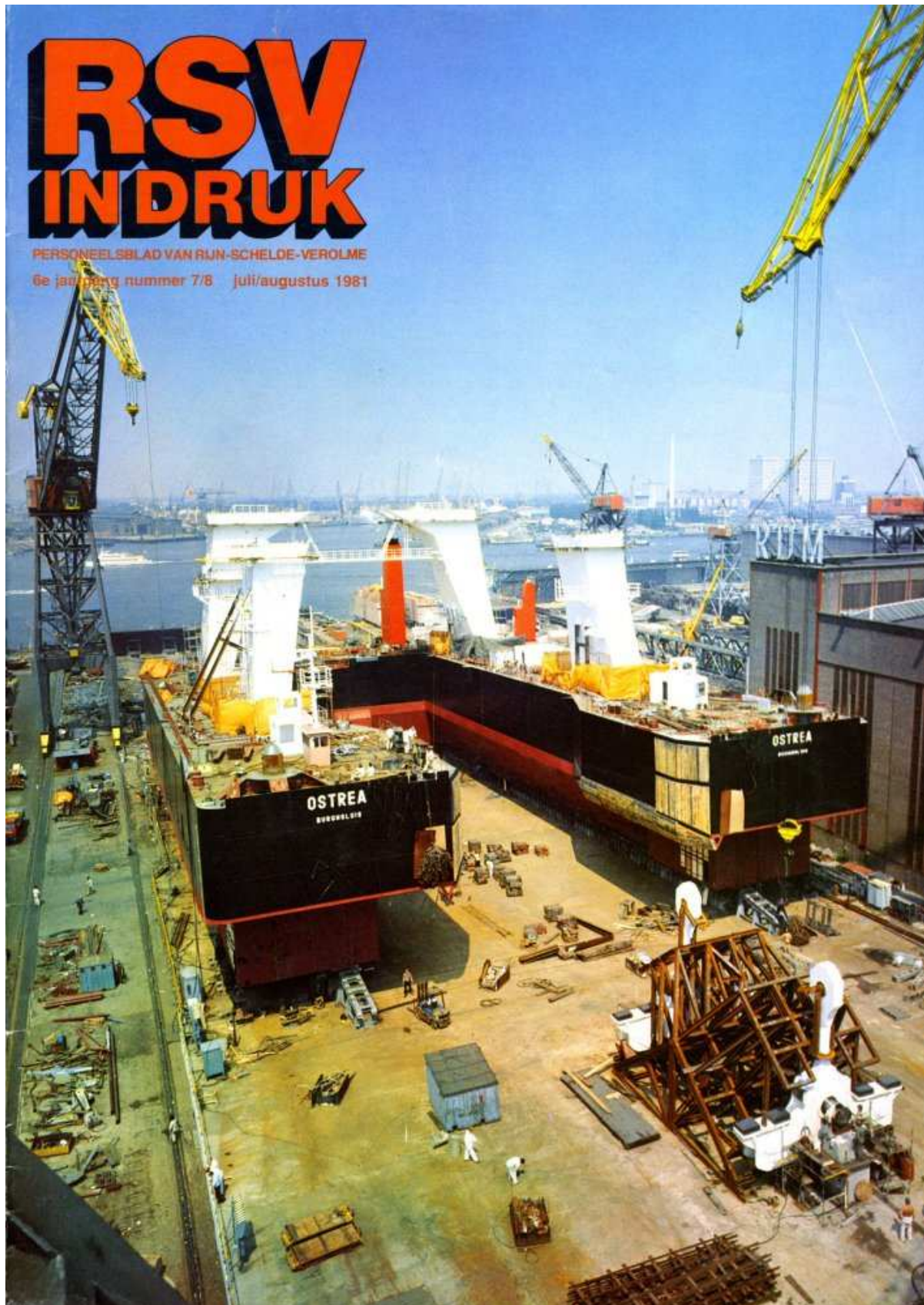


Gedeelte van "RSV Indruk", juli / augustus 1981, 6^e jaargang, nummer 7 / 8.

Ontvangen van Rob Lampen, Rotterdam.



Personeels- en bedrijfsblad
RIJN-SCHELDE-VEROLME
Machinefabrieken en
Scheepswerven N.V.
Verschijnt 10 x per jaar

Redaktie-adres:

Adriaan Volkerhuis, 7e etage,
Postbus 1425, 3000 BK Rotterdam
Oostmaaslaan 63-67
3063 AN Rotterdam
Telefoon: 010-14 28 11
tst. 227/226/219

Hoofredakteur:

Gert van der Hoest

Redactie:

Bas Guis
Dineke Wolters

Kontakcommissie:

P. J. M. Bruijninx, C. P. N. de Jong,
G. van Konijnenburg, H. J. Mombert,
R. F. P. Röell, F. A. C. Steutel,
K. G. M. Vrouwdeunt, C. Westhoven.



Baas over techniek

Op de RDM, waar tijdens de crisisjaren de 'Nieuw-Amsterdam' als een van de mooiste, beroemdste en dierbaarste schepen uit onze geschiedenis werd gebouwd, zagen wij op de helling het kasko staan van de 'Ostrea' die in het voorjaar 1982 zal worden ingezet voor de plaatsing van 66 betonnen pijlers voor stormvloedkering in de Oosterschelde. De 'Nieuw-Amsterdam' werd in het hart van ons volk gebouwd. Denk maar eens aan haar terugkeer in 'battle dress' na de Tweede Wereldoorlog. Heel Nederland stond op zijn kop. De 'Ostrea' is het indrukwekkend bewijs dat de mens met zijn hersens de techniek de baas kan blijven als het gaat om problemen te overwinnen bij de grootste waterbouwkundige werken ter wereld.

Bouwen wij 'vreemde dingen'?

Na de vlotte stapelloop op 11 juli jl. van het vlaggeschip van de Oosterscheldevloot, het hefschip 'Ostrea', op het schiereiland der scheepmakers, waar de RDM zich al in 1902 vestigde, hoorden wij een oude, gepensioneerde vakman brommen: 'Dit is mijn tijd niet meer. Jullie bouwen alleen maar 'vreemde dingen'. Wij bouwden juwelen van schepen, zoals de 'Nieuw-Amsterdam'.

Hoewel hij in de krisistijd voor de bouw van dit schitterende schip 2½% van zijn loon moest afstaan – het was eigenlijk een werkverschaffingsproject – spreekt hij met ontroerende trots over de schoonheid van een schip dat helemaal geklonken was en bekend werd als een van de sterkste, grootste, snelste en weelderigste passagiersschepen van de hele wereld. 'Er ging een stuk van je hart in zitten, van je leven en als ons schip langs de RDM voer, gaven ze als eresaluut twee stoten op de fluit. Van zoiets kreeg ik een brok in mijn keel. Daarmede werd je vakmanschap erkend!'

Natuurlijk, wat vormgeving betreft hebben deze gepensioneerden groot gelijk. Met haar prachtig gebogen brugfront, haar fraaie achterstevan, haar ongelooflijk mooie zeeg, was de 'Nieuw-Amsterdam' mooier dan de schoonste vrouw ter wereld. Trouwens, ook geen enkel dier ligt zo mooi op het water. Daarmee vergeleken ligt elk modern vaartuig zo plat als een hoge doos op het water. Maar hoe zit het nu met het vakmanschap? Directeur J. C. Melcherts, die sprak namens WF-RDM Groepsmaatschappij, zei: 'Natuurlijk zijn wij als bouwverf bijzonder tevreden met het door Dosbouw en Rijkswaterstaat in ons gestelde vertrouwen. Voor scheepsbouwers immers blijkt de bouw van een dergelijk gekompliceerd schip altijd weer een uitdaging. En van uitdagingen als deze moeten wij tenslotte bestaan.

Het is een goede zaak dat het hier aanwezige vakmanschap kon worden benut voor een puur nederlands produkt, want zo kunnen wij de 'Ostrea' wel noemen.

In haar langjarig bestaan bouwde de RDM allerlei typen vaartuigen voor de koopvaardij, de offshore en de marine. Het is echter de eerste keer dat een hefschip als dit bij ons het levenslicht mag aanschouwen. Het is zelfs de eerste keer dat een dergelijk stuk gereedschap ooit in de wereld is gebouwd. Dat streelt onze vaktrots en toont dat wij als scheepsbouwactie in onze strijd tegen de elementen nog steeds voorop lopen. Het is tevens prettig te weten dat de rest van de wereld over onze schouder meekijkt.

In dit verband stellen wij het bijzonder op prijs dat een aantal buitenlandse consulaire vertegenwoordigers onze uitnodiging om bij deze doopplechtigheid aanwezig te zijn, heeft willen aanvaarden'.

De heer A. Griffioen – namens de directie van Dosbouw – zei: 'Het is een erg gekompliceerd werkstuk. Het is niet zomaar een hoeveelheid drijvend plaatijzer'.

Ir. A. Spoel van Rijkswaterstaat gaf als definitie: 'Een geavanceerd stuk 'gereedschap'. Mooi of lelijk, dit is de droom van een moderne scheepsbouwer'.





Als op weg naar een feest

Omgeven door een haag van genodigden en begeleid door de heer A. Rijke wandelt de glimlachende doopster, mevrouw F. T. de Graaff-Van der Walle – echtgenote van ir A. de Graaff, waarnemend directeur-generaal van Rijkswaterstaat – naar de dooptribune.

Toeschouwers

Let u wel eens op de bijzondere sfeer van een tewaterlating als werknemers met hun vrouwen en kinderen op 'het grote gebeuren' staan te wachten?

De 'U' te water gelaten

Wie het kasko van het unieke hefschip 'Ostrea' op 11 juli jl. hoog van de helling bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij zag glijden, moet weer even gedacht hebben aan de nationale ramp van 1 februari 1953. Daarbij werd 150.000 ha land overstromd, terwijl 1800 mensen verdronken en 70.000 mensen werden geëvacueerd. De materiële schade bedroeg 1½ miljard gulden. Zonder die ramp zou er geen Deltaplan hebben bestaan en was dit hefschip, dat gebouwd wordt voor het plaatsen van de pijlers van de stormvloedkering in de Oosterschelde, niet nodig geweest. Met de bouw van dit hefschip is een bedrag van 72 miljoen gulden gemeoid. Zal de bouw van de Oosterscheldewerken bijna 7 miljard gulden gaan kosten?

Niet van een leien dakje

De heer A. Rijke, die de directieleden van Dosbouw en Rijkswaterstaat en de overige gasten namens de raad van bestuur van RSV en namens de directie van WF-RDM hartelijk welkom heette, schetste in snelle trekken de 'voorgeschiedenis'. 'Het bouwcontract voor het hefschip werd getekend op 21 de-

cember 1979 op het werkeiland Philipsdam en namens Dosbouw door de heer Van Dam – wegens ziekte niet aanwezig – in aanwezigheid van vele goede bekenden, topfunctionarissen van Rijkswaterstaat en Dosbouw. Wij willen de directies van Dosbouw en Rijkswaterstaat Deltadienst hartelijk dankzeggen voor het vertrouwen dat zij in ons stel-

den om deze opdracht aan ons te gunnen.

Het ging in het begin niet allemaal van een leien dakje. Het hefschip werd door RSV aangeboden voor bouw op de werf te Heusden. Men had daar een zeer bijzondere oplossing voor bedacht, namelijk de bouw in één stuk op twee hellingen met een tussentijdse kraanbaan.

Zoals u zich zult weten te herinneren, had in diezelfde tijd RSV te kennen gegeven de grote scheepsbouw niet langer voor eigen rekening te willen voortzetten en werd door de regering een voorlopig besluit genomen om de afdelingen van RSV, die zich met grote scheepsbouw en offshore bezighielden, onder te brengen in een nieuwe combinatie, de ROS



Simpele handeling?

Een dame zal het feit dat zij een schip heeft gedoopt een van de onvergetelijke gebeurtenissen uit haar leven vinden, maar mevrouw De Graaff, die het een grote eer vond dit uitzonderlijke schip te mogen dopen, zal zich ook blijven herinneren hoe dik het touw was dat zij met de kleine zilveren bijl moest stuk hakken, voordat de fles met champagne vrijkwam en tegen de stalen huid van het unieke schip te pletter sloeg. 'Hakken, hakken', riep de werknemers op de 'Ostrea' haar enthousiast toe. Toch noemde de doopster dit in haar toespraak 'een simpele handeling'.



Drijvend hoefijzer

Op zaterdag 11 juli gleed het 87 meter lange en 47 meter brede U-vormig casco - zonder dekhuis - op twee sleden met een vaart van tien meter per seconde naar zijn element.

De 'Ostrea' is in aanbouw bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, een onderdeel van WF-RDM Groepsmaatschappij. Opdrachtgeefster is de aannemingscombinatie Dosbouw v.o.f., die de stormvloedkering bouwt en die voor de bouw van het schip handelt in naam van het Rijk. Het hefschip moet eind van dit jaar klaar zijn.

(Rotterdamse Offshore en Scheepsbouw).

Na wat touwtrekken tussen twee ministeries gaf de regering te kennen het op prijs te stellen om het hefschip op de helling van de VDSM te bouwen als toekomstig onderdeel van de ROS. In het kontrakt met RSV kwam een bepaling te staan die deze

eventuele overdracht aan de ROS mogelijk moest maken.

De ROS-kombinatie ging echter niet door; RSV nam op zich de lopende projecten af te bouwen en stelde na diverse besprekingen aan Dosbouw voor om het 47 meter brede hefschip te bouwen op de 50 meter brede helling van de RDM. Daar werd mee akkoord gegaan en daarom zijn we van-

daag te gast bij de RDM en het schip wordt hier met veel plezier en vakmanschap gebouwd.

Deze veranderingen van bouwplaats hadden ook een verandering van bouwwijze tot gevolg, vanwege grote verschillen in outfitage en de werkvoorbereiding moest dan ook overeenkomstig worden aangepast.

Dit kostte tijd en het zag er naar

uit dat dit een belangrijke verdragging zou opleveren. Tot onze voldoening is dit niet het geval en, enkele overmacht situaties in aanmerking nemende, kunnen we zeggen dat de 'Ostrea' vrijwel op tijd wordt opgeleverd.

Wij zijn er trots op dat we dit bijzondere schip bouwen. Evenals ir A. Spoel van Rijkswaterstaat sprak de heer A. Rijke

Een prachtig cadeau

De heer A. Rijke reikte niet alleen het zilveren bijltje uit, maar overhandigde aan mevrouw De Graaff als doopgeschenk een geelgouden ring met briljanten in witgoud.

'Op zich is het al een eer om de doopster van een dergelijk uitzonderlijk schip te zijn. Dat u mij bovendien een geschenk hebt aangeboden, maakt mij wel wat verlegen. Ik ben u heel dankbaar voor dit prachtige cadeau. Het zal mij telkens weer herinneren aan de gebeurtenis van vandaag, die voor u wellicht tot op zekere hoogte tot een routine behoort, maar voor mij een volstrekt enige ervaring heeft betekend', zei de doopvrouw in haar toespraak.



Zij die toehoren

De receptie werd gehouden in de lunchroom van de RDM. Met volle aandacht werd er geluisterd naar de interessante toespraken.

Wie wil de Oosterscheldevloot kopen?

Ir A. Spoel van Rijkswaterstaat, die o.a. vertelde over de taak van de 'Ostrea', vond dat zij in de Oosterscheldevloot ongetwijfeld het predikaat 'slaggeschip' verdient. En als het werk verricht is? 'Ja, daarna zullen voor dit hetschip en de andere bijzondere werktuigen nieuwe werkterreinen gezocht moeten worden, waar ook ter wereld. Het is noodzakelijk daarmee vroegtijdig te beginnen. Het is daarom, dat ik nu reeds aan u - geachte nederlandse en buitenlandse genodigden - de vraag stel: Wat doen we met de Oosterscheldevloot na beëindiging van haar primaire taak? Wij houden ons voor suggesties aanbevolen'.



Snel schip

De heer A. Griffioen - namens de directie van Doshouw - wilde zijn toespraak niet eindigen nadat hij de crew van de RDM gezegd had: 'Mensen, jullie hebben goed werk gedaan. Houden zo! We hebben de indruk dat er een buitengewoon goede samenwerking geweest is tussen de teams van Doshouw en de RDM. Een goede samenwerking en een uitstekend tegenspel, dan krijg je de beste resultaten. Het lijkt een uitermate snel schip te worden en daar zijn we niet ongelukkig mee'.





Woorden van dank

De heer J. C. Melcherts zijn dank ging niet alleen uit naar alle medewerkers van de RDM, die bij de bouw betrokken zijn geweest en naar de ondernemingsraad voor het begrip dat men heeft getoond bij het oplossen van de vele problemen die zich bij de bouw van de 'Ostrea' hebben voorgedaan, maar noemde ook de bedrijven die meegewerkt hebben aan het gekompliceerde schip: De Reus voor de lift, P. Smit voor het vele werk aan de hefcomponenten, Verolme Elektra voor de elektrische installatie, VMJ voor de werktuigkundige installatie en Machinefabriek IJmuiden voor de ankerlieren.

Geweldig

De parmantige, 11-jarige Pauline, dochter van de heer G. C. Heins, Hoofd Sociale Zaken RDM, die de doopster bloemen had aangeboden, ontving tijdens de receptie als herinneringsgeschenk een zilveren hangertje met haar sterrebeeld schorpioen. Net zoals het dopen van een schip is het aanbieden van bloemen aan de doopster meestal een eenmalige gebeurtenis in een mensenleven. Pauline vond het 'geweldig'.



over de wijze waarop de 'Ostrea' bij de bouw van de stormvloedkering zal worden ingezet.

Zoals u in persberichten hebt kunnen lezen zal het de pijlers uit het bouwdok in de Oosterscheldemonding halen en naar hun plaats van bestemming in de sluitgaten varen.

De 'Ostrea' is gehouden in een U-vorm, zodat zij in de bouwput om een pijler kan manoeuvreren en deze vervolgens met twee portaalkranen en met behulp van takels en zware hijsklauwen van de bodem van het bouwdok kan tillen. Vervolgens vaart het hefschip naar de plaats waar de pij-

lers op de zeebodem moeten worden geplaatst. Daar zal men na uitvoerige proefvaarten medio 1982 mee beginnen.

De voortstuwing geschiedt door twee elektrische en twee diesel aangedreven roerpropellers. Tijdens het plaatsen van de pijlers wordt de 'Ostrea' op haar plaats gehouden door een afmeerponton. Dit ponton is thans in aanbouw bij de scheepswerf De Merwede in Hardinxveld-Giessendam.

De 'Ostrea' (oester) is 87 meter lang en 47 meter breed; de portalen worden 36 meter hoog. Hoewel de zwaarste pijler die de

'Ostrea' moet vervoeren 18.000 ton weegt, kan worden volstaan met een draagvermogen van het hefschip van 10.000 ton. De opwaartse druk van het water zorgt namelijk voor een vermindering van het pijlergewicht. In totaal moet de 'Ostrea' 66 pijlers uit de bouwput naar hun plaats van bestemming in de drie sluitgaten transporteren.

De heer A. Rijke dankte tenslotte ook de heer Den Hartigh van Dosbouw met zijn complete bouwteam voor de goede samenwerking en hoopte voor de directies van Dosbouw en Rijkswaterstaat 'dat deze 'oester' als zij straks gereed is aan uw verwach-

tingen zal voldoen en – op de manier zoals die van tevoren berekend is – zal meewerken aan de voltooiing van de Oosterschelddedam'.

Bijzonder project

Ir A. Spoel noemde het Oosterscheldeproject een zeer bijzonder project. 'Nimmer tevoren diende zover buiten het ervaringsgebied van de civiele techniek getreden te worden'.

Niemand werd bij het uitspreken van dankwoorden vergeten en de heer J. C. Melcherts noemde als onderleveranciers:

– Bakker en Van der Leun voor de elektromotoren en generatoren;



- Van der Giessen Rademakers voor de heffieren;
- Hydraudyne voor de hydraulische installaties;
- Intersite voor de levering en installatie van het survey systeem;
- Schalekamp voor het schilderwerk;
- Schottel voor de voortstuwing;
- Stork-Werkspoor voor de dieselmotoren.

Op de helling

Direkteur J. C. Melcherts vond het een genoeg vast te stellen dat zoveel mensen van de publiciteitsmedia aandacht schenken aan dit bijzondere evenement.

Wie in de dagbladen de grote artikelen - met foto - over de vlotte stapelloop van de 'Ostrea' heeft gelezen, zal zich misschien hebben afgevraagd: 'Wie schrijft nu zo'n beschouwing en hoe ziet die man eruit?' Op deze foto ziet u de heer Jen Vlietstra van Het Vrije Volk lachend in gesprek met Gert van der Hoest, hoofdredacteur van RSV In-Druk. Links daarvan - met hand in de broekzak - praat Gert Bestebreurtje van het Rotterdams Nieuwsblad met verslaggever Harry de Wilt van Dagblad Scheepvaart. Ze zijn in afwachting van het doopgezelschap.

De RDM bracht moeilijke koppeling tot stand

Voor rekening van de liberiaanse onderneming Brigantine Transport Corporation, een volle dochter van de bekende deense reder A.P. Møller, is bij de RDM een booreiland in aanbouw.

De RDM moest dit zelfheffend booreiland, het grootste ter wereld, in twee delen bouwen en te water laten.

De voorste punt van het driekantige booreiland, compleet met

pootsektie, elevating unit en deel van de machinekamer werd op 9 mei 1981 met behulp van twee drijvende bokken en ondersteuning van een aangekoppeld drijflichaam, van de helling geholpen. Het drijflichaam zou aangekoppeld blijven tot na de samenbouw van de twee pontondelen.

De hoofdmoot volgde op 23 mei j.l. van dezelfde helling. Direct na de tewaterlating werd

het grote dekhuis op het voorstuk geplaatst en startte men met de koppeling. De koppelnaad moest aangepast worden aan de bouwmethode van de sekties, waardoor een zig-zag naad ontstond. De RDM stond voor de keuze deze koppeling op het droge uit te voeren, bijvoorbeeld in het reparatiedok van de VDSM, of drijvend voor de bouwkaai. In verband met de onzekere beschikbaarheid van het reparatiedok nam de RDM het besluit de pontondelen in het water aan elkaar te koppelen.

Al is het koppelen in water van scheepsdelen geen nieuwtje

meer, de spanning of het goed zou passen blijft steeds bestaan. Deze zig-zag naad, het leek wel een ritsluiting alleen iets grover, strekte zich bovendien nog uit over vlak, tanktop, tussendek en hoofddek.

Het is dan ook een compliment voor een bewijs van vakmanschap van alle betrokkenen dat het de RDM lukte deze uiterst ingewikkelde koppeling vlekkeloos tot stand te brengen. Het resultaat kunt u zien langs een van de afbouwkadens van deze werf, waarvan u hiernaast 2 luchtfoto's ziet.





Mooi produkt

Opnieuw verlaat een hefsysteem de Verolme Machinefabriek te IJsselmonde. Deze produktie, waarin dit bedrijf gespecialiseerd is, houdt aan.

Onlangs ontving VMY opnieuw twee orders van National Supply Houston Texas USA met een totale waarde van ca. 13.000.000 gulden, ditmaal bestemd voor twee hefeilanden type Friede & Goldman L780 Mod 2, welke door Astilleros Corrientes in Argentinië voor Reading & Bates gebouwd worden. Eind mei en

eind juni leverde VMY systemen af naar de Verenigde Staten en Brazilië.

Vermeldenswaard is dat de eerste 3 platforms van het type Friede & Goldman, waarvoor VMY de hefsystemen bouwde (het eerste daarvan was tevens het prototype) reeds enige tijd met succes werken.

De nu verkregen orders zullen eind '81 resp. begin '82 afgeleverd worden.

National Supply heeft nu reeds optie op een belangrijk deel van de capaciteit van VMY in 1982 en derhalve bestaat de verwachting dat VMY in dat jaar met dit mooie produkt kan doorgaan.

Aan de kade van Verolme Machinefabriek IJsselmonde ligt een hefsysteem geladen op pontons gereed voor vertrek.



Overdracht houwitser M 109 A2

Op 10 juli droeg de heer A. Rijke, lid van de raad van bestuur RSV, de eerste van de 86 gemechaniseerde houwitser M 109 A2 voor de Koninklijke Landmacht over aan staatssecretaris van Defensie dr W.F. van Eekelen en aan directeur-materieel Koninklijke Landmacht, generaal-majoor A.J. Beersma. Hij deed dit symbolisch door het overhandigen van het logboek van dit hoofdruistingsstuk.

Namens onze raad van bestuur was eveneens de heer Th. A. Jansen aanwezig.

Bij deze gelegenheid werden aan diverse nauw bij dit projekt verbonden personen door de heer K.U.E. Svensson herinneringschildjes uitgereikt.

Deze 86 vuurmonden gaan bij de afdeling veldartillerie de verouderde 105 mm houwitser AMX

vervangen. Voor dit 155 mm geschut op rupsonderstel vervaardigt WF & RDM Algemene Werktuigbouw o.a. de complete vuurmond, assembleert de koepel en verzorgt de complete samenbouw van vuurmond en rupsonderdeel. De landmacht stelt aan WF & RDM Algemene

Werktuigbouw de in de Verenigde Staten van Amerika aangeschafte rupsvoertuigen ter beschikking.

WF & RDM Algemene Werktuigbouw test eveneens in samenwerking met de landmacht het complete systeem.



Platenafstapelaar van de vatenproduktielijn bij Van Leer Nederland te Pernis

Bij de produktie van grote plaatstalen vaten heeft Van Leer sinds kort de beschikking over een nieuwe zgn. afstapelaar. Deze heeft een doorloopkapaciteit van ca. 1200 platen per uur. Deze afstapelaar, aan het begin van de 'lijn', ontvangt stapels rechthoekige platen. Deze worden via magnetische rollen automatisch doorgevoerd naar pneumatische zuignappen.

Daar wordt plaat voor plaat afgenomen voor transport naar een

guillotineschaar, waar de platen op de juiste maat worden geknipt. Dan vervolgen de platen weer via magnetische rollen hun weg naar de volgende machine. Verolme Elektra heeft voor de afstapelaar, volgens een programma van eisen, het ontwerp gemaakt van het PLC bestuurbare programma, de bedieningslessenaar en het relaispaneel. Eén en ander in nauw overleg met de technici van Van Leer.

Voorts behoorde tot de opdracht

het fabriceren, leveren en monteren van bovengenoemde componenten, de naderingsschakelaars, alle benodigde kabel en ka-

belbanen en het mede inbedrijfstellen van de machine. Het geheel is naar volle tevredenheid van de klant gerealiseerd.

