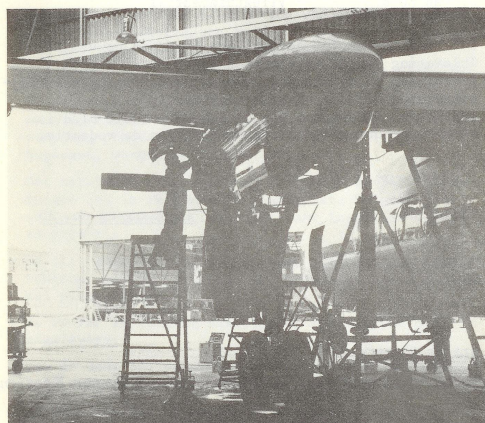


AD REM



14-DAAGS PERSONEELBLAD VAN AVIO-DIEPEN N.V. VliegVeld Ypenburg-RuSWuk

No. 15

-2-

Redaktie.

Mr A.J. van Deemter - Afd. Personeelzaken
Hoofdredakteur
Ir E.W. Insinger - Kunststoffenbedrijf
J. Lahay - Afd. Personeelzaken
Redaktie-secretaris
J.M. Tönjann - Afd. Verkoop
Wvd. Hoofdredakteur
J. van Zeist - Vliegtuigbedrijf

Dit blad verschijnt éénmaal per 14 dagen op vrijdag.
Inlevering van de te plaatsen tekst dient uiterlijk te
geschieden op de maandag, voorafgaande aan de verschij-
ningsdatum bij de redaktie-secretaris.
Overnemen of bewerken van de inhoud van dit blad is
slechts geoorloofd met toestemming van de redaktie.

.-

23-8-1968

1e jaargang no. 15

BIJ DE VOORPLAAT

Werkzaamheden aan een FRIENDSHIP, vanuit hangar B gezien.

-3-

AVIO-DIEPEN KRONIEK.

- Uit de F-5-lijn kunnen wij vermelden, dat de malver-
dubbeling voor segment 2700, 2710 en 2720 door Ca-
nadair later zullen worden geleverd dan gepland is.
De samenbouw van de segmenten 2790 en 2760 loopt
thans volgens schema.
De opgaaf om het 3e segment 2700 in 13 dagen te vol-
toeien is gerealiseerd. Het 4e segment 2700 werd in
11 dagen samengebouwd.
- Aangezien de RF-84F vliegtuigen van de Noorse Lucht-
macht binnen afzienbare tijd vervangen zullen worden,
zal het inspectieprogramma aan deze vliegtuigen, dat
wij reeds bijna 10 jaar hebben uitgevoerd, eind van
dit jaar worden afgesloten.
De goede relatie, welke tussen de Noorse Luchtmacht
en Avio-Diepen bestaat, zal in de vorm van het F-104-
sampling-programma, waarmee wij medio dit jaat zijn
begonnen, worden voortgezet.
- Het onderhoudsprogramma aan de Deense RF-84F vlieg-
tuigen zal in 1969 worden voortgezet. Volgend jaar
zullen wederom 18 vliegtuigen voor inspectie worden
aangeboden.
- De Air Congo F-27 is vorige week vrijdag naar Fokker-
Schiphol gevlogen, alwaar de overdracht aan Air Congo
zal plaatsvinden.
- De PH-PBF is volgens planning op 16 augustus j.l.
afgeleverd.
- Van de door ons personeel op Schiphol te behandelen
F-27's is de F-266 inmiddels aan Air Inter afgeleverd.
De door ons uit te voeren werkzaamheden aan de F-269
voor CEP zijn op 19 augustus beëindigd. De verdere
afhandeling van deze machine geschiedt door Fokker-
personeel.
Aan de F-267 voor Air Inter zijn de werkzaamheden ook
beëindigd en worden certificatieproeven uitgevoerd.

Op het ogenblik zijn de volgende vliegtuigen onderhanden:

F-270 - CEP
F-271 - Air Inter
F-272 - Air Inter
F-273 - CEP
F-274 - CEP.

- De F-6 van Spantax zal vermoedelijk in oktober a.s. bij ons arriveren voor o.a. een Check-V-inspectie.
- Sinds vorige week woensdag wordt weer door enige Denen van de Fa. Sennerskov aan de persen in het Kunststoffenbedrijf en F.O.-laboratorium gewerkt. De kunststofpers van Aviolanda zal in het najaar naar Avio-Diepen worden overgebracht.
- Vorige week is de 100e autoclaaf-charge gemaakt.
- De nieuwe isolatiewand aan de vliegveldzijde in Hal A is gereed en geeft deze werkplaats een lichter aanzien. Ook de aangebrachte ruiten worden op prijs gesteld.
- Op 15 augustus bezocht een aantal ouders van toekomstige leerlingen van onze bedrijfsschool ons bedrijf om een indruk te krijgen van de omgeving waarin en de omstandigheden waaronder hun zonen in de komende twee jaar hun werkzaamheden zullen verrichten. Het is een bijzonder geanimeerde avond geworden, die van beide zijden bijzonder is gewaardeerd.
- Recentelijk zijn door Fokker 4 F-27's aan Garuda Indonesian Airways en 1 F-27 aan de Deense maatschappij Aero Lease verkocht. Beide verkopen betreffen het MK 600-type. De huidige verkoopstand voor Nederland is thans 293 vliegtuigen.

EIGENLIJK MOEST EEN TECHNEUT

In een artikel in Adrem No. 9 citeerden wij Generaal Wolff van de Koninklijke Luchtmacht, die eens gezegd heeft: "Eigenlijk moest een technicus een zuster naast zich hebben, die hem - als was hij chirurg - zijn gereedschap aangeeft". Wij zijn het nog steeds met de Generaal hartroerend eens en om het op ons bedrijf te betrekken, zouden wij kunnen zeggen: "Eigenlijk moest een samenbouwer, monteur, electriciën of kunststoffenbewerker een zuster naast zich hebben, die hem zijn gereedschap aangeeft en het na gebruik weer opbergt".

Afgezien van het plezier in je werk, dat hierdoor ongetwijfeld bevorderd wordt, is het bijzonder geruststellend te weten, dat een secure juffrouw de zorg heeft over de spullen, waarmee je werkt. Dan zou FOD-gevaar tot het uiterste beperkt blijven. U weet toch wat FOD betekent?

FOREIGN OBJECTS DAMAGE, de in de vliegtuigwereld ingeburgerde term voor schade aangericht door vreemde voorwerpen.

Omdat de Nederlandse vertaling zo lang is en toch eigenlijk nog niet duidelijk is, houden wij het ook op FOD.

Trouwens, FOD doet denken aan ons VOD, vuil, iets wat niet hoort en daar willen zij het uiteindelijk over hebben.

Wij weten wel, er is al, en wordt nog steeds zo veel gepubliceerd over de gevolgen van het niet in acht nemen van veiligheidsregels in de vliegtuigwereld, dat je geneigd bent te zeggen: "Moet dat nou?" Ons antwoord hierop is: "JA, HET MOET!"

Zo lang FOD tonnen geld kost en vaak ook mensenlevens, zo lang gevaarlijke situaties door FOD kunnen ontstaan, zo lang het gevaar van FOD niet voldoende wordt onderkend, zo lang wij vliegtuigen of onderdelen daarvan maken en repareren, kan er niet genoeg op het belang van het weren van FOD geschreven en gesproken worden.

Wat moeten wij er aan doen?

Goed, er bestaan veiligheidsregels en er zijn genoeg ..

acties over dit onderwerp geweest en toch schijnen deze slechts ten dele de beoogde uitwerking te hebben!

En waar ligt dat nou aan? Het antwoord op deze vraag is:

Aan de man zelf, voor wie deze regels gemaakt zijn. Het is n.l. vast komen te staan, dat zorgeloosheid van de man op de werkplek de hoofdoorzaak is van FOD. Om dit met een voorbeeld te illustreren.

Het loopt tegen kwart over vijf, je schraapt gauw je gereedschap bij elkaar, overall uit, wassen, in je auto stappen en naar huis

Dit laatste wordt iedereen van harte gegund, maar waar liet je je schroevendraaier, de boorkrullen, het metaal-vijlsel en dergelijke zaken.

Oh, ergens in een hoekje, waar het niemand hindert, vind ik morgen wel weer! Trouwens, mijn andere gereedschap, dat ik voor morgen nodig heb, heb ik in diezelfde hoek "bewaard".

We moeten er niet aan denken, dat die hoek vergeten wordt, omdat je onverwacht ziek wordt en een ander niet op de hoogte is van jouw "hoekjes", of dat je gewoon zelf vergeet je "hoekje" te ontruimen.

"Is dit niet wat overdreven?", zal de rechtgeaarde vliegtuigman opmerken. Neen, het gebeurt!

Deze situaties komen in werkelijkheid voor en kunnen tot FOD leiden.

Is dit nu onwil of onkunde van de betrokkenen? Neen, eerder een kwestie van instelling.

Je moet als vliegtuigman de instelling hebben om schoon te werken, je boeltje na je werk te checken en de rommel na je werk op te ruimen.

De instelling om ongerechtigdheid, die je opmerkt, al hebben die niet altijd betrekking op je werk, toch op te ruimen of zonnig te signaleren aan de bevoegde personen.

Deze instelling moet iedere vliegtuigman hebben, of hij nu samenbouwer is of kunststoffenbewerker, vliegtuigmonteur of schilder.

Je kunt in de vliegtuigindustrie niet vooruitgang genoeg krijgen, niet oplettend genoeg zijn, dat heeft de ervaring uitgewezen!

EEN ORIENTATIEREIS DOOR AMERIKA

De Technisch Bedrijfsdirecteur van Fokker-Dordrecht, Ir. D.J.B. Aris, heeft in FoDoPost een artikel geschreven over de laatste ontwikkelingen in de Amerikaanse vliegtuigindustrie.

Wij vinden dit artikel bijzonder interessant voor onze lezers en hebben daarom gemeend het in Adrem over te moeten nemen.

Vlak na de 2e wereldoorlog had Amerika voor velen in Europa de roep een land te zijn, waar alles groter en beter was. Wat in Europa nog nauwelijks bekend was, werd reeds in Amerika op grote schaal toegepast. De nylonkousen en ijskasten, die vlak na de oorlog werden geïmporteerd, waren daar sprekende voorbeelden van.

De tijd heeft sindsdien echter niet stilgestaan en Europa heeft zich met rappe schreden verder ontwikkeld en zich een welvaartsniveau toegeëigend, dat in vele opzichten niet onder schijnt te doen voor dat van Amerika. Het was dan ook bijzonder interessant om een studiereis naar Amerika te kunnen maken om de stand van de techniek en de toepassing daarvan te vergelijken met ons land. Uiteraard moest dit onderzoek beperkt blijven tot datgene, wat in de vliegtuigindustrie geschiedt.

De algemene indruk, die het bezoek achtergelaten heeft, is nog steeds dezelfde. Qua techniek en ontwikkeling zijn we in Europa, zeker in het algemeen gesproken, niet achter, qua toepassing en de schaal, waarop een en ander geschiedt, des te meer.

Het laatste punt kan het best worden geïllustreerd aan de hand van enkele ervaringen bij de bouw van zeer grote passagiersvliegtuigen. Bij de Boeing fabrieken in Seattle wordt sinds twee jaar gewerkt aan de bouw van een passagiersvliegtuig, de 747, dat plaats moet bieden aan 490 passagiers en dat non-stop over de oceaan kan vliegen. Het is in feite een grotere uitvoering van de bekende 707.

Om U een beeld te geven van de orde van grootte, waar we over praten, zou onze F-28 er aldus uit komen te zien, wanneer zij in verhouding vergroot zou zijn tot de 747, (zie tekening op pag. 10).

Het vliegtuig werd gebouwd in een hal, waarvan de bouw 2 jaar geleden gestart werd. Deze hal is ca. 38 meter hoog, 600 meter lang en 550 meter breed. D.w.z. dat het vloeroppervlak van deze hal aanzienlijk groter is dan het vloeroppervlak van alle bij het Fokker-concern aangesloten bedrijven. Toch zal slechts in deze hal de samenbouw en de eindlijn van de 747 worden ondergebracht. In de eindlijn zal plaats zijn voor 10 van deze toestellen. Het totaal aantal mensen, dat in deze hal werkzaam zal zijn, bedraagt ongeveer 10.000.

Tegelijk met de bouw van deze hal werd begonnen met het maken van de eerste samenbouwmallen voor de 747, zodat nu bijna 2 jaar later niet alleen de hal gereed is, maar ook bijna het eerste vliegtuig. Op 1 september zal n.l. de roll-out, d.w.z. het leveren van het eerste vliegtuig aan het vliegtuigbedrijf plaatsvinden.

De samenbouwmallen voor een dergelijke luchtbus, waarvan de cockpit ongeveer op de hoogte is van de 4e verdieping van een normaal woonhuis, zijn bijzonder groot. In afwijking van de bij ons in gebruik zijnde mallen, zijn ze geheel in lichtmetaal vervaardigd, om het verschil in uitzettingscoëfficiënt van vliegtuigdelen en de mal op te heffen. De mal zelf bestaat meestal uit een viertal verdiepingen en op elke verdieping zijn mensen bij de samenbouw werkzaam. Heel vaak vindt men een bordes, waarop enige eenvoudige gereedschapswerktuigen, zoals een draaibankje, een vijlmachientje, een slijpbankje e.d. zijn opgesteld, als bouwunit terug in de samenbouw. Deze machines, die op een soort vloertje gemonteerd zijn, worden in het geheel naar de betreffende verdieping in de samenbouwmal gehesen om daar als ondersteuning bij het samenbouwwerk gebruikt te kunnen worden. De afstand tussen de kolommen in deze hal bedraagt ± 130 meter. Als U zich realiseert, dat een overspanning van de Moerdijkbrug, ± 100 meter is, zult U zich kunnen voorstellen wat voor spanten er in de dakconstructies werden gebruikt. In feite was het dus een 550 meter brede Moerdijkbrug, die de overspanning vormde. In het gehele gebouw komt niet een venster voor. Slechts een paar grote deuren geven de gelegenheid om het vliegtuig, waarvan de staart boven een huis van 6 verdiepingen uitsteekt, naar buiten te rollen.

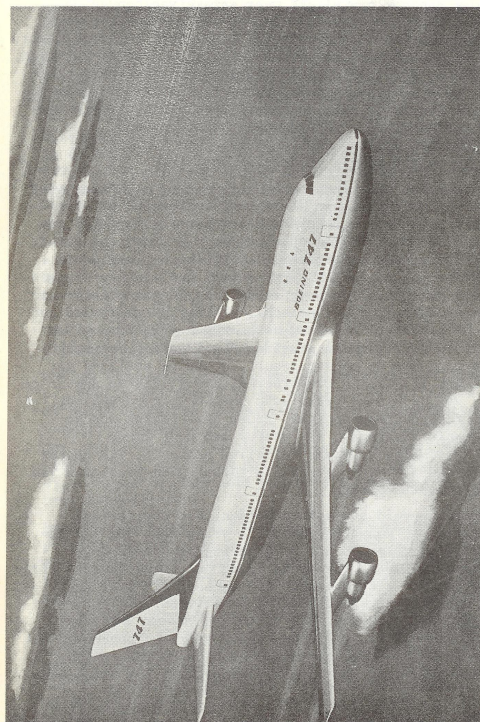
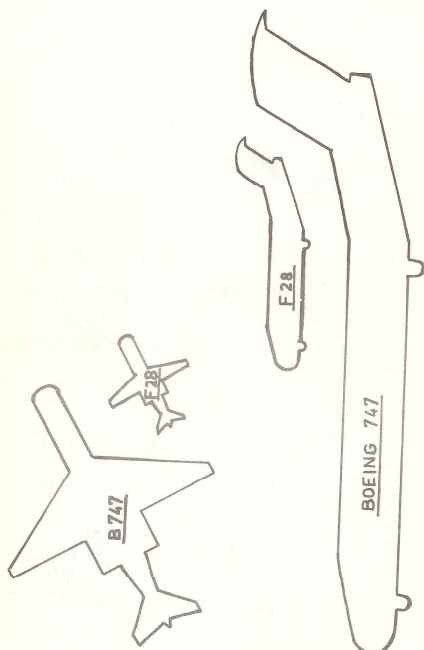
Voor de rest is het gehele gebouw kunstmatig verlicht, echter op een zodanige wijze, dat het verschil met het buitenlicht nauwelijks merkbaar is. Ook de temperatuur wordt via een bijzonder groot ventilatiesysteem redelijk op peil gehouden.

De kantoren zijn als verdiepingen in het fabrieksgebouw aangebracht. Een typisch voorbeeld van het verschil in welvaart werd gegeven door het feit, dat alle stoelen van de employé's wip/draaistoelen waren.

Het bovenstaande was bedoeld U een algemene indruk te geven over de verhoudingen t.o.v. die, welke wij gewend zijn.

Aan de B-747 was eigenlijk alles bijzonder groot. De vleugel huidvelden van de buitenvleugel waren uit een stuk en hadden een lengte van over de 40 meter. In een aparte fabriek in Auburn was een inrichting aanwezig om deze vleugel huidvelden een badenbehandeling te geven, d.w.z. dat alle baden meer dan 40 meter lang waren. Deze vleugel huidvelden werden in hun geheel op grote Cincinnati-freesbanken bewerkt. Ook deze banken hadden dus een werklengte van meer dan 40 meter. Hetzelfde gold voor de liggers. Het vormen van deze grote huidvelden leverde bijzondere problemen op. Dit ontstond door het machinaal bewerkte huidveld niet meer te strekken, (dat zou n.l. ook onmogelijk geweest zijn door het verschil in diepte, dat na de machinale bewerking aanwezig was) maar door het gehele huidveld te shotpenen, d.w.z. met stalen kogeltjes te beschieten, zodat als het ware een zeer verfijnde klopbewerking op het oppervlak werd uitgevoerd, waardoor de gevraagde zadelvorm in het huidveld kon worden aangebracht. Een bijkomend voordeel van deze behandeling was, dat het oppervlak een fijnere structuur kreeg en dus sterker was, doordat deze met de kogeltjes als het ware dichtgeslagen was.

Hoewel slechts 10% van het verspanende werk door Boeing zelf werd gedaan, waren alle machines, die zij gebruikten voor de productie en ook vele die gebruikt werden voor gereedschapconstructie, voorzien van numerieke control, d.w.z. dat de bewerkingen geschieden op grond van instructies, gegeven in een ponsband, zoals die was geproduceerd door een computer.



Er was dan ook nauwelijks meer sprake van een gewoon gereedschapswerktuig. Veel eerder zou gesproken kunnen worden van een machinecentrum, d.w.z. dat een combinatie van werkzaamheden, zoals boren, ruimen, frezen, kotteren, op één en dezelfde machine uitgevoerd kan worden, waarbij het wisselen van het gereedschap en het overgaan van de ene bewerking naar de andere door een door de computer vervaardigde ponsband wordt gecommandeerd. De computer nam trouwens een bijzonder belangrijke plaats in het gehele productieproces in.

Het bewerken van titanium had bij Boeing bijzonder veel aandacht gekregen. Dit stond mede in verband met de ontwikkeling van het supersonische transportvliegtuig, dat tegen 1975 door Boeing op de markt zal worden gebracht. Hoewel bij deze ontwikkeling op dit moment nog grote problemen op te lossen zijn, vooral ten aanzien van het totale gewicht, zijn toch reeds vele onderzoeken gedaan over de produktiemethode, die bij het vervaardigen van zo'n toestel nog naar voren komen. Bij Boeing was daartoe enerzijds een afdeling "engineering research" aanwezig, die de constructeurs de nodige adviezen gaf over hoe zij moeten construeren, d.w.z. die de specificaties van de nieuwe technische ontwikkelingen aan het constructiebureau doorgaf, zodat deze konden worden toegepast. Daarnaast was echter een zeer grote "manufacturing research" afdeling aanwezig, die geheel onafhankelijk van engineering research de problemen van de produktie oploste.

Wanneer gesteld zou kunnen worden, dat engineering research het antwoord gaf op de vraag wat, dan zou gesteld kunnen worden dat de afdeling manufacturing research antwoord gaf op de vraag hoe. Deze laatste afdeling bestond uit tenminste 500 mensen, die over een eigen ontwikkelingslaboratorium beschikten. Dit ontwikkelingslaboratorium had de grootte van Fokker-Dordrecht. Hier werden alle problemen, die betrekking hebben op het werken met numeriek bestuurd gereedschapswerktuigen, de vervaardiging van titanium produkten, het etsen van titaanplaten, het vormen van zeer grote lichtmetalen en titanen huidvelden, e.d. proefondervindelijk opgelost, alvorens dit in de produktie werd toegepast.

Zo was in deze proefafdeling een badencomplex aanwezig, met baden van een lengte van minstens 50 m., 2 m. breed en 8 meter diep. Hoewel deze badenafdeling niet gebruikt werd op het moment van ons bezoek en men stelde, dat in principe het lijnen een hogere prioriteit had dan het chemisch frezen, waren de middelen en uitrusting daarmee in tegenspraak.

Uiteraard was er wel degelijk wat te leren; met name in de sektor van de numeriek bestuurd gereedschapswerktuigen, het chemisch frezen van titaan en het bewerken van moeilijk te vervormen titaanlegering. Ook de kennis van het klinken en alle daarbij optredende problemen was bij Boeing indrukwekkend. Voor elk type verbinding was praktisch een aparte specialist in de afdeling manufacturing research aanwezig. Hiertegenover stond, dat het lijnen bij Fokker duidelijk een geavanceerder karakter droeg. Zo werd bij Boeing geen enkele stringer op een huidveld gelijmd; deze werden nog alle geklonken. Men hoopte in de toekomst zover te komen, dat ook stringers gelijmd zouden kunnen worden.

Wat de toepassing van nieuwe materialen betrof, werd bij Boeing een ontwikkeling verwacht in het gebied van de Boron en Carbon Laminates; dat zijn kunststoffen waarbij de bewapening bestaat uit zeer dunne en bijzonder sterke draden van boron of koolstof. Deze materialen hebben naast een bijzonder hoge sterkte een grote weerstand tegen vermoeidheid en gunstige eigenschappen bij hoge temperaturen.

Behalve een bezoek bij Boeing werd ook Lockheed in Los Angeles bezocht, zij het dat het bezoek hier noodgedwongen korter moest duren. Ook hier wordt een zeer groot vliegtuig gebouwd, n.l. de Lockheed 1011. Dit toestel biedt plaats aan 350 passagiers en kan in de huidige uitvoering non-stop van New-York naar Los Angeles vliegen. De bedoeling ervan is vooral om het lokale Amerikaanse verkeer, dat 42% van het totale luchtverkeer in de vrije wereld uitmaakt, op te vangen. Het blijkt n.l., dat grote vliegvelden reeds op het maximum van hun capaciteit qua aantallen vluchten zijn gekomen.

Dat betekent, dat de groei van de luchtvaart, die in Amerika op 10 à 11% per jaar wordt geschat, slechts kan worden opgevangen door grotere vliegtuigen in te zetten, zodat door hetzelfde aantal vluchten meer passagiers kunnen worden vervoerd. Dit is de achtergrond voor het ontstaan van deze immense nieuwe vliegtuigen. Hoewel in Europa op den duur een overeenkomstige situatie zal ontstaan, is deze ontwikkeling 10 jaar achter bij de V.S. Het aantal luchtbussen, dat in de toekomst nodig zal zijn in de V.S. en Europa, ziet er als volgt uit:

	V.S.	Europa
1972	100	15
1975	300	145
1980	550	325

Uit dit overzicht ziet men, dat Europa duidelijk vijf jaar achter ligt qua behoefte bij de V.S.

De Europese luchtbus, waarvoor plannen bestaan bij de Franse, Duitse, Engelse en Nederlandse regering wordt dan ook niet vóór 1975 verwacht. Bij Lockheed wordt bijzonder hard gewerkt aan de 1011. Verwacht wordt, dat december 1969 de roll-out zal plaatsvinden. Hoewel dit toestel iets kleiner is dan de eerder door ons bekeken Boeing 747, was een en ander toch bijzonder indrukwekkend. Ook hier bedroeg de rompdiameter van het vliegtuig ongeveer 6 meter, ook hier was het mogelijk 9 mensen naast elkaar te laten plaatsnemen, d.w.z. dat er twee gangpaden tussen de rijen stoelen waren aangebracht. De muziek in deze ruime cabine zal dan ook in stereo worden uitgevoerd. De constructie van de 1011 is vergeleken bij die van de 747 zeer conventioneel. Behalve op die plaatsen, waar de sterkte dit vroeg, werd praktisch geen titanium gebruikt. Ook de constructie van huidvelden en andere delen van het vliegtuig waren zeer conventioneel, n.l. gewoon plaat met daarop vastgeklonken liggers.

Bij Lockheed was de invloed van de produktie-afdeling duidelijk sterker dan bij Boeing, zodat qua revolutionaire methodieken veel minder viel te bespeuren en het toestel op een ongetwijfeld goedkopere en snellere wijze kan worden vervaardigd.

Ook in deze fabriek waren zeer vele numeriek te besturen werktuigen te zien. Lockheed stelt zich voor een produktie van 104 vliegtuig per maand van deze reuzen te realiseren. Op dit moment waren er reeds 170 van verkocht. Het break-even-point ligt echter op 350 stuks zodat nog zeer vele toestellen moeten worden verkocht. Lockheed heeft zelf 400 miljoen dollar in de ontwikkeling van dit toestel gestoken. D.w.z. dat 80% van het totale vermogen in dit ene projekt op het spel wordt gezet. Dit zijn bijzonder grote risico's, die, zoals het geval van Convair ons leert, niet altijd goed behoeven af te lopen.

Hoewel nog zeer veel meer details te vertellen zouden zijn over alle technische ontwikkelingen, die in deze twee grote fabrieken te zien zijn, lijkt het minder geschikt om dat verder uit te werken. Het doel van dit verhaal is dan ook eenieder een globale indruk te geven van de geweldige grote ontwikkeling die de vliegtuigindustrie op dit moment in de V.S. doormaakt. Het verwachte groeipercentage van 10/11% van het luchtverkeer per jaar in de V.S. en van 10/14% in Europa maakt deze snelle ontwikkeling dan ook nog steeds noodzakelijk. De ontwikkeling van het luchtverkeer is bepaald nog niet in een eindfase gekomen. Om een deel van deze steeds groeiende vliegtuigbouw te krijgen of te behouden moeten echter zeer grote risico's worden genomen.

De concurrentie in Amerika is zeer groot. Naast de Lockheed 1011 brengt Douglas de DC-10 op de markt, een toestel van vergelijkbare grootte en capaciteit. De concurrentie tussen deze beide reuzen is bijzonder hevig. Het is dus bepaald niet zo, dat deze grote vliegtuigmaatschappijen op hun lauweren kunnen rusten. Integendeel, alle energie moet worden ingezet om een zo laag mogelijke kostprijs te realiseren, ook voor deze zeer grote vliegtuigen. Wij zullen ons dit bij Fokker goed moeten realiseren en willen we mee blijven spreken op de wijze, zoals we dat tot nu toe gedaan hebben in de vliegtuigindustrie, dan zal dit slechts mogelijk zijn door efficiëntie en vernuft een inspanning te leveren, die aan de grenzen van ons kunnen ligt. Een te gemakkelijke instelling door het grote succes van de T-27 zou voor het voortbestaan van onze onderneming bijzonder gevaarlijk kunnen zijn.

VAN DE REDAKTIE.

Nu ruim de helft van het aantal voor 1968 geplande nummers van ADREM van de "rollen" is gekomen, leek het ons goed eens een nabeschouwing te geven over wat er zo in de afgelopen tijd is gepresteerd.

Toen wij in het 1e nummer vermeldde, dat die aflevering op een spiksplinternieuwe apparatuur was afgedraaid, was dat de vermelding van een feit met een zeer bewogen achtergrond. Hoewel immers de leverancier van de "Rota-Print" de nodige hand- en spandiensten verleende, kwam het eigenlijke werk van het afdraaien neer op de Heer Kalkman, die als voormalig chef van de Verzendvoorbereiding uiteraard geen enkele ervaring had op het gebied van druktechnieken. Dat hij in korte tijd, ondanks zijn gebrek aan ervaring, ons blad zo'n aangenaam uiterlijk heeft weten te verschaffen, is een feit, waarvoor de redactie hem bijzonder dankbaar is.

Nu de Heer Schaareman weer is hersteld van zijn gecompliceerde beenbreuk en de door de Heer Kalkman overgenomen taak weer op zich gaat nemen, spreken wij gaarne de wens uit, dat de uiterlijke kwaliteit gehandhaafd zal blijven.

Wat de inhoud van dit blad aangaat, hebben wij moeten constateren, dat slechts een zeer beperkt aantal medewerkers zich geroepen heeft gevoeld iets in ons blad te publiceren. De redactie is deze medewerkers erkentelijk voor hun bijdrage, doch zou zich gaarne in haar inspanningen om ons 14-daags blad lezenswaardiger, interessanter te maken, gesteund zien door een veel ruimer aantal medewerkers, daar dat voor haar het bewijs zou zijn, dat er van de zijde van het personeel appreciatie bestaat voor de vaak moeilijke taak om ADREM vol te krijgen met voor ieder lezenswaardige artikelen. Mogen wij lange deze weg daarom nog eens een beroep doen op onze collega's van hoog tot laag om ons te helpen aan copy?

In dit verband zouden wij graag willen voorstellen in een volgend nummer eens iets te horen van de reacties uit de gezinnen van onze medewerkers. Is er niet één van de dames, die het durft te wagen de redactie een opinie over de inhoud van ons blad te geven? Mogelijk brengt een zodanige reactie ons op nieuwe ideeën.

P.V.D.A.-NIEUWS.

V I S C L U B

Bij voldoende deelname, tenminste 20 personen, bestaat de mogelijkheid voor onze visclub om collectief lid te worden van de 's-Gravenhage Hengelaarsvereniging. Deze beschikt o.a. over de visrechten in een groot aantal polders in Zuid-Holland (Hoogmade, Boskoop, Alphen a/d Rijn, enz.), alsmede in het Brielse Maas complex. Tevens kunt U dan voor f. 2.50 per jaar B-lid worden van de Delftse Hengelaarsvereniging, die o.m. beschikt over de visrechten in nagenoeg het hele Westland, en, ook voor f. 2.50 per jaar, van Groot Rotterdam.

Uw voordelen van dit collectief lidmaatschap zijn:

1. Inschrijfgeld is niet verschuldigd;
2. De contributie, die anders eens per jaar in zijn geheel moet worden voldaan, kan nu van Uw periode-salaris worden ingehouden;
3. De contributie bedraagt normaliter f. 17.50 per jaar. Als e.e.a. doorgaat, zal de visclub hierop een korting verlenen, waardoor het lidmaatschap voor onze leden f. 1.-- per periode zal bedragen. (exclusief eventuele B-vergunningen).

Daar wij dit nog uitgebreid met de GHV moeten bespreken, verzoeken wij U, indien U hiervoor interesse heeft dit vóór 1 september 1968 op te geven bij de Heren Broeders, Van Leeuwen, Versteeg of Lutz.

Zaterdag 14 september organiseren wij een zoetwater-vistrip op het Amstelmeer in Noord-Holland.

De deelname-prijs bedraagt f. 3.50 per persoon voor leden en f. 6.-- per persoon voor niet-leden van de visclub. Deze prijs is inclusief vervoer en boten.

Voor voer en aas dient U uiteraard zelf zorg te dragen. Vertrek vanaf Ypenburg ca. 03.30 uur en wij verwachten om ongeveer 18.00 uur weer thuis te zijn.

Aan deze trip is een wedstrijd verbonden, waarvoor enige zeer aantrekkelijke prijzen beschikbaar zijn. Het wedstrijdreglement zal t.z.t. aan de deelnemers bekend worden gemaakt.

In verband met het bespreken van de boten dienen de inschrijvingen uiterlijk 26 augustus a.s. ingeleverd te zijn bij bovengenoemde Heren.

P.V.D.A.-NIEUWS (vervolg)

Haags Film Museum

Reeds velen besloten, naar aanleiding van ons "film"-artikel in het vorige nummer van ADREM, de televisie-programma's van de dinsdagavond de rug toe te keren en over te gaan naar de hogere school op filmgebied, het Filmcentrum Haags Museum.

Immers, alleen deze stap kan de ware liefhebber bevrediging geven, terwijl wij de aarzelenden onder U er op willen wijzen, dat er dan nog zes andere avonden overblijven om U, mocht U dat toch niet kunnen laten, alsnog over te geven aan het zogenaamde "kast kijken".

Aarzel niet langer. Bedenk dat ook voor U "uit" goed is!

Fl.

PERSONEELSMUTATIES.

In dienst:

12.8.1968 dHr. R. Blanken - Montage II
(terug uit Mil. dienst)

BURGERLIJKE STAND.

Geboren:

14.8.1968 Sandra,
dochter van dHr. en Mevr. J.J. Egges

14.8.1968 Richard, Michel,
zoon van dHr. en Mevr. S. v.d. Vlist

17.8.1968 Petra, Elisabeth,
dochter van dHr. en Mevr. M v. Vliet.

DANKBETUIGING.

Hierbij dank ik, mede namens mijn vrouw, de afdeling Bankwerkerij, de Personeelsvereniging en de afdeling Voetbal van de Personeelsvereniging voor de bloemstukken en andere blijken van attenties, die wij ter gelegenheid van de geboorte van onze zoon Hans hebben mogen ontvangen.

H.H.W.A. Bourquin.

VRAAG EN AANBOD

Te koop:
1 autohoes voor een Fiat 600 D. Z.g.a.n.
Inl.: T. Broeders. Tst. 334.

WIJNFEST 31 AUGUSTUS

Nog even helpen wij U herinneren aan het wijnfeest dat wij zaterdag 31 augustus 1968 in de kantine houden. Wij schenken een grote variatie wijnen tegen zeer aantrekkelijke prijzen. Wij verwachten een enorme opkomst! p.v.a.d.

CURSUS FRANSE TAAL

De SERVICE CULTUREL van de FRANSE AMBASSADE in Den Haag organiseert van 30 september 1968 tot 31 mei 1969 wekelijkse cursussen in de Franse taal, grammatica, conversatie, algemene kennis van Frankrijk, Literatuur-geschiedenis, vertalen, toeristische aardrijkskunde.

Deze lessen worden gegeven voor een ieder, die of Frans wil leren of zijn kennis van de Franse taal en het land wil verbeteren en uitbreiden.

Documentatie-materiaal ligt bij de afdeling Personeel-zaken ter inzage.