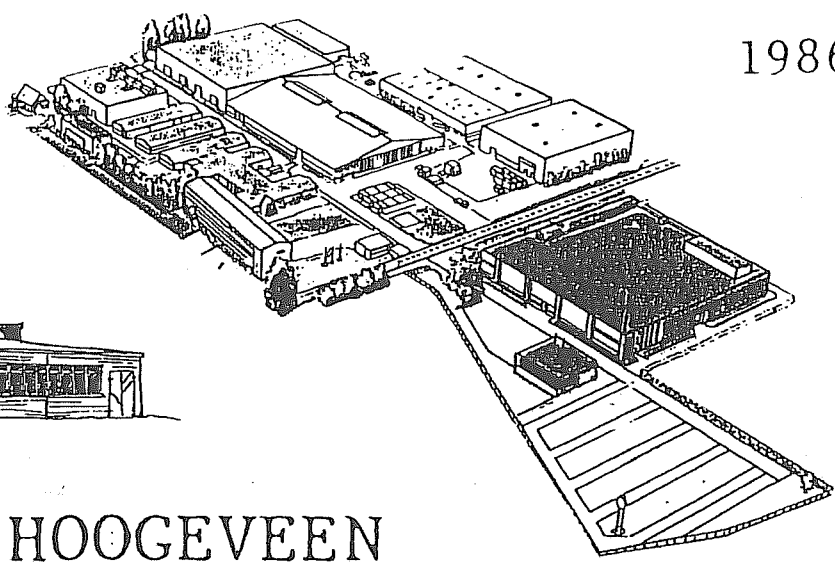
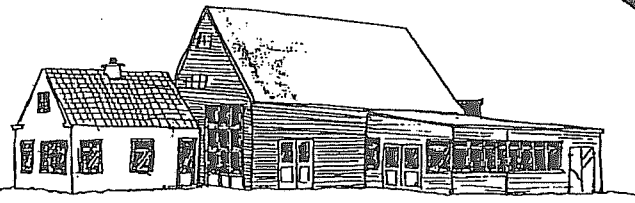


1961

1986



FOKKER HOOGVEEEN

DE EERSTE 25

Niet omzien maar doorgaan met de volgende 25 jaar. Dat gaat natuurlijk niet. Op 18 september 1986 staan we toch even stil bij datgene wat achter ons ligt. Deze feestkrant biedt een terugblik. Het is niet de bedoeling een minutieus verslag van alle gebeurtenissen te geven. Dat zou een roman van 2000 pagina's opleveren. Een selectie van hoogte en diepte-

punten, waarbij volledigheid niet nagestreefd is. Een sfeertekening over 25 jaar was het doel. Natuurlijk is een ieders bijdrage belangrijk geweest. Zeker in het begin van de Lichtwerkperiode zijn er soms ongelofelijke prestaties geleverd door velen. Niet alleen de op vervaardigde produkten gerichte activiteiten, maar ook de ondernemingsraden, de per-

soneelsvereniging, de bedrijfsopleiders hebben middels hun activiteiten de smeerolie geleverd, die de Lichtwerk/- Fokker motor heeft laten draaien. Vijfentwintig jaar groeien, stilstaan en weer verder groeien. De eerste 25 medewerkers hebben vele collega's zien binnenkomen. Ruim 150 in 1969, 133 in 1972, 200 in 1979 en nu ruim 400.

DE OPRICHTING

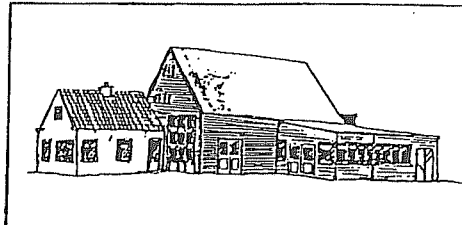
Het papieren bestaan van NV Lichtwerk begon op 18 september 1961. Het zou nog enige maanden duren voordat met de werkzaamheden kon worden gestart. Uit verschillende lokaties was Hoogeveen uitgekozen. Hierbij hebben de zeer actieve en initiatief rijke inbreng van de toenmalige burgemeester Bakker en zijn gemeentesecretaris van Veen een belangrijke rol gespeeld.

in Nederland te gaan pionieren, dat avontuur sprak tot de verbeelding. Natuurlijk werd je tot de verbeelding enthousiast gemaakt, vertelt een van de medewerkers van het eerste uur, maar gevraagd worden om mee te gaan dat was er niet bij. Je bood het zelf aan. Zeker is, dat voor het vertrek naar Hoogeveen door een aantal mensen al voorbereidende werkzaamheden voor het nieuwe bedrijf werden verricht.

DE BOERDERIJ

Ook in 1962 was het niet gebruikelijk een boerderij te gebruiken om een Lichtmetaalbedrijf in te starten. Wellicht toen al een bewijs dat vanaf het prille de lichtwerkers in staat waren om de meest vreemde en uiteenlopende zaken te benutten. In het verdere verloop van de geschiedenis zullen de lezers nog opmerkelijke staaltjes van creativiteit en vernuft worden voorgeschoteld. Niet alles verliep vlekkeloos. Wolter Snippe grijnst nog als hij eraan terug denkt. De eerste lading materiaal voor de zenderkasten zakte prompt door de vloer, op zoveel gewicht was de constructie niet berekend.

Op Aviолanda Papendrecht, de "geboorteplaats" van N.V. Lichtwerk, begon menig medewerker over Hoogeveen na te denken. De uitdaging om een nieuw bedrijf van de grond te tillen, op een andere plaats



(DE BOERDERIJ)

Niet iedere nieuwe medewerker vond onderdak in de boerderij. De eerste groep van de uit Avirolanda overgekomen medewerkers, startte met inspectie en onderhoudswerkzaamheden aan de Sabrestraaljagers van de luchtmacht. Dit betekende elke dag heen en weer naar de vliegbasis Twente.

Ook het "slopen" van tientallen Hunterstraaljagers geschiedde in gehuurde ruimtes elders in Hoogeveen. Inmiddels was op het huidige bedrijfsterrain de bouw van een nieuwe produktiehal gestart. Helaas bestaat de boerderij niet meer. Van de eerste klant van Lichtwerk, Philips, staat nu een groot productiebedrijf op de plek waar onze geschiedenis in 1962 begon.

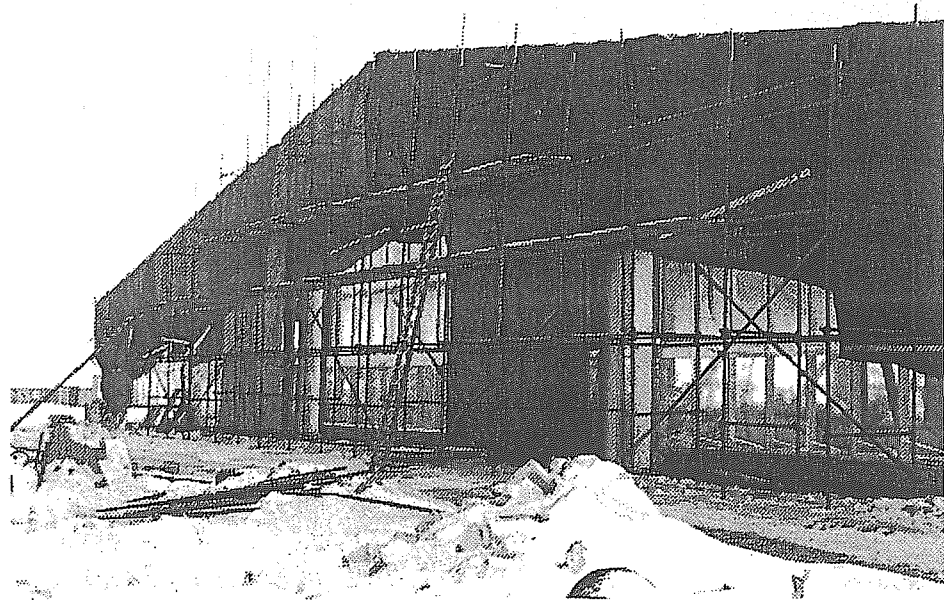
DE EERSTE KANTINEAPPARATUUR



HET MOET, DUS HET KAN
Tien jaren Lichtwerk, 1962-1972. Genoeg materiaal voor een lijvig boekwerk. De rode draad door deze periode was het zodanig grote vertrouwen in eigen kunnen, dat geen zee te diep, geen weg te lang en geen hemel te hoog was. 't Is niet altijd helemaal

BOUWEN EN WERKEN

Bitter koud was de winter van 1962/1963. Door allerlei oorzaken was er stagnatie in de bouw van de nieuwe produktiehal opgetreden. Om toch zo snel mogelijk "onder dak" te komen, hebben de toenmalige lichtwerkers, voor, tijdens en na hun gewone



DE GROTE HAL IN AANBOUW; WINTER 1962

werk ook de nodige bouwkundige werkzaamheden verricht. Van stenen uitbikken tot graafwerkzaamheden, van kozijnen en stellen tot ramen inzetten. Menige ruit heeft de wisseling van temperatuur, warm naar -18°C niet overleefd. In de zelfgeconstrueerde deuren, zo beweert een medewerker stellig, zitten zeker 4500 door mij, met de hand aangebrachte klinknagels. Wat te denken van de pan soep, die bij toerbeurt door de vrouwen van de medewerkers werd gemaakt en op de kachel werd warmgehouden. Het uiteindelijk in gebruik nemen van de grote produktiehal betekende voor menig medewerker het gevoel te gaan "wonen" in het eigengebouwde huis.

goed op de pootjes terecht gekomen, maar toch, ogen beginnen te glinsteren, tongen komen los als medewerkers over deze periode vertellen. Heel simpel, stelt Hans Batenburg, je was 24 uur per dag in dienst, je moest alles kunnen, alles weten en wat je te kort kwam dat leerde

je maar snel bij. Als het voor een opdracht nodig was om zelf de produktiemiddelen te ontwerpen of maken, omdat ze niet te koop waren, dan gebeurde dat gewoon. Indien noodzakelijk, werd je 's avonds van huis opgehaald. Niet iedereen vond dat altijd even prettig, maar

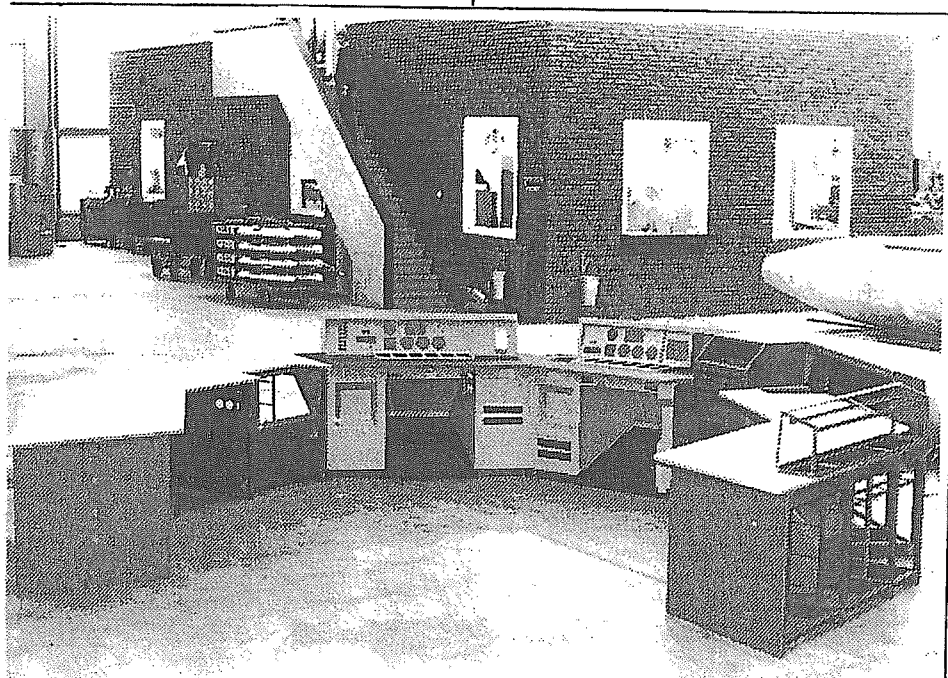
(HET MOET, DUS HET KAN)

toch, je was 200% gemotiveerd, de collegialiteit was enorm en je mocht (moest) je met verschrikkelijk veel dingen bemoeien. Voor Hans Batenburg kunnen tientallen andere namen in plaats gezet worden, de kern van de verhalen blijven hetzelfde.

VEELZIJDIGHEID

De eerste miljoenenopdracht was het zgn. Kit 103 project: de ombouw van duizenden brandstoftanks van de F.84 F, om die bruikbaar te maken voor de starfighter. De start van een, tot vandaag voortdurend werkpakket, reparatie en revisie van pylons

en tiptanks. Hoogtepunten: de produktie van NF 5 pylons 1968-1970. De produktie van N containers 1967-1970 en 1975-1977 zijn in dit verband grote en winstgevende opdrachten geweest. Grote orders van Holland Signaal, de zgn. kaartenrekken voor de HSA computers. Maar ook onderdelen voor het mechanische gedeelte van radar antenne installaties. Hoogwaardig reparatie/revisie werk, waarvoor technieken moesten worden bijgeleerd en aparte afdelingen werden opgericht, zoals Röntgenlassen, niet destructief onderzoek, machinebouw (hydraulische banken) etc. Maar ook: soldeerboutstandaards (500 links en 500 rechts). Helaas werden per abuis 1000 stuks voor linkshandige soldeerders/sters vervaardigd. De personeelsvereniging heeft ze nog jaren als prijs in diverse verlotingen gehad. Zeker nog vermeld moet worden de aluminium ramen 1967, de plint verwarming.



DE KASTEN VOOR DE VERKEERSTOREN VAN ZESTIENHOVEN

VLEUGELS EN WENTELWIEKEN

De verbinding vliegveld en Lichtwerk is zeker van 1966, de oprichting van de vliegclub, zeer hecht geweest. Reparatie/revisie en onderhoud van Piper-Cubs. De gelukkige medewerkers, die door loting het invliegen mochten meemaken, zagen zich na afloop de stropdas afknippen. De assemblage van 27 Alouette-helicopters betekenden van 1967 tot 1969 een technisch hoogstandje voor Lichtwerk. Naast de van het bedrijf naar het vliegveld reeds aanwezige roll-on, roll-off baan, werd op het bedrijfsterrein een heliplatform aangelegd. In de luchtvaart sfeer blijvend moet de vervaardiging van de inrichting (bedieningskasten) voor de verkeers-

DE ALOUETTES KLAAR VOOR AFLEVERING



torens Schiphol en Zestienhoven zeker worden vermeld.



EN TOENFOKKER

1969- Aan het zelfstandige bestaan van Lichtwerk kwam een einde. Opgenomen in de grote Fokkerorganisatie werd het niet alleen het jongste maar ook het kleinste kind binnen de familie.

Een zeker gevoel van trots, herinnert Wim Kok zich. Fokker betekende toch wel wat. Maar ook de gedachte dat op het gebied van vliegtuigbouw het geweld zou losbarsten. Wat dat betreft werd zijn geduld nog tot 1976 op de proef gesteld. Uiteraard ging de aanpassing van de Lichtwerk organisatie naar de Fokker organisatie niet zonder ongemakken en irritatie. Meer regels, ingewikkelder rapportage, een beetje bureaucratiescher, het was wel eerst even wennen. Toch zijn de positieve kanten, meer continuïteit in het werk-aanbod, het gebruik kunnen maken van kennis en kunde van de "Grote Broer" gaan overheersen. In 1972 werd Lichtwerk als Fokker vestiging toegevoegd aan het Fokker bedrijf Drechtsteden. De toenmalige directie van Fokker Drechtsteden nam de taken van de Lichtwerkdirectie over. Hoewel de naam N.V. Lichtwerk niet meer voorkwam in correspondentie en officiële stukken, heeft het nog jaren geduurd voordat de blijkbaar onverslijtbare groene overalls met Lichtwerk op de borstzak uit de produktieafdelingen waren verdwenen.

ER ZITTEN TOCH OOK WIELEN ONDER

Er zat vaart in de carrière van Henk Hartgers. Na de Aluette periode waarin hij als produktie voorbereider, trouble shooter z'n sporen had verdiend, kon hij z'n tandenborstel inpakken en bij Gloster-S&O de kunsten van het voorbereiden/-produceren van Hydrantdispensers (tankwagens) afkijken.

We schrijven 1969. Ook de produkte van een tankwagen voor de Luchtmacht wordt ter hand genomen. Veel wordt zelf ontworpen, bedacht en uitgeprobeerd. Het testen van de tankwagens in de daarvoor ontworpen proefstand heeft één groot nadeel. Het vermogen dat de electromotor bij opstarten gebruikt is zo enorm, dat er tegelijkertijd niet teveel andere "stroomvreters" in het bedrijf mogen draaien, anders gaat toch echt het Licht uit. De bekroning op het tankwagentijdperk is de ontwikkeling, ontwerp en produktie van een tankwagen, die een Jumbojet binnen uiterst korte tijd zo'n 80.000 liter brandstof kan toedienen. Deze tankwagen is op dat moment (1972), het tweede exemplaar ter wereld en wordt

van een foto af ontworpen en gebouwd. Voor het uit de fabriek rijden van het gevaarte, moet een produktie lijn worden afgebroken. Het is zoals Hartgers stelt financieel-/commercieel gezien geen paradepaardje geweest, maar technisch gezien een gaaf voorbeeld van technisch kunnen, het betere stuntwerk.

In 1973 wordt de produktie van tankwagens beëindigd en vind de overname plaats van Carstabo vouw-wagen fabrikant en duikt het Hoogeveensche bedrijf het recreatietijdperk in. Een geheel eigen en ingrijpend gewijzigd model vouw-wagen, de "travel-sleeper" wordt in produktie genomen. De ervaringen opgedaan met de tankwagens, daar zitten ook wielen onder, bezorgen Henk Hartgers de opdracht een seriematige produktie op te zetten. Deze seriematige produktie van vouw-wagens heeft voorbeeld gestaan voor de serie- produktie van shelters in de jaren daarna. Helaas is met name de marketing, verkoop en service van de vouw-wagens, achtergebleven bij de kwaliteit van het produkt en zijn in 1975 de vouw-wagen activiteiten beëindigd. In de jaren daarna heeft een kortstondige opleving in het recreatie-gebeuren geleid tot de assemblage van ruim 100 lichtmetalen Canadese kano's.

De situatie voor betreft het voortbestaan van het Hoogeveensche bedrijf is met name in 1971 en 1972 zeer kritisch geweest. Helaas hebben personeelsinkrimpingen in 1971 en 1972 het ontslag van tientallen medewerkers veroorzaakt. Hierbij was een volledige klas bedrijfsschool-leerlingen die net het diploma in ontvangst hadden genomen. In de loop der jaren zijn alle toen ontslagenen weer bij Fokker Hoogeveen terug gekomen.





DE SUPERTANKWAGEN VOOR DE BOEING - 747

VAN LD.3 CONTAINERS TOT SHELTERS

Hoewel soms gekscherend de shelter met een container wordt vergeleken, zijn toch de enige containers die het Hoogeveense bedrijf heeft vervaardigd, de LD3 containers geweest. Deze in het begin van de zeventiger jaren geproduceerde voedselcontainers, voor de KLM moesten behalve de opslag van etenswaren, ook aan de eis voldoen dat het gewicht van drie stewardessen gedragen moest kunnen worden. De voedselcontainers werden vaak als opstap/trap gebruikt, vandaar!

Hoewel op het sheltergebied al eerder activiteiten werden verricht, wordt met het compleet in Hoogeveen, produceren van Shelters het jaar 1974 als startpunt beschouwd. Het maken van mobiele lichtmetalen behuizingen in het kader van de modernisering van het Hawk-geleidewapensysteem. Ook elders bleek belangstelling te bestaan. Eind 1974 werd er aan de koninklijke Landmacht een prototype geleverd. Het begin van een langdurige relatie. Weinigen hadden durven voorspellen dat de

produktie van die "hokken" zo'n enorme vlucht zouden nemen en met name in de jaren na 1979 zo'n belangrijke rol in het produktenpakket van Hoogeveen zouden gaan innemen. Ook bij de shelters onderscheidde het Hoogeveens bedrijf zich, door met eigen ontworpen apparatuur, testmethodes en op basis van de Graig-shelter (de Amerikaanse Licentiehouders) voortdurende produktverbeteringen tot stand te brengen

In het begin waren de methodes tamelijk primitief, hoewel Het moeilijkste was ze waterdicht te krijgen, vertelt Wim Kok. Om ze op lekken te kunnen testen hadden we een grote betonnen bak waar de shelter in verankerd werd. Bij het vullen met water kon ie door de verankering niet gaan drijven. De werkmeester en controleur bevonden zich in de shelter en speurden met behulp van hun zaklantaarns naar lekages.

Dit moest snel en nauwkeurig geschieden omdat anders gebrek aan verse lucht ontstond. Natuurlijk is er, sinds die tijd ontzettend veel veranderd en verbeterd. Klanten voor de Fokker Shelters bevinden zich in heel Europa en ook daarbuiten. De Hoogeveense produkten staan in poolstreken en in woestijnen. Grote orders voor de Landmacht (1980, 940 stuks, 1985, 200 stuks en 1986, 722 stuks) hebben de laatste jaren voor goede continuïteit in de produktie gezorgd. Ook bij de grote elektronica industrieën is de (RF 1/EMP shielded) Fokker Shelter een gewild produkt.



DE SHELTER LICHT, STERK EN MOBIEL

Het is maar kort een eenvoudige doos geweest, aldus Huub Bloks. Al heel snel boden we een shelter aan die afdoende afscherming bood tegen storing door elektromagnetische golven (RFI). Veel eigen theorieën, de praktische toepassing daarvan en het uittesten door zelf ontwikkelde apparatuur hebben

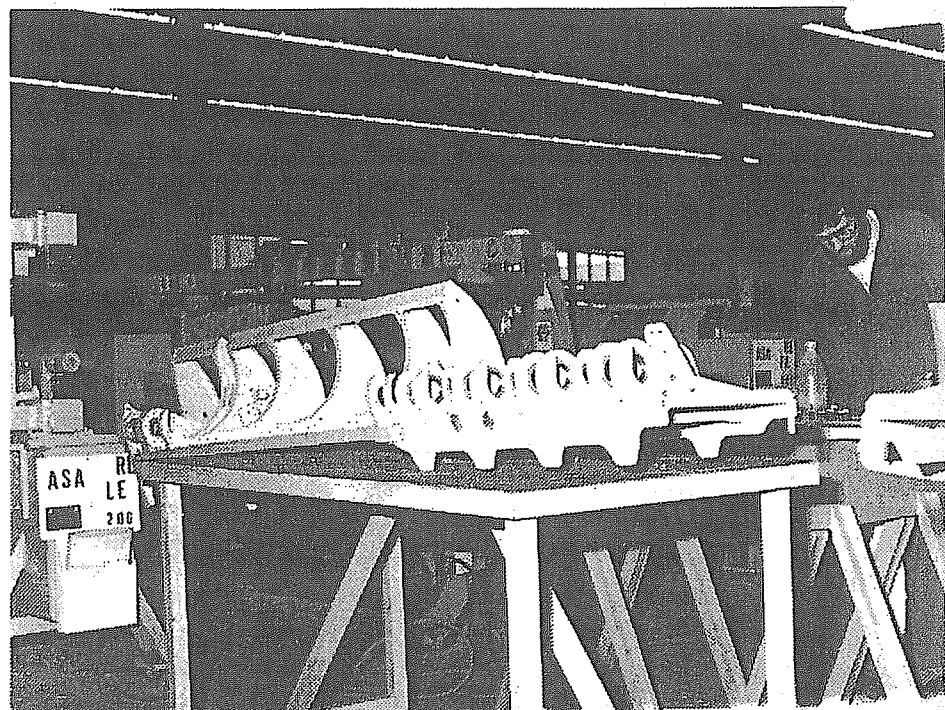
ons een voorsprong gegeven. De concurrentie heeft ons nog niet ingehaald, maar zit niet stil. Toen een aantal jaren geleden EMP afscherming het onderwerp van gesprek werd, bood Fokker een prototype EMP afgeschermde shelter aan. Wij zijn nu bezig de 2^e generatie shelters te ontwikkelen,

de Ballistic Shelter, de Tactical Ballistic Shelter, de Tempest Shelter, de EOVS-Shelter en de Nucleais Hardened Shelter. Als er nu nog iemand durft beweren, dat we stilzitten, of nog steeds op onze roem uit het verleden teren. Ik denk dat er niemand te vinden is, die dat durft beweren.

LUCHT- EN RUIMTEVAART.

Misschien kunnen we Avio-bruggen als voorloper van de vliegtuigsamenbouw beschouwen. In eerste instantie alleen panelen later ook rotondes en kappen. Van 1972 tot 1978 heeft dit projekt gelopen. Ook werd in 1974 gestart met Sea-Sparrow rails en kasten. Deze Hoogeveense bijdrage aan het o.a. voor Koninklijke Marine bestemde geleide wapensysteem, bestond uit 1.000 rails en 120 kasten. Eindelijk dus vliegtuigbouw, dacht in 1976 Wim Kok. Halverwege 1976 werd gestart met de samenbouw van de F 28 noodluiken. Veel ervaring met vliegtuigsamenbouw was er niet. Slechts enkele medewerkers hadden in het verleden ervaring opgedaan. Juli 1976 werd begonnen met Airbus-samenbouwwerk, de leg-fairing door en hinged door. November van dat jaar de low-speed aileron en twee jaar later 1978, de all-speed aileron en wingtip. Dit Airbus werk werd als lopende produktie van Drechtsteden overgenomen. Het detacheren van medewerkers in Drechtsteden moest echt wel even wennen.

Voor een korte periode werden er in 1978 vliegtuig-interieurdelen vervaardigd (vloeren, kleppen, afdeklijsten etc). De start met het Ariane



DE AIRBUS SAMENBOUW

werk vond in 1979 plaats. In 1981 werd van het bedrijf Schiphol de samenbouw van de Ariane interstages overgenomen.

In 1980 kon de afdeling een nieuwe produktiehal ingebruik nemen. Ondertussen is daar alweer de nodige ruimte afgestaan aan de shelter samenbouw. Ondanks de toekomstige verandering in het Hoogeveense bedrijf, zullen de niet Fokker vliegtuigsamenbouwactiviteiten, blijven doorgaan. Kort geleden is zelfs beslist om voor wellicht langere tijd Shorts-samenbouw werk van Drechtsteden over te nemen.

SPANEN EN KRULLEN

De geschiedenis van de verspaning begint in 1962 in de boerderij. De allereerste machines, een draaibank en een freesbank werden bediend door Roel Keuning en Bram Visser. Kunststukjes werden erop uitgethaald. Soms waren de produkten zo groot, dat de bank met houten balken gestut moest worden om voorover vallen tegen te gaan. Natuurlijk verbeterde de situatie aanmerkelijk toen de verspaning ruimte kreeg in de nieuwe produktiehal. Hoewel, die eerste winter. Met jassen, handschoenen en sjaals aan het werk. De produkten bijna te koud om aan te pakken. Aan elke

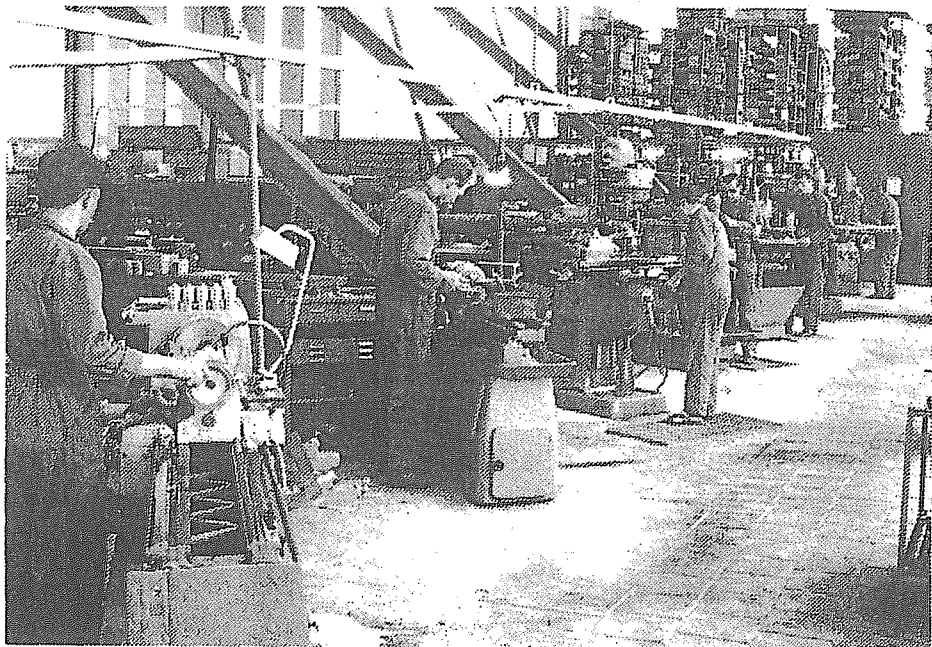
SPANEN EN KRULLEN

kant van de afdeling een hete luchtkanon, waarbij zo af en toe even op temperatuur gekomen werd. Een verscheidenheid van produkten heeft in die beginjaren de verspaning verlaten. In 1969 kwam de eerste Milwaukee-Matic binnen. Een voor die tijd uiterst moderne NC-bank. Bij de start met werkzaamheden voor de NF5 Pylons werd op deze bank weleens een dag en nacht doorgewerkt. Een en ander onder toezicht van Amerikanen.

Voor de verspaning betekende de overgang Lichtwerk naar Fokker, meer papieren. Meer regels en voorschriften, maar ook: meer aanmaak vliegtuigonderdelen.

Voor de verspaning eindprodukten, in 1970 de start met de huidvelden F104. Ingrijpende veranderingen bij de binnenkomst van de kleine Starrag-copieer-freesbanken, de invoering van ploegendiensten.

De Hoogeveense politie hield in de beginjaren van de ploegdienst wel eens een extra oogje in het zeil, of kwam gewoon even een kopje koffie drinken. Zelfs het bezoek van een koe, midden in de nacht, behoorde tot de mogelijkheden. Het verhaal vermeldt niet of er ook een verspaner van gemaakt is. Gedurende alle "Fokkerjaren" van de Hoogeveense verspaning heeft er een gezonde rivaliteit bestaan tussen de verschillende verspanende afdelingen binnen Fokker. Dit onder het motto: wat elders niet kan, of zeer lastig gevonden wordt, breng maar naar Hoogeveen. De aanmaak van manifolds voor de F16 is daar een goed voorbeeld van.



DE AFDELING VERSPANING IN DE GROTE HAL

Het zag er enige jaren geleden somber uit voor de verspaning. De concentratie van verspanende werkzaamheden op het bedrijf Schiphol zou binnen 4 à 5 jaar het einde van de verspaning op Hoogeveen hebben betekend. In 1986 is echter in de toekomstige opzet van het Hoogeveense bedrijf Special Products een duidelijke plaats voor de verspaning ingeruimd. Zelfs uitbreiding, vervanging en vernieuwing van het machinepark zal gaan plaatsvinden. Op naar de volgende 25 jaar.

DE LANGE BROEK

1982. Voor Fokker Bedrijf Hoogeveen een gedenkwaardig jaar. Allereerst natuurlijk de ingebruikneming van het nieuwe SCP gebouw. Een ieder die het heeft meegemaakt zal het grandioze openingsfeest niet licht vergeten. De Structurele Composieten Productie-afdeling, het paradepaardje voor Hoogeveen. Eveneens een zeer gedenkwaardige beslissing in het jaar 1982 genomen, was de bestuurlijke zelfstandigheid van het Hoogeveense bedrijf.

Na 10 jaar (1972-1982) onder directie Drechtsteden geressorteed te hebben, moest Hoogeveen gaan bewijzen op eigen benen te kunnen staan. De korte broek werd een lange. Japie was groot gegroeid. Een zelfstandig produktiebedrijf. Een omvangrijk reorganisatieproject met een looptijd van ruim twee jaar, heeft de organisatie van het Hoogeveense bedrijf voor de toekomst ingericht. Helaas zal door de koerswijziging op grond van de in 1986 genomen beslissing de organisatie van het bedrijf opnieuw gewijzigd moeten worden.

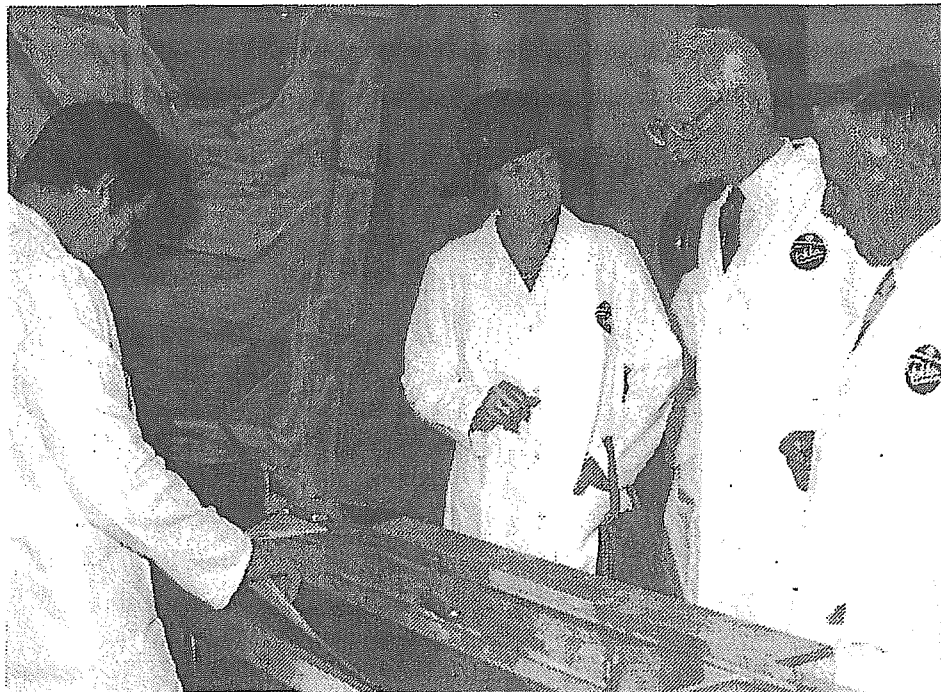
De grote personeelsinkrimping bij de Fokker onderneming in 1983 ging ook aan het Hoogeveense bedrijf niet ongemerkt voorbij. Hoewel toch een negental medewerkers/ster ontslagen moest worden en een groep oudere medewerkers van de 57+ of SUM-regeling gebruikmaakten, viel het voor Hoogeveen, zeker in vergelijking met de andere Fokker bedrijven, erg mee. Het merendeel van de ontslagenen is inmiddels weer teruggekeerd.

Els van Stam schiet weer in de lach als ze er aan terugdenkt. Fraaie verhalen tijdens het sollicitatiegesprek, de MDF 100 bomen groeiden tot in de hemel. Wat voor soort produktiewerk ze zou moeten gaan doen was nog niet helemaal zeker, hoe dat met dat koolstof precies moest gaan was ook nog niet zo vreselijk goed bekend. Aangezien Els geen ervaring met produktiewerk had en Fokker haar ook niet veel duidelijkheid verschaft bleef het allemaal wat vaag. Spannend was het wel, ze moest rekening houden met een verblijf in Amerika en rondreizen tussen de verschillende Fokker vestigingen. En iedereen had haast. Dus was Els binnen drie dagen ingelijfd, om vervolgens een week in een leeg hok Engelse handboeken te mogen bekijken. Verder is alles uitgekomen en duidelijk geworden. De reis naar Amerika om bij GD de kunst af te kijken, het pendelen naar andere Fokker vestigingen. Prima club, vertelt Els, vooral door het pionieren in de beginfase veel geleerd, soms met vallen en opstaan: Fokker zat toch knap ingewikkeld in elkaar. Je moest echt de wegen leren ontdekken. Tot nu toe heeft Els het prima naar de zin gehad. Via produktiewerk is ze groepsleidster geworden en nu vervult ze de functie van werkplaatsplanner. Natuurlijk zijn er na Els meer dames in de produktieafdelingen komen werken. Toch kon er maar één de eerste zijn.

Terugblikkend op de korte historie van het Structurele Composieten Produktiebedrijf (SCP), als deel van de Fokker vestiging Hoogeveen, overheerst toch een gevoel van teleurstelling. Dit vloeit niet voort uit het feit dat er niet veel bereikt zou zijn; integendeel, er is door velen in alle gedingen van het bedrijf veel gepresteerd. In een periode van ruim vier jaar is de produktie van een aantal hoogwaardige vliegtuigen ruimtevaartdelen van koolstofvezel versterkte kunststof op gang gebracht en is met behulp van slechts enkele deskundigen, de personeelsbezetting door het aantrekken van lokale krachten tot boven de 100 personen uitgebreid. De sterke groei van de composieten in de vliegtuigbouw leek borg te staan voor een verdere uitbouw van het bedrijf in de toekomst. Juist die grote verwachtingen ten aanzien van de composieten hebben bij Fokker geleid tot een herbezinning over de taken

van een aantal vestigingen die mede kunststof vliegtuigdelen vervaardigen of daaraan verwante technieken toepassen, zoals het metaallijmen. Uiteindelijk werd besloten een concentratie van al deze activiteiten in de Fokker vestiging te Ypenburg door te voeren. Dit betekent dat de SCP op termijn zal worden gesloten en het gebouw voor andersoortige Fokker projecten zal worden gebruikt. Volgens de huidige verwachtingen zal het nu aanwezige personeel of naar Ypenburg verhuizen of voor andere taken worden ingezet.

Van een combinatie: composieten en Fokker Hoogeveen zal dan echter geen sprake meer zijn. Is dan alles voor niets geweest? Het antwoord hierop moet een duidelijk en krachtig NEE zijn. Er is vanaf midden juli 1982, na de oplevering van het nieuwe fabrieksgebouw waartoe op 1 augustus 1981 was besloten, veel geproduceerd. Vooral na de



KONINGIN BEATRIX OP BEZOEK IN DE SCP

opening op 2 september 1982 is geleidelijk aan de produktie opgevoerd. Werden eerst alleen huidvel- den van het stabilo en het kielvlak van de F16 gefa- briceerd, al spoedig kwa- men daar de ondersteldeu- ren van de Airbus A300 en A310 bij. Vervolgens werd de aanmaak van zonnecelpa- nelen voor satellieten ter hand genomen, gevolgd door de proeffabricage van het richtingsroer van de F28. Daaraan werden later toe- gevoegd de fabricage van de ruimtevaartdelen Ariane. Hierna de beslissing tot het op de markt brengen van Fokker 50 motorgondel- delen van zowel aramide als koolstofvezel, welke aan hoge eisen moet voldoen. Het Fokker 100 richtingsroer is, met zijn afmetingen van 4 bij 1,5 meter het grootste produkt dat compleet door de SCP wordt geleverd. De produk- tie van al deze delen zal doorgaan tot zeker begin 1988; nieuwe projecten zullen echter aan dit pakket om begrijpelijke redenen niet worden toege- voegd.

Veel ervaring is opgedaan met de voorbereiding en bouw van zowel een moderne fabriek als de daarin ge- bezigde nieuwe produktie- technieken. Deze kennis en ervaring zal zo goed moge- lijk worden gebruikt bij de bouw en de inrichting van het nieuwe composie- tenbedrijf in Ypenburg.

Hieraan wordt momenteel door een aantal deskundi- gen hard gewerkt. Zeker genoemd moet worden dat op het terrein van de opleiding en scholing van personeel veel is gedaan dat ten goede zal komen aan de verdere ontwikke- ling van de composieten.



Ook op organisatorisch en beheersmatig terrein is veel tot stand gebracht dat zijn nut zal hebben in de toekomst.

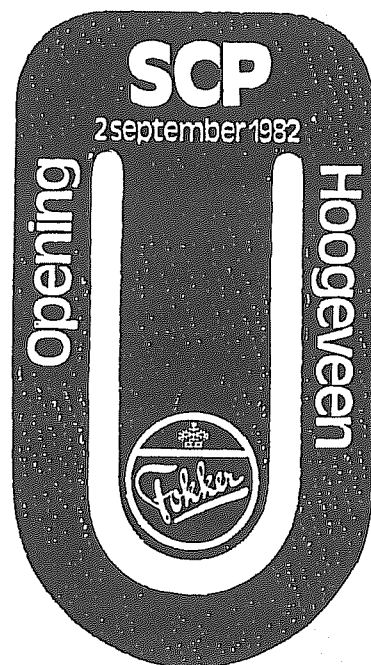
Ook niet onvermeld mag blijven dat het bedrijf veel heeft gedaan om het imago van de composieten te vergroten. Talloze binnen- en buitenlandse gasten bezochten het be- drijf. Hieronder bevonden zich functionarissen van gemeentelijke, provinciale en landelijke overheden, scholen en universiteiten, research instituten en collega vliegtuigbouwers en fabrikanten. Ook perso- nen als tweede kamerleden en plattelandsvrouwen von- den de weg naar de SCP.

Het hoogtepunt was uiter- aard het bezoek van H.M. de Koningin op 4 septem- ber 1984, dat velen nog lang zal bijblijven. Zij zal zich zeker nog het lamineren van de produkten in de geconditioneerde ruimten, het uitharden in de autoclaaf en het afwer- ken met waterstraalsnij- apparatuur herinneren.

Het is zeker dat deze ac- tiviteiten hebben bijge- dragen tot een vergroting van de kennis van Fokker Hoogeveen en de composie- ten in het bijzonder. Ten-

slotte heeft het bedrijf onderdak geboden - en zal dit nog tot aan de over- plaatsing blijven doen - aan een aantal, veelal jonge, personeelsleden die met elkaar lief en leed gedeeld hebben tijdens hun werktijd.

Het is teleurstellend dat deze enthousiaste groep over enige jaren zal worden ontbonden, niette- min kunnen allen dan te- rugzien op een prettige periode, waarin door gezamenlijke inspanning veel composiet produkten op de juiste wijze zijn vervaardigd.



DE VOLGENDE 25 JAAR

Een tijdperk afgesloten, een terugblik en een feestelijk stilstaan bij vijftientig jaar inspanning van velen. Sommigen genoemd in deze terugblik, velen niet genoemd. Toch zijn ze allen even belangrijk geweest. Alle bijdragen tot de gezamenlijke inspanning hebben Lichtwerk groot gemaakt, hebben Fokker Hoogeveen laten groeien in voor- en tegenspoed.

Het vertrouwen in eigen kunnen, de grote inzet en goede collegialiteit in het verleden getoond, vormen de beste garantie voor een toekomst, die er anders uit zal zien dan vandaag. Maar laten we eerlijk zijn. Is er werkelijk zoveel nieuws onder de zon als we eens terugkijken op de achter ons liggende jaren?



GOEDKEURING

121804-v-315

bedoeld in artikel 17, eerste lid, van de Wederopbouwwet

Volgn. No 150389

Naam van de opdrachtgever: **N.V. Lichtwerk,**
 Straat en huisnummer: **Vrijheer van Eslaan 19,**
 Plaats: **Papendrecht.**

Gemeente:

Burgemeester en Wethouders van
 De Minister van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid keurt goed
 het uitvoeren van: (duidelijke omschrijving van het werk, waaruit aard en bestemming blijken)

keuren goed

Het bouwen van een fabriek met kantoren.

Kosten van het werk:

f 575.000,-

onder de aan ommezijde dezes vermelde voorwaarden.

Ligging van het werk: **Lorentzstraat, hoek Edisonstraat**

Gemeente

Voogdveen.

HET WERK BEHOORT TOT: (met kruisje aangeven)

1. weg- en waterbouwkundige kapitaalswerken;
2. het herstellen van oorlogs- en watersnoodschade aan, het uitvoeren van onderhoud aan en het verbouwen van gebouwen;
3. het bouwen, herbouwen en uitbreiden van:

a. woningen;	e. bedrijfsgebouwen voor handel en verkeer;	h. scholen;
b. boerderijen;	f. gebouwen voor gezondheidszorg en hygiëne;	i. overige bijzondere gebouwen;
c. overige agrarische gebouwen;	g. kerken;	j. overheidsgebouwen.
d. bedrijfsgebouwen voor de nijverheid;		

Datum van goedkeuring:

Burgemeester en Wethouders van

De Minister van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid, voor deze:

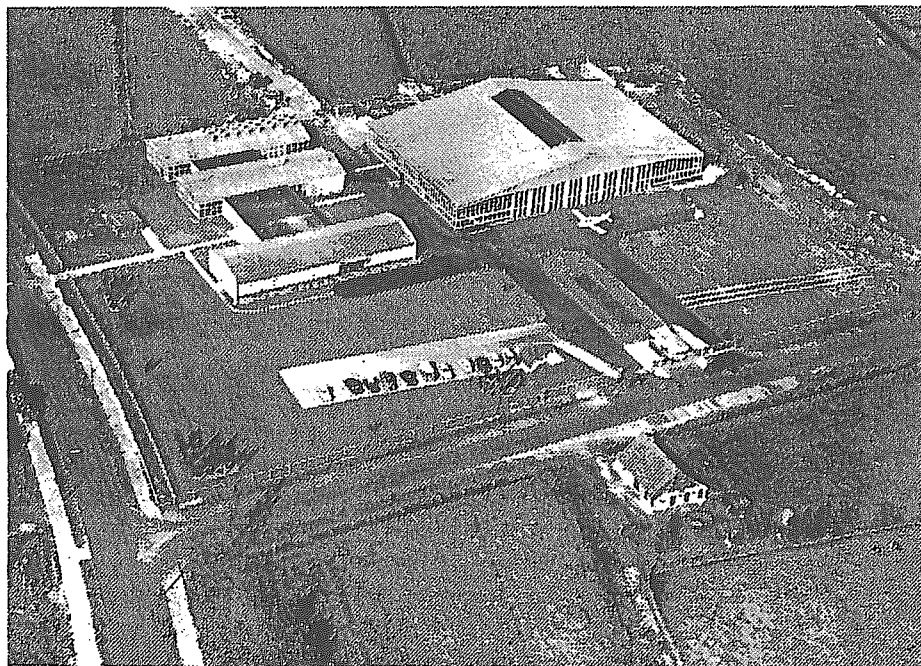
16 JAN. 1962

DE MINISTER-GENERAAL

Het uitvoeren van een werk zonder schriftelijke goedkeuring, dan wel in afwijking van de bij de goedkeuring gestelde voorwaarden is strafbaar ingevolge artikel 27 van de Wederopbouwwet.

4e EXEMPLAAR Bestemd voor de opdrachtgever

* Doorhalen hetgeen niet van toepassing is



N.V. LICHTWERK UIT DE LUCHT GEZIEN