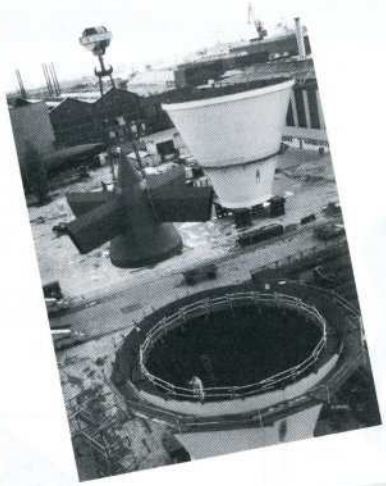
Samenbouw
Om reden van het hijsgewicht van de onder- en boventrechters, viel de keuze van de plaats voor samenbouw op het vlakke deel van helling 8. Op deze plek werden de ondertrechters, de toegeleverde extromaten (kolenveeg automaat), de stahlconussen en boventrechters samengesteld. Daarbij moet worden vermeld dat intensief werkoverleg tussen de bouwploeg en de bedrijfsleiding een minimale bouw/montagetijd opleverde. Op de bouwvloer 'noord' werden de trechters verder afgewerkt en gereed gemaakt voor transport.

Transport
Met behulp van een 400 tons drijvende bok werden twee trechters per keer geladen op een ponton en vervolgens vond het transport over water plaats naar de kade van de EMO, waarbij onderweg drie bruggen werden gepasseerd.

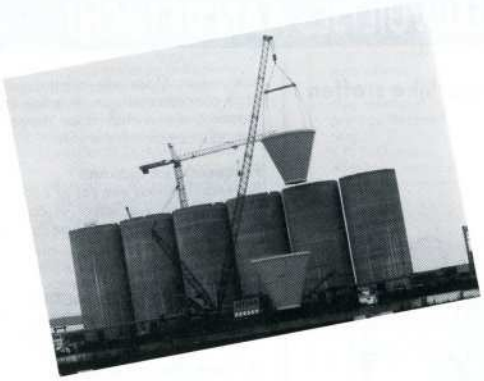
Plaatsing
Reeds in de offertefase van de opdracht werd uitgegaan van een mogelijk gebruik van de op dat moment in aanbouw zijnde superlift van 1000 ton van de firma Van Seumeren. Op 29 juni was het zover. De superlift, de pc/cc 4200 met een hoofdmast van 98 meter (met een ballast van 350 ton en een hefvermogenrange in de 1000/1200 ton klasse) tilde de eerste twee trechters van 190 ton binnen 12 uur over de 44 meter hoge silo's heen en plaatste deze op de centimeter nauwkeurig binnen de nauwe vrijslagen tussen trechter en silo.
Op 25 augustus 1991 werden de laatste twee trechters bij de EMO geplaatst en was de eerste grote civiele opdracht na een langdurige periode van onderzeebootbouw met succes afgerond.
Wij zijn terug in de civiele markt en staan klaar voor elk staalproject, recht of krom van vorm. Een vakbekwame en gekwalificeerde ploeg heeft dit bewezen. Daarom mannen en vrouw. Bedankt namens de bedrijfsleiding!

W. Verploegen

Plaatsing van de trechters in de silo's bij de EMO Maasvlakte

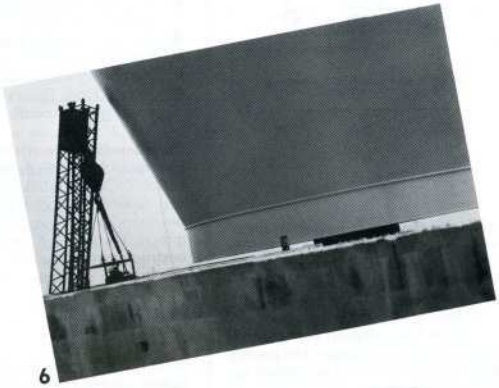


1

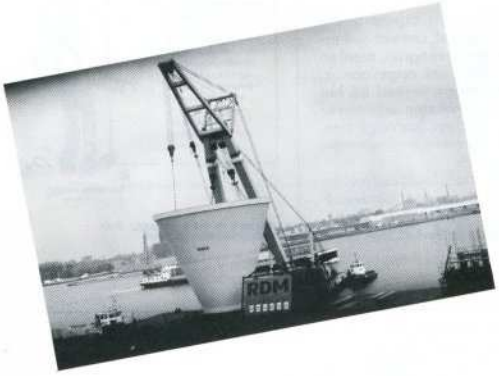


5

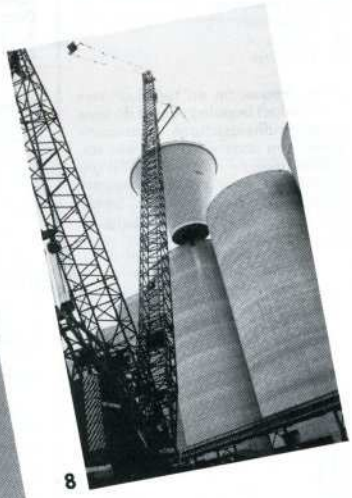
2



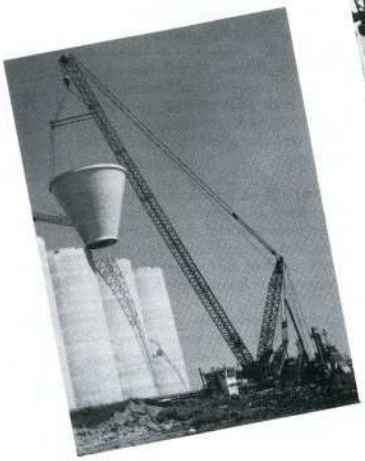
6



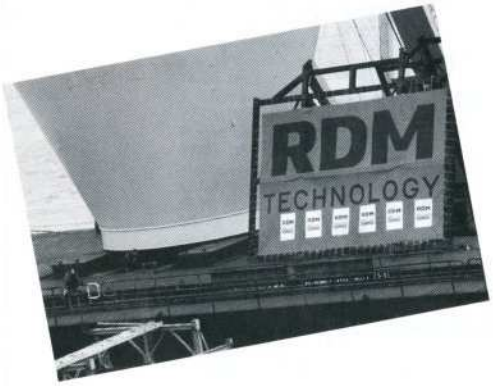
3



8



7



4

1. Het plaatsen van de 'Stahlconnus'.
2. 'Defensie' passeert 'Civiel'.
3. Het transportgereedmaken van de trechters.
4. Niemand behoefde zich onderweg af te vragen welk bedrijf de trechters bouwde.
5. Het plaatsen van de eerste trechter in een silo.
6. Met slechts enkele centimeters speling schuift de trecht over de top van de silowand.
7. De superlift in volle glorie (foto Gino J. Koster).
8. De trechter schuift over de top van de silo heen (foto Gino J. Koster).

VEEL VUILTJES AAN DE LUCHT

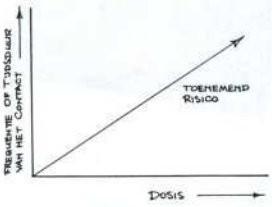
over gevaarlijke stoffen

OOK OP KANTOOR : GEVAARLIJKE DAMPEN EN VLOEISTOFFEN.

Wie werkt, gebruikt bewust of onbewust chemische produkten, waarvan vele ongezond zijn. Ook op kantoor komen we zulke stoffen tegen: bij kopieer-apparatuur, vloeibaar correctiemiddel en schoonmaakmiddelen. Voor het optreden van gezondheidsschade moet de gevaarlijke stof eerst met ons lichaam in contact komen. Dit kan door:

- inademen
- aanraken
- inslikken

Dosis, frequentie en tijdsduur van zo'n contact bepalen vooral de kans op gezondheidsschade. Daarnaast spelen nog andere factoren een rol. Worden meerdere stoffen tegelijk gebruikt? Zijn er nog andere omstandigheden die de gezondheid belasten? (Klimaat, werkdruk, straling, fysiek zware arbeid, lawaai).



STERK VEREENVOUDIGDE WEERGAVE VAN DE RELATIE TUSSEN DOSIS VAN DE STOF EN FREQUENTIE / TIJDSDUUR VAN HET CONTACT ERMEE.

Dosis

Zeker speelt de dosis van de gevaarlijke stof een grote rol: veel stoffen zijn pas na opname van een grote hoeveelheid schadelijk voor de gezondheid. Echter vele stoffen zijn ook al bij lage concentratie giftig. Wie één grote dosis van een verf-oplosmiddel inademt zal zich meteen onwel voelen. Maar wie jarenlang een lage concentratie van dezelfde stof inademt, ondervindt daar mogelijk pas na jaren de schade van.

Frequentie en tijdsduur

Bovendien speelt een rol of een stof éénmaal dan wel vaker in contact komt met het lichaam, en hoe lang het contact duurt.

GEVOLGEN VAN ONGEWENSTE CONTACTEN

Wat kan ons lichaam verwachten van contact met een gevaarlijke stof?

Onmiddellijke effecten

- Irritatie van huid, ogen, slokdarm en/of luchtwegen
- Braken en misselijkheid
- Bewusteloosheid
- Verdoving van zenuwstelsel
- Verstikking (zuurstof-opname raakt geblokkeerd).

Deze onmiddellijke effecten zijn soms zó ernstig dat ze een dodelijke afloop hebben. Onmiddellijke effecten treden meestal op nadat onbedoeld en onverwacht een grote hoeveelheid giftige stof ontsnapt. Denk maar aan bestrijdingsmiddelen of een gaswolk die bij een chemische fabriek ontsnapt, oplosmiddelen of stoffen met verstikkende werking zoals blauwzuur.

Verstikking komt vooral voor in gesloten ruimten zoals tanks en putten. Daar kan zelfs een onschadelijk gas de boosdoener zijn (stikstof, koolzuur) doordat het de zuurstof verdrijft.

Effecten op termijn

Effecten op termijn ontstaan nadat iemand regelmatig in contact komt met kleine hoeveelheden schadelijke stof. Vaak is dit effect pas na lange tijd te constateren. Wie dagelijks in een ruimte werkt waar dampen van gechloreerde koolwaterstoffen hangen, krijgt mogelijk pas na jaren een leverkwaal.
Bij oplosmiddelen als tolueen en xyleen (in verven en lakken bijvoorbeeld) leidt zo'n situatie geleidelijk tot zenuwschade: concentratieproblemen, slapeloosheid of chronische hoofdpijn.

Iemand kan na jarenlange blootstelling ineens overgevoelig (allergisch) raken voor een stof. Een zeer kleine dosis van die stof leidt dan tot extreme reacties, bijvoorbeeld een astma-aanval of huiduitslag.

Bijzondere effecten

Roet en oliedeeltjes kunnen huidkanker veroorzaken. Asbest, teer, houtstof, benzeen en vinylchloride staan in verband met andere kankervormen. We noemen al zulke stoffen carcinogeen.

Soms zijn carcinogene stoffen ook nog mutageen: ze beschadigen ons erfelijk materiaal, zodat afwijkingen bij toekomstige kinderen kunnen optreden. Wanneer zich na lange tijd een erfelijke afwijking openbaart, wordt zelden nog verband gelegd met het beroep van de ouders.
Daarnaast bestaan er stoffen die ongeboren kinderen in de baarmoeder kunnen beschadigen, bijvoorbeeld narcose-gas.

Gevaarlijke stoffen bedreigen niet alleen de lichamelijk gezondheid. Stank, hinder, angst, stress rond de omgang met gevaarlijke stoffen doet ons - en daardoor ook ons werk - net zozeer lijden.

KLEINE STOFDEELTJES KOMEN IN DE LONGEN TERECHT.

ZWEVENDE STOFDEELTJES

Bij inademen van gevaarlijke stoffen denken we allereerst aan gassen en dampen. Maar ook zwevende stofdeeltjes (aerosolen) worden ingeademd en zijn daardoor gevaarlijk of hinderlijk. De trilhaartjes in neus en luchtpijp houden stofdeeltjes kleiner dan 5 micrometer niet tegen. Die komen in de longen en beschadigen deze, óf de deeltjes komen via de longen in het bloed. Om welke stofsoorten gaat het?

- Hinderlijke stof: bijvoorbeeld kruitstof, gipsstof, cement, suikerstof, poeders, steengruis, meel en huisstof. Allemaal ongevaarlijk, maar wel belemmerend bij het werk: je gaat hoesten en je ziet er soms slechter door. Sommige mensen ontwikkelen een allergie voor zulk stof.
- Fibrogeen stof: Stofdeeltjes die de longen aantasten (bindweefselvorming, stoflongen). Bijvoorbeeld asbest en kwartsstof.
- Veranderlijk stof: Hieronder verstaan we alle gemengde aerosolen die bestaan uit stofdeeltjes die schadelijk zijn èn uit stofdeeltjes die slechts hinderlijk zijn. Die veranderlijkheid hangt samen met het soort werk. Bij lassen ontstaat bijvoorbeeld altijd lasrook. Afhankelijk van de lasmethode en het materiaal dat gelast wordt, is die lasrook dan meer of minder schadelijk. Ook teerdampen en olienevel zijn zulke gemengde aerosolen. Het risico van deze aerosolen verschilt met het soort werk.

Deel 2 van deze serie over gevaarlijke stoffen gaat onder andere over de MAC-waarde.

P.K. van Vliet
Bedrijfsveiligheidsdienst

ARBO-RUBRIEK

ASBEST IS NOG STEEDS EEN ZEER OMSTREDEN STOF.

PERSONALIA

JUBILEA

25 jaar RDM

J. van Hulst, afdeling Sociale & Algemene Zaken
J.N. Vogelzang, Algemene Werktuigbouw
M.P. da Cruz, afdeling Marine
T.J. in 't Veld, afdeling Sociale & Algemene Zaken
G.A. Zuidinga, afdeling Marine
D. Borsboom, afdeling Marine
D. Spoelder, Algemene Werktuigbouw

SUM EN PENSIONERING

Met ingang van 1 januari 1992 maakten de volgende medewerkers gebruik van de mogelijkheid tot vervroegde uittreding.
S.L. Schot, Algemene Werktuigbouw
P.J.C. Vermeeren, Algemene Werktuigbouw
J. van Dijk, Sociale & Algemene Zaken
J. Buurman, afdeling Energiesystemen
A. Kommené, afdeling Marine
T. van Leeuwen, Algemene Werktuigbouw

In een feestelijke bijeenkomst op 20 december 1991 werd van hen afscheid genomen.

Ook met ingang van 1 februari 1992 maakten zes medewerkers gebruik van de mogelijkheid tot vervroegde uittreding. Het ging daarbij om de volgende heren:

B. Haagoort, afdeling Marine
G.P.J. Meijer, afdeling Energiesystemen
B. Golia, afdeling Marine P. de Boon, afdeling Marine
P. van 't Hof, afdeling Marine
A.J. de Kok, Algemene Werktuigbouw

In een feestelijke bijeenkomst op 31 januari jl. werd van hen afscheid genomen.

BEËINDIGING DIENSTVERBAND

In de achterliggende periode eindigde, om andere redenen dan SUM of pensionering, het dienstverband tussen RDM en:
J. Braat, Algemene Werktuigbouw
Z. Guc, afdeling Marine
P.B. Hoogvliets, afdeling Energiesystemen
D.G.M.F. Teigeler, Algemene Werktuigbouw
S.H. Visser, Algemene Werktuigbouw
G.A. Verheul, afdeling Marine
H. Westerveld, Financiën & Administratie
G.A. Doest, afdeling Marine
H.F.C. Beljaards, afdeling Marine

Daar het ons onmogelijk is om een ieder persoonlijk te bedanken, willen wij langs deze weg en ook namens onze kinderen, onze hartelijke dank overbrengen voor de enorme belangstelling bij mijn afscheid van de RDM in verband met de SUM. Dank aan Directie en in het bijzonder de Technische Dienst, chefs, collega's, oud-collega's en aan allen die op enigerlei wijze bij mijn afscheid betrokken zijn geweest. Tevens dank voor alle bloemen, kaarten, cadeaus en andere attenties. Het is voor ons een vergetelijke dag geworden met vele verrassingen.
Uit aller naam,
A. Kommené

Langs deze weg dank ik, mede namens mijn vrouw en zoon, ieder die door zijn aanwezigheid bij mijn afscheid van de RDM op 29 november 1991 een onvergetelijke gebeurtenis maakte. Dank natuurlijk ook voor de cadeaus en bloemen die ik mocht ontvangen. Ik wens u en de uwen veel arbeidsplezier toe en een voorspoedig 1992.
W. Vletter

Hierbij wil ik een ieder hartelijk bedanken voor de cadeaus en bloemen, welke ik bij mijn 25-jarig jubileum van u mocht ontvangen. Het was voor mij een plezierige dag.
D.C. Rijpstra

Mede namens mijn echtgenote mijn hartelijke dank aan de directie en allen die hebben bijgedragen om mijn afscheid van de RDM op 29 november 1991 te maken tot een dag waaraan we nog lange tijd prettige herinneringen zullen waren.
F.P. Spijkerman
Afdeling Energiesystemen

Met dit schrijven wil ik ook namens mijn vrouw, de directie en allen der aanwezigen bedanken voor de aangeboden afscheidsreceptie in verband met de SUM.

Fam. P. de Boon

Mede namens mijn vrouw wil ik iedereen bedanken voor de belangstelling en attenties, welke ik mocht ontvangen bij mijn afscheid van de RDM. Tevens wensen wij u alleen een voorspoedig 1992.
W. van Dalen

Mede namens mijn vrouw wil ik hartelijk bedanken voor de vele blijken van belangstelling die ik ontving bij mijn afscheid van de RDM op 29 november 1991. Wij zullen nog lang met veel plezier aan deze dag terugdenken.
C.T.A. van Meesen

Mede namens mijn vrouw, wil ik iedereen hartelijk bedanken voor de belangstelling en attenties, die ik mocht ontvangen ter gelegenheid van mijn afscheid in verband met de SUM.
W. Stehouwer

Mede namens mijn vrouw wil ik iedereen bedanken, die bij mijn afscheid gezorgd hebben voor een fijne dag en tevens wil ik iedereen bedanken voor de mooie cadeaus.
A.J.G. Breur

IN MEMORIAM OUD-MEDEWERKERS

Wij ontvingen bericht van het overlijden van de hieronder genoemde oud-medewerkers van de RDM.
F.P.M. van Wijngaarden, geboren 04-09-1929, electriciën, overleden op 05-02-1992
L. Reker, geboren 25-10-1924, plaatwerker, overleden op 01-02-1992
J. Lagendijk, geboren 12-01-1916, lasser, overleden op 03-02-1992
J.D. van Rhee, geboren 26-08-1916, smid, overleden op 31-01-1992
L.J. van den Bos, geboren 08-05-1907, stoker/transporteur, overl. 1-2-1992
W.B. Lagendijk, geboren 17-08-1903, begroter, overleden op 24-12-1991
A.V.M. Biemans, geboren 06-09-1914, bankwerker, overleden op 30-01-1992
P. Stuijt, geboren 25-03-1892, ijzerwerker, overleden op 24-01-1992
J. van Yperen, geboren 17-11-1926, assistent conservering, overleden op 16-01-1992
J. Huizer, geboren 18-11-1909, werkmeester draaiers, overleden op 27-01-1992
P. van den Berg, geboren 25-10-1912, werkmeester gieterij, overleden op 08-01-1992
H. Lagendijk, geboren 26-04-1918, controleur, overleden op 04-01-1992
C.T. Otto, geboren 18-08-1928, ziekenbezoeker, overleden op 22-12-1991
G.H. de Ruyter, geboren 03-08-1919, gereedschapslijper, overleden op 15-12-1991
Pieter Balen, geboren 22-09-1914, scheepmaker, overleden op 15-12-1991
M.C. de Moor, geboren 15-08-1925, werkmeester smederij, overleden op 14-12-1991
B.G. Hoenderkamp, geboren 06-04-1914, reparatiebankwerker, overleden op 11-12-1991
P. Berk, geboren 22-03-1917, werkmeester doksjouwers, overl. op 08-12-1991
C. Fliers, geboren 15-11-1919, plaatwerker, overleden op 07-12-1991
C. Kortleve, geboren 16-03-1904, tijdschrijver, overleden op 29-11-1991

'SELAMAT DATANG'

(welkom)

Met deze vriendelijk woorden worden wij (het RDM-demonstratieteam) begroet wanneer we vermoeid van de lange vliegreis het vliegveld Soekarno Hatta verlaten op weg naar de hoofdstad van Indonesië, Jakarta op het eiland Java.
Een rit per taxi brengt ons in een klein uur naar het hotel in Jakarta.

Bandung
De volgende dag is het vroeg opstaan en werken geblazen. de M101/33 houwitser met de nodigde munitie, daags tevoren gearriveerd in de haven van Jakarta, moet worden ingeklaard en gereed gemaakt voor transport. Na het vervullen van de nodige inklaringsformaliteiten en de laatste inspectiebeurt wordt de houwitser aan de inmiddels gearriveerde legertruck gekoppeld en begint de rit van zo'n kleine 5 uur naar Bandung waar we in de middag arriveren.

Tijdens de rit hebben we de gelegenheid om het prachtige groene landschap te bewonderen waarin velden met bananen en palmbomen en dessa's waar rijst wordt verbouwd en het onderwater gelopen land wordt bewerkt elkaar afwisselen. In veel gevallen wordt het land nog bewerkt met behulp van buffels die traag een werktuig door de modder voorttrekken. Een weinig efficiënte methode vinden wij, maar realiseren ons onmiddellijk dat wij westerse maatstaven aanleggen die hier in dit land niet van toepassing zijn. De beelden die gedurende de reis aan ons voorbijtrekken doen ons beseffen dat we inderdaad in een andere wereld terecht zijn gekomen, een tropische wereld met een overweldigende natuur.

Hoogseizoen voor de 'guncrew'
De dag na onze aankomst in Bandung wordt begonnen met een serie testen en beproevingen die de komende 5 dagen in beslag nemen. Voor onze 'guncrew' is het nu hoogseizoen omdat vrijwel doorlopend de meest uiteenlopende vragen op hen worden afgevuurd en uitleg moet worden gegeven over tal van zaken.

Majoor Kees, in samenwerking met zijn Spaanse collega Louis Sanches Lois, geeft echter geen krimp en komt zonder kleerscheuren door dit deel van het testprogramma heen. Ook onze technische deskundige Louis overleeft de zware slag der vragen. Wel is duidelijk te zien dat majoor Kees, geplaagd door zon en zorgen, wat witter van haar is geworden en om dezelfde reden Louis wat roder hetgeen hem weer meer op een Spanjaard doet lijken.

Op weg naar de schietbaan
Zodra dit deel van het programma is afgesloten, wordt alles in gereedheid gebracht voor de volgende trip van Bandung naar de, aan de westkust van Java bij het plaatsje Ambel gelegen, schietbaan. Tijdens deze reis, die circa 10 uur duurt, krijgen we een aantal tropische regenbuien te verduren. Deze buien gaan gepaard met het nodige onweer waarbij een onvoorstelbare hoeveelheid regen in een korte tijd naar beneden komt. Zoveel zelfs dat af en toe het konvooi tot de assen door het water rijdt. Uiteindelijk komen we 's avonds laat in het kamp aan waarna iedereen snel naar zijn hotel verdwijnt.

De spanning stijgt
De volgende paar dagen worden gewijd aan het inspecteren van de houwitser en het gereed maken voor het belangrijkste deel van de demonstratie namelijk het schieten. Naarmate de schietdagen naderen begint zich iets van spanning af te tekenen op de gezichten van de leden van het RDM-team.
Op de dag voor het schieten arriveren de afgevaardigden van de diverse afdelingen van het Indonesische Ministerie van Defensie, allen met de opdracht de schietdemonstratie bij te wonen en verslag te doen van de vertoonde resultaten. Op de avond vóór de eerste schietdag wordt namens de RDM-Direktie een diner aan alle genodigden aangeboden, waarbij als gastheer de heer J. Schaap (commercieel direkteur RDM) optreedt.
De volgende dag begint het spektakel. Iedereen is op tijd op de schietbaan, de RDM-ers nog een tikje nerveuzer dan zij al waren. Op de schietbaan is een tent opgericht van waaronder de genodigde VIP's het hele gebeuren kunnen aanschouwen.
Rond een uur of 8 's morgens is het dan eindelijk zover. Nog een laatste inspectie door majoor Kees en Louis, waarna vrijgave volgt en de Indonesische geschutsbediening toestemming krijgt om met schieten aan te vangen.
Nadat de eerste schoten zijn gevallen en alles uitstekend blijkt te functioneren, neemt de spanning bij onze RDM-ers een beetje af en neemt steeds verder af naarmate het schieten vordert en er zich geen problemen voordoen. We realiseren ons echter dat tot dusver nog slechts standaard-munitie wordt verschoten en dat het grote geweld nog moet komen. Rond een uur of 3 's middags wordt het laatste schot afgevuurd en het programma voor die dag afgesloten.

De dag van de waarheid
De volgende dag is iedereen weer present op het schietterrein. Het is de dag van de waarheid omdat vandaag de zogenaamde lange dracht munitie wordt verschoten. Daarbij wordt gebruikgemaakt van de zwaarste lading, waarbij drukken in de verbrandingskamer optreden die kunnen oplopen tot ca. 4000 bar. Na het verschieten van een aantal zogenaamde 'warmers' is het dan zover. Alle op de schietbaan aanwezigen beseffen dat het kanon nu extreem belast zal worden. Het eerste lange dracht schot wordt geladen, sluitstuk gesloten, geschut in juiste elevatie en breedte gebracht waarna het sein gereed om te vuren wordt gegeven. Nu volgt er 10 seconden aftellen waarna het kommando 'vuren' volgt. Met een enorm gebulder gaat het schot af waarbij voor een moment de houwitser aan ons zicht wordt onttrokken door de enorme stofwolk, veroorzaakt door de druk van de uitstromende gassen uit de mond van de schietbuis. Als het zicht weer wat terugkomt, zien we de 'gun' weer staan alsof er niets is gebeurd, keurig in batterij en nauwelijks van zijn plaats bewogen.

Resultaat boven verwachting
Nu is het wachten op bericht van de observatieposten die de inslag van het projectiel meten en met rekenwerk het bereik bepalen. Na een paar minuten komt het bericht door: een bereik van circa 21.000 meter!!! Dit resultaat overtreft al onze verwachtingen. Ook de Indonesiërs zijn onder de indruk van het resultaat. Verspreid over de rest van de dag worden nog zo'n 25 lange dracht schoten afgevuurd, alle met hetzelfde indrukwekkende resultaat zonder een enkel probleem aan de houwitser. Integendeel, naarmate de dag vordert lijkt het alsof het kanon er steeds meer plezier in begint te krijgen. De drachten worden steeds groter en de houwitser zelf steeds stabieler. Aan het einde van de middag wordt het laatste schot afgevuurd en het sein 'einde oefening' gegeven. Onmiddelijk daarna wordt begonnen met het uit stelling halen van het geschut en het gereedmaken voor transport naar Jakarta wat de volgende dag daarop plaatsvindt.

Eenmaal aangekomen in Jakarta wordt het kanon weer in gereedheid gebracht voor het transport terug naar Nederland. De laatste handen worden geschud. Als de dag daarop het vliegtuig met daarin het RDM-team los komt van de grond en even later boven Java hangt, zien wij vanuit het vliegtuig de Gordel van Smaragd onder ons verdwijnen en zet het vliegtuig koers naar Amsterdam waar we 15 uur later veilig aan de grond worden gezet.

J. Olierook

MARKAS BESAR
TENTARA NASIONAL INDONESIA ANGKATAN DARAT
DINAS PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN

KOPI : 1
dari .....5..... KOPI

SERTIFIKAT UJI COBA
NOMOR : SKET / 07 / I /19 92

KEPALA DINAS PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN TNI AD

Berdasarkan Surat Keputusan Kasad Nomor : SKEP/349/VI/1987 tanggal 6 Juni 1987 tentang Prosedur dan Mekanisme Penyelenggaraan Penelitian dan Pengembangan TNI Angkatan Darat dan Surat Telegram Kasad Nomor : ST/ 108 /19 91 tanggal 29 Januari 19 91 tentang Perintah Penyelenggaraan Uji Coba Meriam Kaliber 105 mm M 101/33 (Modifikasi) buatan RDM Belanda.

Berpedoman pada Syarat-Syarat Tipe (SST) Meriam Kaliber 105 mm. serta memperhatikan hasil uji coba yang dilaksanakan dari tanggal 4 bulan Desember 19 91 sampai dengan tanggal 11 bulan Desember 19 91
Materiel : Meriam Kaliber 105 mm M101/33 (Modifikasi) buatan RDM Belanda.
yang diajukan oleh PT. MEK INDOCA NARAPAN
dinyatakan
LULUS
dengan nilai :

a. Konstruksi dan Perlengkapan	88	(Delapan Delapan).
b. Kemampuan	71	(Tujuh Satu).
c. Kelancaran Kerja	87	(Delapan Tujuh).
d. Insani	-	( ).
Nilai Akhir	86	(Delapan Lima).

Dikeluarkan di : Jakarta
Pada tanggal : 24 Januari 19 92

KEPALA DINAS PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN

MARKAS BESAR TNI ANGKATAN DARAT
KEPALA DISLITBANG

MOCH. ZAENAL
BRIGJADIR JENDERAL TNI

■ *Op uitnodiging van het Indonesische Ministerie van Defensie werd in de tweede helft van december door een team van de RDM de, door de Algemene Werktuigbouw ontwikkelde, M101/33, 105 mm getrokken veldhouwitser gedemonstreerd op het eiland Java. Het programma is bijzonder succesvol verlopen getuige het door het Indonesische Ministerie van Defensie 'afgegeven' certificaat van kwalificatie.*

EEN NIEUW OOSTERSCHELDE-PROJECT

Op 22 januari jl. arriveerde aan de werf de driemastschoener 'Oosterschelde'. Ongetwijfeld heeft u het schip zien liggen langs kraanbaan 4, waar het samen met de achter haar liggende onderzeeboten een mooi contrastrijk plaatje bood. Het zal u duidelijk zijn dat de 'Oosterschelde' niet voor het mooi aan de werf ligt. Het gaat hier om een restauratie-project, waarvoor RDM een aantal werkzaamheden uitvoert en waarover we in Inzicht graag wat meer vertellen.

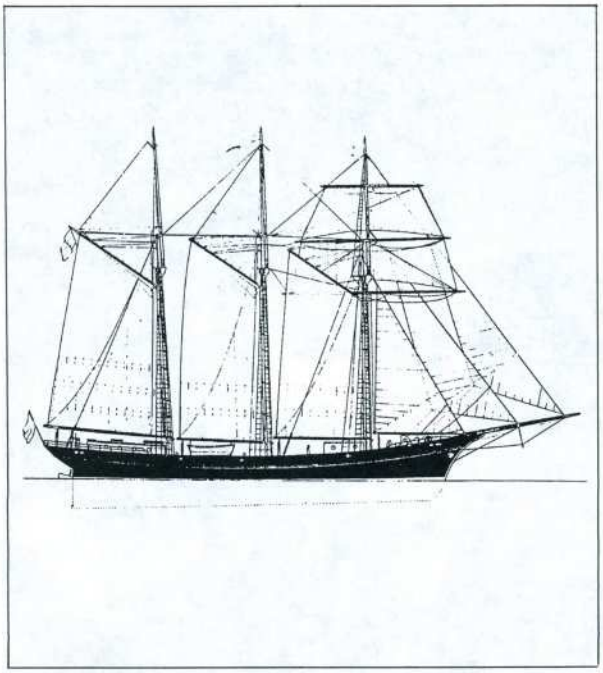
Betekenis van het project
Sinds mensenheugenis hebben zeilschepen een belangrijke functie in het vervoer van goederen en mensen gehad. Op vele oude schilderijen komen zij voor en in de havens bepaalden prachtig getuigde koopvaarders het stadsbeeld. Door de ontwikkeling van de stoommachine en dieselmotor kwam in het begin van deze eeuw een eind aan de zeilende koopvaardij. De Nederlandse windjammers werden verkocht en gesloopt. Gelukkig is de allerlaatste representant van de Nederlandse zeilende koopvaardij, de driemaster 'Oosterschelde', vermomd als motorcoaster, in Zweden ontdekt en op particulier initiatief teruggehaald naar Rotterdam, de oorspronkelijke thuishaven. Het schip is verworven door de daarvoor opgerichte BV Reederij 'Oosterschelde' die, ondersteund door de daarvoor eveneens opgerichte stichting Het Rotterdamse Zeilschip, ervoor zorgt dat de 'Oosterschelde' in haar oude glorie wordt hersteld en weer zal varen.

Uiteindelijke bestemming
Als varend monument moet de zeilende driemaster zelf in haar onderhoud gaan voorzien. Door de inrichting zal het schip geschikt zijn voor representatieve doeleinden, zoals bedrijfspresentaties, conferenties, vergaderingen, recepties, en personeels- en huwelijksfeesten, en vooral voor happenings zoals Sail Amsterdam en de reizen en wedstrijden (Tall Ships Races) die worden georganiseerd door de Sail Training Association. In een buitenlandse haven kan het schip een visitekaartje zijn voor een bedrijf of voor een andere organisatie. Als Rotterdams schip kan het bovendien worden gebruikt voor het representeren van de stad Rotterdam. Ook een meerdaagse cursus of een bedrijfstraining hoort tot de vele mogelijkheden die de 'Oosterschelde' dan te bieden heeft.

Restauratie
De restauratie van het schip geschiedt overeenkomstig een programma van eisen dat mede is opgesteld door drie maritieme musea, terwijl tevens wordt voldaan aan alle eisen van scheepvaartinspectie en klasse. Voor het nieuwe tuigplan, waarmee de zeileigenschappen worden geoptimaliseerd, is een deskundig ontwerpbureau geraadpleegd. De uitgevoerde werkzaamheden worden door twee expertisebureaus gecontroleerd. Daarmee zijn zowel de authenticiteit als de deugdelijkheid en veiligheid gewaarborgd. Het schip zal geschikt zijn voor het bevaren van elke wereldzee.

Historie
In 1917 werd door de Rotterdamse rederij H.A.A.S. (Hollandsche Algemeene Atlantische Scheepvaartmaatschappij) opdracht gegeven de driemastschoener 'Oosterschelde' te bouwen. In oktober werd het schip tewatergelaten bij werf Appelo in Zwartsluis. De tonnage was 269 BRT (400 DWT). De bouw had fl. 108.000 gekost. Rederij H.A.A.S. exploiteerde een groot aantal schoeners en stoomschepen. Er braken rond 1920 slechte tijden aan voor de scheepvaart, en H.A.A.S. ging in liquidatie. Warnder Kramer kocht de schoener in 1921 voor fl. 36.000. Kapitein Kramer vertrok voor enkele jaren naar het zuiden. Daar werd met uiteenlopende vrachten gevaren op de Middellandse Zee en op de Afrikaanse kust. In 1927 was de 'Oosterschelde' geregeld in noordelijke Europese wateren. Rond 1930 werd het schip uitgerust met een nieuwe motor. Het aftuigen begon. De stengen en de kluiverboom verdwenen het eerst; later ook de achterste mast die moest wijken voor een stuurhuis. In 1939 verkocht kapitein Kramer de 'Oosterschelde' aan rederij Fuglen in Denemarken, die haar in 1954 verkocht aan de zweed Sam Petterson. Daarna kreeg het schip een rustig bestaan, hoofdzakelijk op de Oostzee. In 1960 vond een grondige verbouwing plaats. Op het achterschip kwam een campagne, met daarbovenop een stuurhuis. De fraaie klippersteven werd recht gemaakt, de twee masten verdwenen en het luikenhoofd werd vergroot. De voorlaatste eigenaar (1963 tot 1987) was de zweed Denis Inberg, die het schip, toen onder de naam 'Sylvan' perfect onderhield. In 1988 ontdekte Dick van Andel, schipper van de klipper 'Willem Jacob', de 'Sylvan'. Hij besefte de unieke mogelijkheden, kocht het schip in juli 1988, bracht het naar Rotterdam en gaf de aanzet voor het restauratieproject. Vervolgens is het schip overgedragen aan de BV Reederij 'Oosterschelde'. De restauratie van het casco is medio 1990 aangevangen en medio 1991 zijn de ondermasten geplaatst. Een breed Comité van Aanbeveling bevestigt de belangrijke positie die de 'Oosterschelde' gaat innemen als grootste gerestaureerd zeilschip van ons land en als waardig monument van de Nederlandse scheepsbouw en zeilende zeescheepvaart.

- *De staat waarin het schip bij aankoop verkeerde*
- *De aankomst van de 'Oosterschelde' bij de RDM*
- *Het zeilplan van de 'Oosterschelde', getekend door Olivier F. van der Meer te Enkhuizen, maar 1989.*



Technische gegevens na restauratie	
Lengte over de stevens	40.00 m
Lengte over alles	50.00 m
Breedte	7.50 m
Diepgang	3 m
Holte	3.29 m
Zeiloppervlak	891 m2 (593 m2 a/d wind)
Masthoogte vanaf de kiel	36 m
Bouwjaar	1917/1918
Werf van aanbouw	H. Appelo & Zn., Zwartsluis
Motor	6 cylinder Deutz, 360 PK
Bouwjaar motor	1981
Start restauratie	1990
Start exploitatie	1992
Accomodatie	passagiers 40, dagverblijf 70, dagverblijf & dek 140

Werkzaamheden RDM
Op de RDM wordt in de machinekamer, voor en achter, een aantal pijpleidingen, fundaties en werktuigen aangebracht. Vanaf medio februari ligt de 'Oosterschelde' op de scheepslift voor het monteren van een boegschroef en voor het trekken van de schroefas. Tevens wordt dan het onderwatergedeelte van een anti-foulding voorzien.

L.J. Kerp
Assistent-bedrijfsleider Marine Montage

GROOT OP SCHAAL
DE PRACHT VAN HET PASSAGIERSSCHIP

Wie kent ze niet, de bekende scheepsnamen als Dempo, Insulinde, Sibajak, Statendam, Nieuw Amsterdam en de wat recentere Willem Ruys. Voor velen zijn deze een herinnering aan tijden van weleer. In het Maritiem Museum Rotterdam is t/m 7 juni 1992 de sfeer te proeven van het leven aan boord van passagiersschepen op de tentoonstelling 'Groot op schaal'; een tentoonstelling waarin modellen van deze bekende passagiersschepen en een tiental andere te bezichtigen zijn. De modellen worden getoond samen met het specifiek voor deze schepen ontworpen meubilair, scheepssier, serviesgoed en schilderijen. Een reconstructie van een luxe slaaphut met meubilair uit de Statendam en een met serviesgoed gedekte tafel geven een representatief beeld van de bloeitijd van de passagiersvaart. Samen met prachtig gedrukt reclamemateriaal, menukaarten en schitterende foto's van scheepsinterieurs geven de scheepsmodellen en voorwerpen een goede indruk van de pracht en praal van het passagiersschip dat voor velen een nostalgische herinnering is geworden.

Openingstijden museum: dinsdag t/m zaterdag 10-17 uur
zon- en feestdagen 11-17 uur

11 APRIL OPEN DAG!!!!!

1992, het jaar waarin de RDM negentig jaar bestaat. Evenals in 1987, toen het 85-jarig bestaan van het bedrijf werd gevierd, zal ook nu weer een open dag worden georganiseerd voor RDM-ers, oud RDM-ers, familie en vrienden.
De industriegroepen en de andere afdelingen zullen voor jong en oud activiteiten organiseren. Verschillende RDM-producten kunnen van dichtbij worden bekeken en diverse bewerkingen worden gedemonstreerd. Natuurlijk wordt ook de feestelijke kant niet vergeten: hapjes, drankjes, muziek, speciale attracties voor kinderen en nog veel.

Bij aankomst op het bedrijf op zaterdag 11 april a.s. ontvangt u een uitgebreid programma. Nu volstaan we met te vertellen dat de RDM op 11 april 'open' is van 10 uur 's ochtends tot 4 uur 's middags en dat u om het bedrijf te bereiken, gebruik kunt maken van door de RDM verzorgd bus- en bootvervoer. Het schema van de vertrek- en aankomsttijden wordt hieronder reeds vermeld. Uiteraard kunt u ook met eigen vervoer komen, doch op 11 april a.s. kan de auto niet op het werfterrein worden geparkeerd.

Tot zover dit eerste bericht over de 'open dag'. Hoewel u in de komende periode ongetwijfeld via andere wegen meer informatie (let op de mededelingenborden!) over deze dag zult ontvangen, vragen wij u om nu alvast de datum in uw agenda te noteren. Wij hopen u allen, collega's en oud-collega's, op 11 april te mogen begroeten.

P. Rietkerk, Coördinator 'Open Dag'

■ *OPEN DAG 1987*

SPIDO: Schiemond - Schiedamsche Hoofd - RDM v.v.

Schiemond	A		10.50	11.50	12.50	13.50	14.50	16.20
Schiemond	V	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	
Sch.Hfd.	A	10.15	11.15	12.15	13.15	14.15	15.15	16.10
Sch.Hfd.	V	10.25	11.25	12.25	13.25	14.25	15.25	
RDM	A	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	15.30	
RDM	V	10.40	11.40	12.40	13.40	14.40	16.00	

Bus De Jong Tours: metrostation Slinge v.v.

Vertrek vanaf metrostation Slinge:
10.00, 10.30, 11.00, 11.30, 12.00, 12.30, 13.00, 13.30 en 14.00 uur.

Vertrek vanaf RDM:
11.00, 11.30, 12.00, 12.30, 13.00, 13.30, 14.30, 15.00, 15.30 en 16.00 uur.

SCHOLINGSCENTRUM RDM NEEMT DEEL AAN PETRA-PROJECT VAN DE EEG

Drie leerlingen, t.w. Linda de Ruiter, Simone Breeveld en Ben Kruyf en leermeester Jaap van der Ree zijn in de periode van 23 t/m 30 november 1991 te gast geweest in Gent. Eén van de doelen van deze uitwisseling, waaraan ook leerlingen van het Duitse bedrijf Audi aan deelnamen, was het verkrijgen van inzicht in de wijze waarop leerlingen in andere EEG-landen hun opleiding krijgen en hoe deze opleidingen zijn opgebouwd.

Op zaterdag 23 november vertrokken we met de trein richting Gent. We werden ondergebracht in een jeugdcentrum in het plaatsje Laarne. Op zondag werd een bezoek gebracht aan de hoofdstad Brussel waar, met het oog gericht op de eenwording van Europa, het nodige werd bezichtigd en uitgelegd. 's Middags werd een bezoek gebracht aan 'Mini-Europa' (een verkleinde versie van Madurodam).

Op maandag ging één groep naar een school waar met behulp van lassimulatoren een indruk werd gegeven van diverse lasprocessen en de factoren waarmee bij de toepassing van deze processen rekening moet worden gehouden. De andere groep was te gast in Brussel, waar diverse lasprocessen werden onderwezen. Het leuke hiervan was dat je door middel van röntgenonderzoek direkt de kwaliteit van het geleverde werk kon bepalen en je dus onmiddellijk werd geconfronteerd met wat je goed of fout gedaan had.
's Avonds was er tekst en uitleg door twee bonden, de Christelijke en de Sociale Bond. Aan de hand van een videofilm werd door beide bonden een beeld gegeven van de doelstellingen van deze organisaties. Vervolgens kregen we de film 'Rosie the Riveter' te zien. Deze documentaire toont de arbeid van vrouwen tijdens de Tweede Wereldoorlog met alle plussen en minnen. Daarna was er gelegenheid om met jeugd-kaderleden van beide bonden te praten over de wijze waarop men in België wordt betrokken bij het vakbondswerk.

Dinsdagmorgen stond een bezoek aan Zeebrugge op het programma. Deze zeehaven heeft grote plannen voor de toekomst. 's Middags was er een toeristisch en cultureel bezoek aan de prachtige stad Brugge, waarbij in de avond ook de culinaire attracties van deze stad niet werden vergeten.
Woensdag waren we te gast bij Volvo Europa Parts, waar een aantal collega-leerlingen werkzaam is. Dit distributiecentrum verzorgt de distributie van Volvo-onderdelen voor en door geheel Europa. De leerlingen die hier werken worden volgens een roulatieschema in 2 jaar opgeleid en zijn daarna op veel plaatsen in het bedrijf inzetbaar. Bij deze opleiding, waarin een week theorie-onderwijs en een week praktijk-onderwijs elkaar steeds afwisselen, bestaat hun eindtaak uit het zelfstandig ontwerpen van een logistiek centrum.
's Middags volgde een bezoek aan het Provinciaal Technisch Instituut te Eeklo, waar men ons de diverse vakgroepen liet zien en ons liet werken onder begeleiding met o.a. een computer gestuurde freesmachine, het machinaal snijden en zetten van materiaal, het werken met een elektronische hoogtemeter en PLC-sturingen. Een middag die uitstekend verzorgd en begeleid werd.

Donderdag werd de dag van de scheepswerven. Als eerste werd een bezoek gebracht aan de Boelwerf, waar hoofdzakelijk nieuwbouw wordt gepleegd. Door een korte film en rondleiding kregen we een indruk van de werkzaamheden aldaar. Daarna hebben we in een bedrijfsruimte een tweetal platen afgeschreven, die door middel van een sleuf in elkaar moesten passen opdat ze konden worden afgelast. Het snijden gebeurt op deze werf met aardgas als gassoort. Voor onze leerlingen, die in hoofdzaak met acetyleen werken was dit een probleem. 's Middags werd het dagje scheepsbouw voortgezet op de werf NSW, welke als hoofdactiviteit heeft het verbouwen en repareren van binnenvaartschepen en waar leerlingen onder toezicht van een mentor vele activiteiten zelfstandig uitvoeren. Een bezoek dat werd gekenmerkt door een enorm enthousiaste begeleider van de werf, wiens heel boeiende en interessante rondleiding rondleiding erg in de smaak viel.
's Avonds was er gelegenheid tot een spelletje bowlen of snooker.

Op vrijdagmorgen was de evaluatie door de diverse groepen, waarin naar voren kwam wat deze week voor een ieder had opgeleverd. Over het algemeen waren de reacties positief. Die middag was er nog gelegenheid tot het doen van wat inkopen in Gent, waarna het bezoek afgesloten met een prima gourmetmaaltijd en disco, waarbij bleek dat onder de gasten zich de nodige dans- en springtalenten bevonden. Op zaterdagochtend was het na een nuttige en interessante week afscheid nemen en terug richting Rotterdam.

Jaap van der Ree

TEAM RDM NEEMT DEEL BUSINESS TROPHY ROTTERDAMSE MARATHON

Op zondag 5 april a.s. gaat de 11e editie van de Rotterdamse Marathon van start. Deze marathon is in haar nog maar korte bestaan uitgegroeid tot een in de 'marathonwereld' belangrijke wedstrijd, waarin snelle tijden kunnen worden gelopen. Voor Rotterdam betekent de marathon een feestelijk evenement en zeer vele Rotterdammers zullen ook nu weer een plekje zoeken langs het ruim 42 km lange parkoers om de duizenden lopers aan te moedigen. In de rijen van deelnemers bevinden zich ook een aantal RDM-ers. Vijf daarvan maken deel uit van een RDM-team dat deelneemt aan de strijd om de Business Trophy. Hieronder stellen wij de lopers en hun coach aan u voor.

C.G. van der Honaard 49 jaar

De RDM doet met één team mee aan de strijd om Business Trophy van de Rotterdamse marathon. En wat voor een team! Mag ik de heren even aan u voorstellen:

L. Vasquez Loreti	40	4	2.58 uur
Toon Rutjes	48	8	3.09 uur
Peter van Dijk	30	3	3.24 uur
Arturo Eiras	38	5	3.09 uur
Fitwi Mehreteab	47	11	2.38 uur
Wim v. Immerzeel	58	4	3.28 uur
Harm Rijkeboer	44		

De verwachting is dat het RDM team een tijd moet kunnen maken van rond de 8 uur en 45 minuten (de som van de tijd van de drie snelste lopers van het team). Ongeveer 120 teams nemen aan de strijd deel en wij hopen bij de eerste 20 te kunnen eindigen. Het team en de heren Van Immerzeel en Rijkeboer, die door de RDM voor de individuele wedstrijd zijn ingeschreven, loopt in een prima outfit ons geschonken door het RDM Scholingcentrum. Als team bedanken wij de RDM-afdelingen die zich hebben ingezet om ons op deze wijze aan de komende Rotterdamse marathon te laten deelnemen.

W.L. van Immerzeel 58 jaar

Ik werk 36 jaar bij de RDM, nu in de functie van werkmeester samenstellers in de scheepsbouwloods. Na het stoppen met de voetbalsport, ben ik tien jaar geleden met de loopsport begonnen. Normaal train ik 3x per week. Tijdens de voorbereiding op de marathon loopt dat op tot 4 à 5 maal per week met een maximum van plm. 85 km per week. De komende marathon wordt mijn vijfde. In 1989 liep ik mijn snelste tijd: 3.28 uur. Nu hoop ik de finish te halen in plm. 3.45 uur.
Harm Rijkeboer foto 44 jaar Werkzaam bij de RDM vanaf mei 1987 als werkmeester koperslagers montage in de afdeling Marine. Hij beoefent sinds twee jaar van september tot april de loopsport en van april tot september de wielersport. Doet per week ongeveer 5 looptrainingen: in september beginnend met plm. 30 km per week tot plm. 120 km per week in februari. De Rotterdamse marathon is voor Harm Rijkeboer zijn eerste marathon. Zijn streeftijd: 3.30 uur.

Peter van Dijk 30 jaar

Werkzaam bij de RDM sinds 1978, mijn huidige functie is leermeester Monteur Montage Onderhoud, beter bekend als onderhoudsbankwerker. Hardlopen als sport doe ik sinds eind 1985, voor die tijd liep ik, als ondersteuning bij de voetbaltraining, wel 1 à 2 keer per week. Tot nu toe heb ik 3 marathons gelopen, mijn snelste tijd stamt uit oktober 1990 toen ik in Etten Leur 3.24 uur liep. De streeftijd waarop nu mijn trainingen zijn afgesteld ligt tussen 3.00 en 3.10 uur. Om een beeld te geven van een trainingsweek heb ik hieronder het schema van de afgelopen week geschetst. Het trainen op zaterdag en zondag gebeurt onder begeleiding van een trainer, die tevens het schema voor de rest van de week samenstelt.

zaterdag 11/1	1x 2,4 km inlopen oefeningen 1x 2,4 km in 9 min. 30 sec. 1x 3,6 km in 15 min. 45 sec. 1x 5 km rustig in 23 min.
zondag 12/1	15 km wedstrijd
maandag 13/1	duurloop van 1 uur vanaf RDM naar huis
dinsdag 14/1	rust
woensdag 15/1	8x 4 min. met 2 min. rust (in 4 minuten wordt bijna 1000 meter gelopen)
donderdag 16/1	snelle 8 km in circa 31 minuten
vrijdag 17/1	rust.

Het aantal kilometers in het trainingsschema wordt tot ongeveer 3 weken voor de marathon steeds opgevoerd. Het aantal trainingen (5) blijft gelijk. Ook wanneer ik niet in training ben voor een marathonthon train ik 3 à 4 keer per week. Kort na een marathon doe ik het wel een paar weken rustig aan. Daarna ga ik bijvoorbeeld weer trainen voor een wedstrijd over een wat kortere afstand, zoals de 10 km.

L. Vasquez Loreti 40 jaar

De heer Vasquez Loreti, lasser van beroep, werkt ruim 12 jaar bij de RDM momenteel in de afdeling Energiesystemen. Sinds 6 jaar beoefent hij de loopsport en ook vorig jaar maakte hij deel uit van het RDM-team dat deelnam aan de strijd om de Business Trophy. In totaal heeft hij 4 marathons gelopen, waarvan de snelste in 2 uur en 58 minuten. Zijn streeftijd voor de komende Rotterdamse marathon is 2 uur en 54 minuten. 110 trainingskilometers per week moeten er borg voor staan dat dat doel wordt bereikt.

F. Mehreteab 47 jaar

De heer Mehreteab is, met korte onderbrekingen, vanaf 1979 in dienst van de RDM in de funktie van kraanmachinist in de Technische Dienst Marine. Sedert 14 jaar beoefent hij de loopsport en heeft in die periode al 11 marathons gelopen. Zijn snelste tijd ooit is 2 uur 38 minuten. De komende Rotterdamse marathon verwacht hij te kunnen voltooien in 2 uur en 45 minuten. Vier trainingen per week (in totaal plm. 70 kilometer) leggen daarvoor de basis.