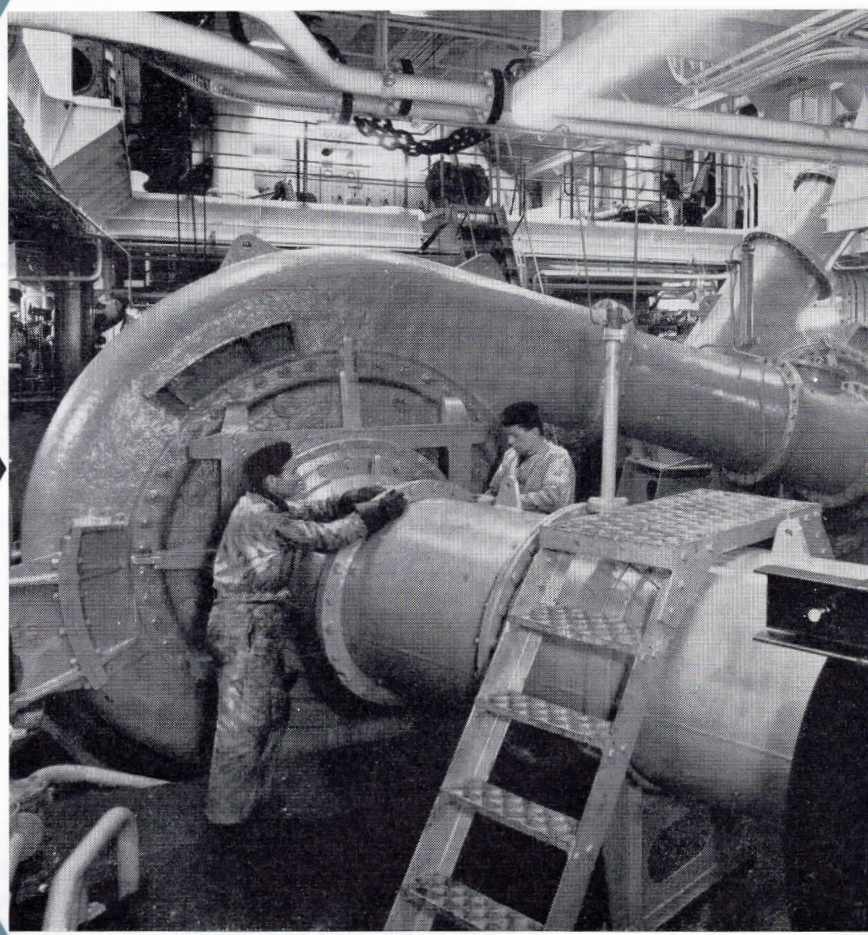
WG 62-

het zeskant

ZESTIENDE JAARGANG - NO. 1 - JANUARI 1962



I.H.C. HOLLAND

CONRAD-STORK GUSTO DE KLOP J. & K. SMIT L. SMIT & ZOON VERSCHURE

het zeskant

PERSONEELSORGAAN VAN I.H.C. HOLLAND
ZESTIENDE JAARGANG No. 1 JANUARI '62
Redactie-adres: Verl. Tolweg 2, Den Haag

BIJ DE VOORPAGINA

De CO 430, de **Reina Fabiola** is vorige maand afgeleverd aan de Belgische eigenaren. Deze reusachtige snijkopzuiger (totaal vermogen 7000 pk) neemt op het ogenblik al flinke happen uit de Antwerpse grond, waar in de buurt van de Boudewijn-sluis een nieuw havencomplex wordt aangelegd.
Wij tonen hierbij alvast een foto, die een goede indruk geeft van de afmetingen van de zandpompen.

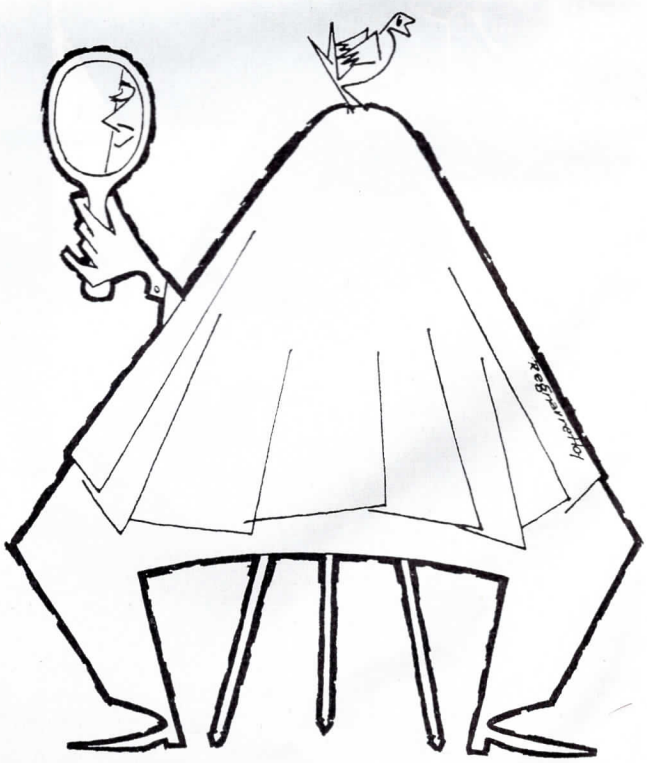
Dit blad is het personeelsorgaan van de Industrieele Handelscombinatie Holland, gevestigd in Den Haag. Het verschijnt iedere maand op de 1e woensdag na de vijftiende. Uitreiking aan personeelsleden van de in I.H.C. Holland verenigde bedrijven vindt gratis plaats. De inhoud is beschermd krachtens de Auteurswet.
Firma-redacteuren: G. Martens (Conrad-Stork), M. Wink (Werf Gusto), W. C. Boer (De Klop), A. Heystek (J. & K. Smit), J. Koutstaal (L. Smit & Zoon) en R. Lafèbre (Verschure).

INHOUD ALGEMEEN GEDEELTE

Bij de voorpagina	2
Laat Uw kiekkunst kijken	2
Negentien-twee-en-zestig	3
Het wonder	3
Mist(letoe) voor "Yvonne V."	4
Pleziervaart voor miljoenen	5
Deze maand een flitsfoto	6
Hobby; dhr. J. J. v. d. Veenbrink	7
Pech	7
"Kandla" deed eerste stap op weg naar India	8
Tewaterlating "H.A.M. 209"	10
Oplossing Kerstpuzzel	12
Havenconcurrentie	12
Koppig drankje	12
's Lands wijs, 's lands eer	12

LAAT UW KIEKKUNST KIJKEN

Ontelbaren bezitten een fototoestel.
Voor zeer velen is de fotografie een hobby. Dat wil zeggen: voor zeer velen een echte liefhebberij, een stokpaardje.
Het aantal kiekjes dat dagelijks wordt gemaakt is niet te schatten. En al zijn alle resultaten niet „geweldig", er worden heel wat leuke dingen vastgelegd.
Altijd en overal, door zeer velen. Ook door velen van onze I.H.C.-ers
Zoals we in ons vorig nummer reeds aankondigden, willen wij U daar graag wat van laten zien. Als het kan. Als U meedoet.
Het gaat ons niet om de technisch meest volmaakte foto. Wij zoeken naar leuke foto's, naar mooie foto's, naar — als het kan — originele foto's.
Elke maand willen wij een ingezonden foto plaatsen in ons Zeskant. Wij zullen o n z e mening over het plaatje er bij zetten. Velen zullen een andere mening hebben. Het gaat er niet om de betweter uit te hangen. Wel om even samen over het plaatje te denken. En heel misschien kunnen we ons zien van foto's ermee scherpen.
De redactie van Het Zeskant "beloont" elke geplaatste foto met vijf gulden.
Alleen al om die twee riksen zou je inzenden . . . .
Uw firma-redacteur ontvangt Uw kiekje(s) graag.



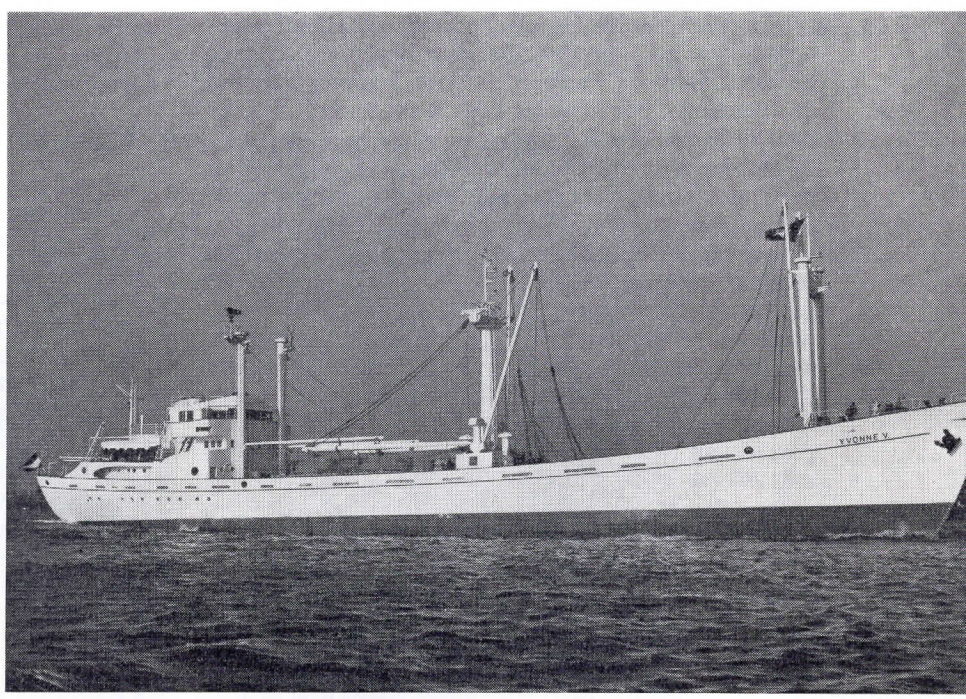
1-9-6-2

Nederland heeft zich sinds de oorlog op verschillende gebieden in een snel tempo ontwikkeld.
Hierdoor wijzigen zich voortdurend de omstandigheden waaronder wij werken.
De Europese Economische Gemeenschap oefent grote invloed uit op de afzet van de Nederlandse produkten en op ons kostenpeil.
Gedurende 1961 is door een reeks van maatregelen zoals: loonsverhoging, werkclassificatie, huurverhoging en invoering van de verkorte werkweek, ons kostenpeil aanzienlijk gestegen.
Deze stijging kon in onze bedrijven helaas niet worden gecompenseerd door een verhoging van de produktie.
Onze positie is verder aanzienlijk verzwakt door de revaluatie van de gulden.
De concurrentie van werven in landen, waarvan de nationale munt niet is gerevalueerd, is daardoor sterk toegenomen en het wordt dus steeds moeilijker onze afzet op het peil van de laatste jaren te handhaven.
De ontwikkeling van de industrie vraagt steeds meer werknemers en deze grote vraag veroorzaakt een stijging van de lonen.
Om compensatie voor deze loonsverhoging te vinden wordt de produktie opgevoerd door steeds verdergaande mechanisatie. Afhankelijk van het produkt dat wordt vervaardigd, kan het beoogde doel meer of minder worden bereikt.
Bij massaproduktie is in dit opzicht veel meer te bereiken dan in de scheepsbouwindustrie, waar hoogstens een klein aantal schepen van hetzelfde type wordt gebouwd.
Hoewel de mechanisatie in onze bedrijven meer, dan nu het geval is, kan worden doorgevoerd, is het duidelijk dat aan de investeringen, die hiermee gepaard gaan, bepaalde economische grenzen dienen te worden gesteld.
Het is daarom noodzakelijk dat tegelijkertijd aandacht wordt besteed aan andere maatregelen, zoals verdergaande normalisatie en de verbetering van de kwaliteit en het rendement van onze produkten.
Verder zal iedere werknemer kunnen meewerken aan het opvoeren van de produktie door een zo nuttig mogelijk gebruik te maken van de arbeidstijd en door mede te werken aan het invoeren van arbeidbesparende werkmethoden.
In verband met de grote schaarste aan werknemers moesten buitenlandse werkkrachten worden aangetrokken.
Hoewel de ervaringen met deze werklieden gunstig zijn, moet niet uit het oog worden verloren dat zij een aanzienlijk bedrag aan extra kosten voor het bedrijf met zich brengen.
Het is daarom van het grootste belang dat meer jeugdige Nederlandse werknemers onze gelederen komen versterken, niet alleen om zo spoedig mogelijk de plaats van de buitenlanders in te nemen, maar ook omdat zij de gezonde basis vormen van onze bedrijven.
Het deed ons veel genoegen dat vele werknemers in 1961 hun 25-jarig en 40-jarig dienstverband vierden.
Wij zijn dankbaar dat zovelen hun beste krachten hebben willen geven en ik hoop dat ook in 1962 ieder, die voor I.H.C. Holland werkt in de bedrijven, op het hoofdkantoor in Den Haag, in het M.T.I. of het Technisch Centrum te Delft of als vertegenwoordiger in het buitenland zijn taak met toewijding en enthousiasme zal mogen vervullen.

Ir. W. VAN BEELEN
Directeur van J. & K. Smit's Scheepswerven N.V.

HET WONDER

Het verhaal over de bouwtijd van de **Yvonne V.** kan in de wedloop der onmogelijke zaken bijzonder goed meekomen. Nog net voor november vond de tewaterlating plaats en tussen Kerst en Nieuwjaar werden de belangstellenden verrast met de proefvaart. Het moest, want de reder had zijn schip nodig voor seizoenvaart, die in de eerste helft van januari begint. Vlak voor de Kerst werd in de directievergadering van onze vennoot L. Smit & Zoon gezegd, dat er een wonder zou moeten gebeuren, wilde het plan zoals de opdrachtgever het uitgevoerd wilde zien, ook inderdaad zijn beslag krijgen. Een week later werd gezegd: „het wonder is gebeurd". Maar het was geen wonder. Het was alleen de mep, die alle medewerkers erop gegeven hadden, omdat het hun eer te na was een klant niet tevreden te kunnen stellen. Er is dag en nacht voor gewerkt; misschien heeft het thuis wel eens een scheef oogje gegeven — MAAR WE ZIJN ER GEKOMEN.



TUSSEN KERST EN NIEUWJAAR

MIST(LETOE) VOOR YVONNE V

Yvonne V. is bij haar proefvaart een nachtvlinder geweest, maar zij heeft haar deugdzaamheid daarbij ten volle bewaard; de deugdzaamheid van een bijzonder bruikbare, snelle en bovendien sierlijke coaster, door de rederij Vincenzini te Marseille bij I.H.C. Holland besteld.

Het plan om *Yvonne* wat te laten nachtvlinderen op de Noordzee was ontsproten aan het brein van de proefvaart-organisatoren bij onze vennoot L. Smit & Zoon, waar het schip is gebouwd onder het bouwnummer CO 450. Het plan gaf vele voordelen, zeker in een geval als dit, waarbij het om een vrachtschip ging dat de snelheidsproef bij de gemeten mijl ter hoogte van Noord-Beveland zou moeten afleggen. Tijdens de reis erheen zouden de opvarende medewerkers kunnen slapen, om daarna fris te ontwaken. Verder was er het grote voordeel, dat de volgende ochtend vroeg begonnen zou kunnen worden met het werk, terwijl men anders pas in de middag zou arriveren.

TOCH NOG ZAND

Terzake dan. Na het kompasstellen en het innemen van ruim driehonderd ton zand als ballast, kwam de *Yvonne V.* (de V. van Vincenzini en niet de V van de Romeinse vijf) op de avond van de eerste dag aan de Parkkade in Rotterdam voor een kleine adempauze. Die pauze was verdiend, want met name bij het innemen van de ballast waren er enkele moeilijkheden geweest, doordat allerlei schepen de toegang tot de laadplaats versperden. Het commentaar van de mannen: „nou zal het eens geen zuiger zijn, en toch zit je met zand te mieren . . . ."

In de loop van de avond kwamen ook de gasten voor de laatste en de grootste ronde aan boord en nadat alle schaapjes geteld waren begon de *Yvonne V.* omstreeks middernacht aan de reis naar de wateren rondom Noord-Beveland. Het is een boeiende reis geworden. Er waren stemmingsbeelden in de nacht, waarvan enkele mogen worden genoemd. Om bovenaan te beginnen, het beeld van de brug, waar in het donker slechts het grillige licht van de radar-installatie was en waar de vanouds bekende kapitein Hengeveld van Wijsmuller spaarzame woorden wisselde met zwervers, die niet konden slapen. En dan meteen maar helemaal naar beneden, naar de machinekamer, waar de solide 2400 pk Smit-Bolnes diesel (twee maal zeven cylinders in V-vorm) even hard zijn best stond te doen als de mannen van onze vennoot LSZ, voor wie de zorg voor hun motor zwaarder woog dan de slaap. Zo kwam je in die nacht nog vele anderen tegen. Sommigen kwamen alleen maar kijken naar de fraaie boeggolven — de snor — die *Yvonne* uit het ijskoude water tevoorschijn bracht. Anderen gingen op zoek naar de kok, die onvermoeibaar was in het bakken van malse biefstuk. Ook ontmoette je er sommige mannen, die ondanks alle werkelijke goede zorgen van de huishoudelijke dienst, niet konden wennen aan de slaap-brancards, die waren geleend van de B.B. in Dordrecht. „Is dat nou B.B.?" vroeg een stoute enkeling.

De prijs voor de meest originele spreker mag worden toegekend aan de man, die zich kwam beklagen over de tocht in zijn appartement. Bij nader onderzoek bleek namelijk, dat hij per abuis de ventilatie had ingeschakeld inplaats van de centrale verwarming, waardoor vrieskoude Noordzeelucht werd binnengeblazen en niet de perfect verwarmde luchtstroom, die Yvonne *met evenveel gemak aan haar bewonderaars geeft . . . .*

COMPLIMENT

In dezelfde nacht kon je ook aanlopen tegen A. G. Presgrave, adjunkt-direkteur van een grote scheepswerf in Australië. Hij vertelde aan iedereen die het wilde horen dat hij meer dan enthousiast was over de schepen die wij bouwen. Bij de Smit-Bolnes diesel was hij helemaal niet meer weg te slaan en in hoge mate was hij ook getroffen door de toewijding, waarmee onze medewerkers de *Yvonne V.* ter proefvaart brachten. Deze complimenten gaf de Australiër, nadat hij op een wereldreis al vele scheepswerven had bezocht.

Zo kwam de ochtend, waarin nijvere medewerkers van de huishoudelijke dienst rondgingen om de slapers, die nog verder wilden dromen, onbarmhartig aan hun tenen te trekken. Het ontwaken uit die dromen bracht harde werkelijkheid. Want na het nachtvlinderen bleek *Yvonne* te zijn toegedekt met een deken van dichte mist. Uitgerekend het weersverschijnsel, dat wij allerminst konden gebruiken. De loods voor de gemeten mijl kwam aan boord, maar waar niet is verliest zelfs de keizer zijn rechten. Het mistte zo erg, dat de palen van de gemeten mijl op geen stukken na zichtbaar werden.

GEDULDIG WACHTEN

Eerst dus de stuur- en ankerproeven maar. Een van de ankerproeven werd op dertig meter diepte gehouden; tot volle tevredenheid van de vertegenwoordigers van de reder. De mist trok echter niet op, ook niet toen de *Yvonne V.* twee uur lang geduldig ging liggen wachten op betere tijden. De lucht werd pas helderder, toen al lang besloten was om naar huis te gaan en het schip alweer een flink eind op weg was naar Rotterdam. Wat moet je in zo'n geval? Er werd niet lang over gepraat: "terug". Nog eenmaal zou opnieuw "terug" worden gezegd, namelijk toen bleek dat het bij de gemeten mijl opnieuw zwaar mistte . . .

Het eind van het lied is geweest, dat de snelheid op weg naar huis met het log werd gemeten, waarbij de CO 450 ruimschoots de vereiste snelheid haalde.

Nadat nog 300 ton zand bijgeladen was heeft de *Yvonne V.* een week later ten gerieve van de cliënt de snelheidproef overgedaan met de Decca navigator.

PLEZIERVAART VOOR MILJOENEN

Verreweg de meeste schepen die op onze I.H.C.-werven worden gebouwd verrichten hun nuttige taak in anonimiteit, behalve voor een kleine kring van ingewijden.
Bij het schip dat op 2 februari bij vennoot Gusto te water gelaten zal worden, zal dat anders zijn. Voor miljoenen mensen zal, naar wij hopen, de veerboot *Free Enterprise* (CO424), een prettige herinnering gaan betekenen. Zij zullen zich, wanneer zij van het continent oversteken naar Engeland, van de heenreis de vrolijke sfeer herinneren die alle mensen bevangt bij het begin van een vakantiereis, en wij wensen hen toe dat de terugreis gekenmerkt zal zijn door het voldane gevoel na een geslaagde vakantie.
Ontwerpers en bouwers hebben alles gedaan om het de passagiers gemakkelijk te maken tijdens de korte overtocht Dover—Calais of vice-versa; het wordt een buitengewoon modern schip, dat de vergelijking met andere veerboten glansrijk kan doorstaan. Dat moet ook wel, want de trotse naam *Free Enterprise* (Vrije onderneming) is niet zó maar gekozen. Townsend Brothers Ferry Service vaart deze dienst in concurrentie met de Britse, Franse en Belgische Staatsspoorwegen.

MILJOEN PASSAGIERS

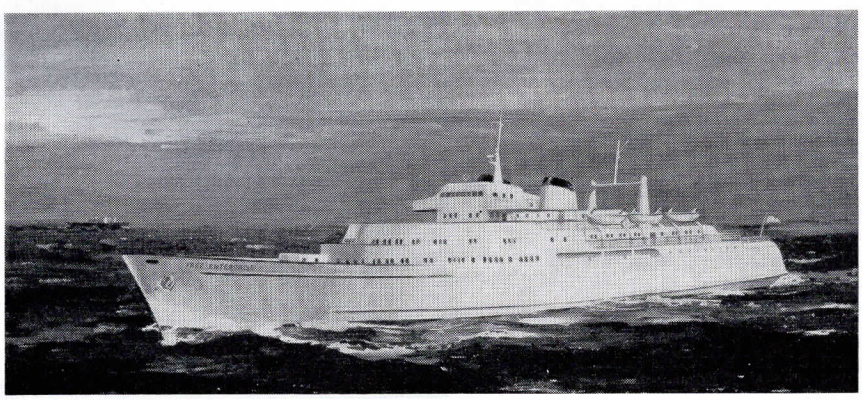
Hun vorige schip, de *Halladale,* een verbouwd fregat uit de Tweede Wereldoorlog, heeft sinds 1950 bijna een miljoen passagiers en ruim een kwart miljoen auto's over het Kanaal vervoerd. De *Free Enterprise,* met accommodatie voor 600 passagiers en 110 auto's en een snelheid van 19 mijl, zal tijdens haar tweemaal-daagse reizen deze cijfers verre overtreffen. Het aantal vakantiegangers, dat met de auto over het Kanaal trekt groeit van jaar tot jaar. In Dover, bijvoorbeeld, is het aantal ingescheepte auto's gegroeid van 70.000 in 1950 tot 246.000 in 1960. Vorig seizoen moest een elektronische rekenmachine worden gebruikt om de vloedgolf van passages te verwerken.

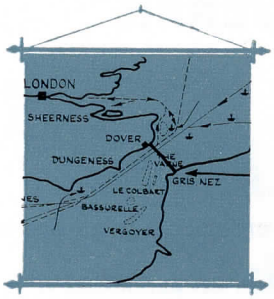
SEIZOEN

De *Free Enterprise* zal op tijd gereed zijn om tijdens het aanstaande seizoen in dienst genomen te worden. Het is een dubbelschroef motorschip; de auto's rijden het schip binnen door een deur in het hek, ter hoogte van het hoofddek; deze deur wordt hydraulisch geopend en gesloten. Eén verdieping hoger, op het shelterdeck, is ook een garage, die bereikt wordt via een helling aan de voorzijde van de garage. In het midden van de garage is de hoogte 4 meter, ruimschoots voldoende voor bussen en vrachtwagens.
Een losbaan, scharnierend bevestigd onder het promenade dek, dient om de auto's aan wal te laten rijden. De garages zijn gescheiden door brandvrije deuren; verder is er natuurlijk een uitgebreid brandblussysteem aan boord.

MANOEVREERBAAR

Alles is gedaan om de *Free Enterprise* een buitengewoon manoevreerbaar schip te maken; bijzondere aandacht is besteed aan korte stoptijd en achteruit varen. Het schip heeft dubbel roer, verstelbare schroeven, een voorstevenroer, en een boegstraalroer, bestaande uit een schroef gedreven door een 300 pk elektromotor; de zijwaarts uitgeoefende druk bedraagt 3½ ton.
Het ontwerp is beproefd in de modeltank te Wageningen; de snelheid bij achteruitvaren zal 14 mijl bedragen.





ACCOMMODATIE

De dagaccommodatie voor de 600 passagiers wordt zódanig uitgevoerd, dat de korte overtocht de indruk zal wekken van een luxe reis in het klein.
Het grote dagverblijf, de lounge, wordt evenals de damessalon en het restaurant uitgevoerd in een lichte, moderne, en toch gezellige stijl; er zijn verder nog een winkel, een bar, een snackbar, en kantoortjes voor de purser en voor toeristenbonden. Van de 56-koppige bemanning behoren er 23 tot de civiele dienst; zowel stewards als stewardessen bedienen de passagiers. Verwarming en ventilatie zijn ruim bemeten; vooral in de garages is de ventilatie natuurlijk een zeer belangrijk punt.

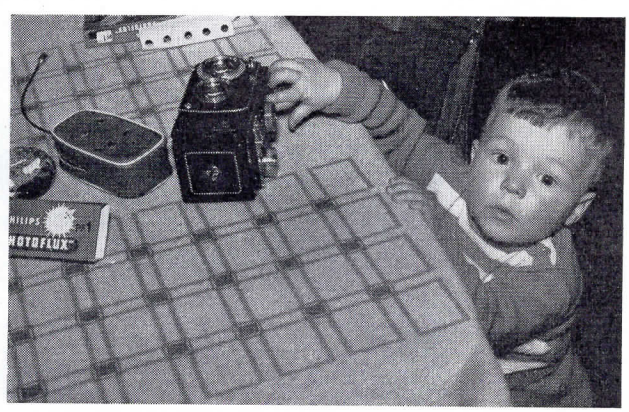
SMIT-M.A.N MOTOREN

De twee, door vennoot J. & K. Smit gebouwde Smit-M.A.N twaalfcylinder dieselmotoren geven de *Free Enterprise* een maximumsnelheid van 20 mijl.
Drie dynamo's, aangedreven door zescylinder Mirrlees dieselmotoren van 315 pk ieder, leveren de stroom voor de hulpwerktuigen en het boegstraalroer.
Lengte over alles: 96,5 m; breedte 15,8 m; holte hoofddek 5,6 m; holte shelterdeck 9,1 m; diepgang, beladen 3,8 m.
De hoofdmotoren, de verstelbare schroeven en het boegstraalroer worden vanaf de brug bediend; ook in de vleugels van de brug zijn bedieningstafels aangebracht, hetgeen bij het manoevreren een groot gemak is.
De nautische uitrusting omvat alle moderne hulpmiddelen, zoals radar en Decca navigator.

Wanneer in het voorjaar de I.H.C.-vlag aan boord vervangen wordt door de Engelse koopvaardijvlag, de Red Ensign, zullen wij U uit eigen ervaring meer kunnen vertellen over het reizen op dit fraaie schip. Méér nog echter hopen wij dat U zelf eens in de gelegenheid zult zijn een reisje op dit I.H.C.-produkt te maken.
Nu ook in Nederland de vakantietijd een ware volksverhuizing teweegbrengt, is het zéker de moeite waard om eens Engeland als reisdoel te overwegen; het land is het beslist waard!

DEZE MAAND

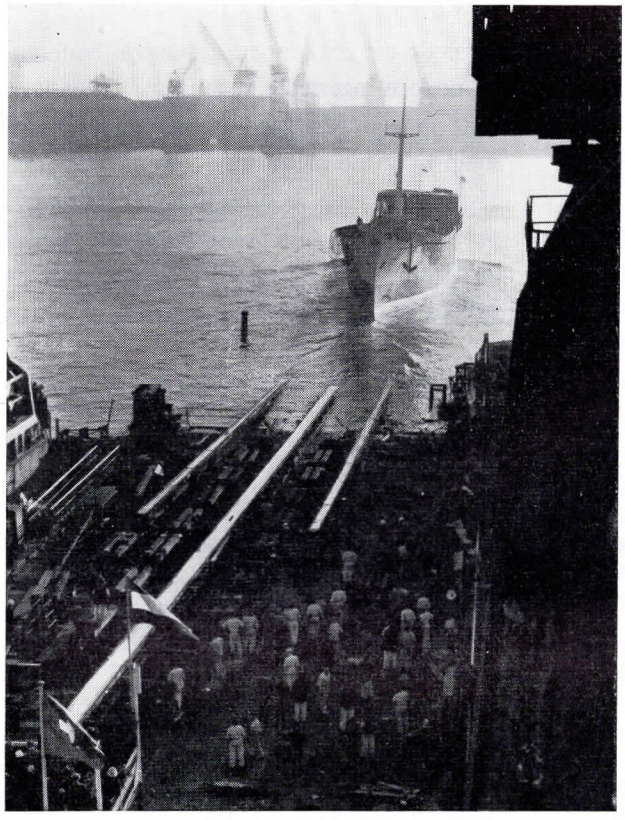
een flitsfoto. Nu de zon veel verstek laat gaan, kan het flitslampje goed helpen. Dat ziet U ook hier.
Een leuke herinneringsfoto. Die wordt elk jaar meer waard voor moeder, voor vader en voor de oma's.
Grappig is het kind "vereeuwigd".
U ziet de foto zoals wij hem kregen. Wellicht was het goed geweest er links een stukje van te laten vervallen.
Het kindje poseerde niet. Toch zou het een reclamefoto voor flitslampjes kunnen zijn. Zo'n kiekje maken kunnen velen, maar U *deed* het, heer Telleman. De heer Telleman is onderhouds-bankwerker bij Conrad-Stork.
Voor de ingewerkte foto-liefhebbers gaf hij de volgende gegevens: kleinbeeld opname, film 17 din, diafragma 8, 1/60 seconde met klein flitslampje.
De firma-redacteur heeft twee riksen voor U klaar liggen. Wie volgt?

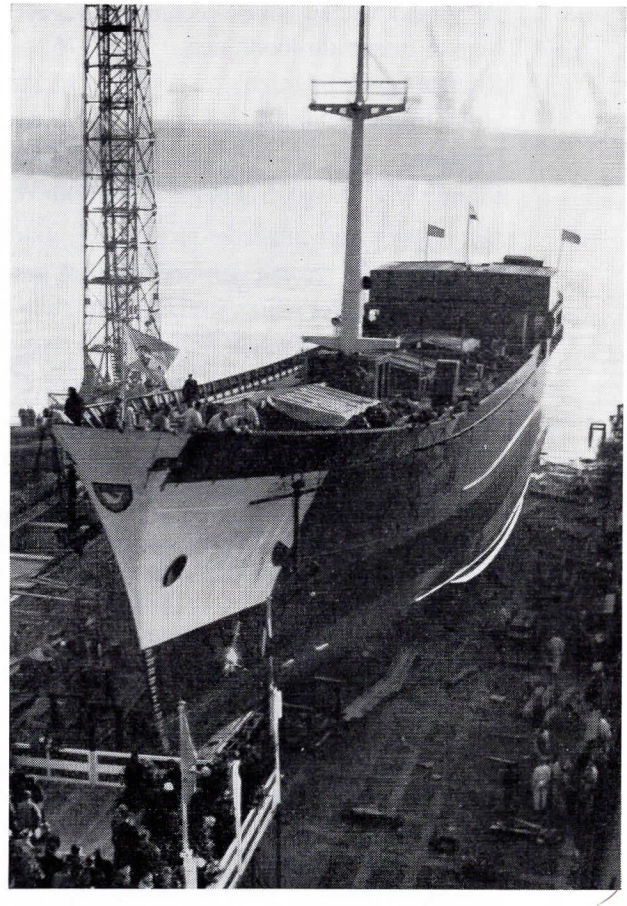


TEWATERLATING

m.s. "CALANCA"

De 19de december 1961 is het m.s. "Calanca" van onze Werf te water gelaten. Deze stapelloop werd begunstigd door mooi, helder weer, hetgeen wel een verademing was na de vele regen, die in de voorafgaande weken was gevallen. Een tewaterlating in de regen is eigenlijk niets gedaan; dan hangen de vlaggen triest en troosteloos langs de vlaggestokken; dan is ook de stemming onder de toeschouwers wat gedrukt. Maar op 19 december niets van dit alles. Vrolijk wapperden de Zwitserse en Nederlandse vlaggen in de (weliswaar koude) wind!
Precies om half twee arriveerden de Directieleden met hun gasten op het podium. De doopformule werd uitgesproken door mevrouw Dr. B. Galli, die tevens de laatste beletselen voor de tewaterlating wegnam. Even aarzelde het schip. Was het water te





koud om er op deze winterse dag zomaar ineens in te duiken? De aarzeling duurde echter maar heel even en toen gleed de "Calanca" statig het water in. Na de tewaterlating verzamelden de gasten zich in het kantoorgebouw van de Werf, waar het woord werd gevoerd door de heer Mr. H. Smulders, die begon met zijn dank te betuigen aan de St. Gotthard Schifffahrt A.G. voor de opdracht voor de bouw van de "Calanca" aan de Werf Gusto. De "Calanca" is het eerste van vier zusterschepen, die bij de Werf Gusto zullen worden gebouwd en waarvan er twee bestemd zijn voor het Duitse Thyssen-concern, waartoe de St. Gotthard Schifffahrt A.G. behoort. Spreker betuigde voorts zijn dank aan allen, die aan de bouw van het schip hebben medegewerkt. Een speciaal woord van dank richtte hij tot de heer Dammers, die bij de onderhandelingen over de opdracht een belangrijke rol heeft gespeeld. Voorts dankte hij de vertegenwoordigers van de rederij, de Scheepvaartinspectie en het Bureau Veritas. Ten slotte wendde spreker zich tot mevrouw Galli om haar te danken voor haar medewerking bij de tewaterlating. Als herinnering aan deze gebeurtenis bood spreker haar een geschenk aan. Hierna bracht hij een dronk uit op de behouden vaart van de "Calanca".

De toespraak van de heer Smulders werd beantwoord door de heer H. baron Thyssen Bornemisza, president van het Thyssen-concern. Deze wees er op, dat — ondanks het feit, dat twee scheepswerven tot het Thyssen-concern behoren — de bouw van de "Calanca" aan de Werf Gusto is toevertrouwd. Maar, zo voegde spreker hieraan toe, het gaat hier over een koelschip en dat is specialistenwerk, waarmede de Werf Gusto reeds een ruime ervaring heeft opgedaan. Spreker zeide ervan overtuigd te zijn, dat de „Calanca" ten volle aan de verwachtingen van de rederij zal voldoen. Hierna bracht hij een dronk op de Werf Gusto uit.

Hieronder volgen enkele technische gegevens:

Lengte tussen de loodlijnen . .	76	meter
Breedte op de spanten	12,30	meter
Holte tot het schutdek	7,85	meter
Diepgang	4,80	meter
Inhoud van de laadruimen . .	90.000	kub. voet

Het schip wordt uitgerust met een Deutz-dieselmotor van 2000 pk, die het een snelheid zal geven van 14 mijl per uur. Het wordt voorzien van dubbele-bodemtanks voor drinkwater, olie en ballastwater. Het wordt ingericht voor het vervoer van bananen en bevroren lading. Bij de vaart in de tropen zal de temperatuur in de laadruimten ten minste 20° C onder nul zijn.

Voor de uit 25 koppen bestaande bemanning komen er modern ingerichte verblijven, die aangesloten worden op een centrale airconditioning-installatie. Het schip krijgt de meest moderne navigatiemiddelen, zoals gyrokompas, stuurautomaat, echolood, radar en richtingzoeker. Aan beide zijden van het schip komen in de huid drie waterdichte deuren voor het laden en het lossen van de lading.

TECHNISCHE PROEFVAART m.s. KATSEDIJK

De kalender wees 17 november 1961 toen de "Katsedijk" ging bewijzen, dat ze aan de gestelde verwachtingen van velen kon beantwoorden. Het lag blijkbaar in de bedoeling, dat we 's avonds weer vroeg terug zouden zijn, want het vertrek vanaf de werfkade was bepaald op 's morgens 7 uur. Meestal doet zich wel iets onvoorziens voor, waardoor het vertrek en daarmede het gehele programma opschuift. Ditmaal waren enkele opvarenden niet op het afgesproken uur present, waardoor eerst om kwart voor acht de trossen losgemaakt konden worden. Toen het eenmaal zo ver was, ging het met een matige gang op de pieren van Hoek van Holland af, die we omstreeks 9.30 uur achter ons lieten. Het weer was regenachtig en nevelig met een beperkt zicht. Hoewel het rustig weer was konden we de overgang van de Waterweg naar open zee duidelijk merken aan de bewegingen van het schip.

In de nu volgende uren werden achtereenvolgens de gebruikelijke proeven met goed gevolg en tot tevredenheid van rederij en classificatiebureau afgewerkt. Tegen aller verwachting liepen we de achterstand op het tijdschema in en arriveerden we op het vastgestelde uur voor de Werf.

Als gevolg van de lage waterstand konden we niet direct "vastmaken" en waren we genoodzaakt eerst ettelijke tonnen ballastwater "over de muur te zetten", ten einde de diepgang van het schip te verminderen. Zelfs bij een grote capaciteit van de pompen vergt dit even tijd, maar na circa drie kwartier kon de loopplank worden vastgemaakt en keerden de "zeelui" huiswaarts. Het schip bleef nog enige tijd ter vervolmaking aan de zorgen van bankwerkers, timmerlieden en schilders toevertrouwd, maar tenslotte brak toch de dag aan, dat weer een schip aan de vloot van de Holland-Amerika Lijn kon worden toegevoegd. Dit feit werd met de officiële overdracht bezegeld.

Wij wensen het m.s. "Katsedijk" een lang leven en een behouden vaart toe en hopen, dat ook dit schip de goede naam van de Werf over de wereldzeeën zal brengen naar de vreemde havens, die het zal aandoen. P. d. V.

4+5=9x5=225 JAAR

Het hiernaaststaande sommetje is geen formule, die iets met het bouwen van schepen te maken heeft. Maar wel met de mensen, die de schepen bouwen. Het is namelijk zó, dat op 29 november 1961 vier personeelsleden en op 13 december 1961 vijf personeelsleden (dat is samen 9) gedurende vijfentwintig jaar aan de werf waren verbonden. Bij elkaar een dienstverband van 9 × 25 = 225 jaar!

Op 29 november waren het de heren A. Folst, J. Heijnemans, M. A. Heijnemans en C. A. v. d. Kaay, die door de Directie werden ontvangen en werden toegesproken door de heer Mr. H. Smulders. Deze dankte de jubilarissen voor hetgeen zij in de afgelopen vijfentwintig jaar voor de Werf Gusto hebben gedaan en evenzeer voor de trouw, die zij jegens het bedrijf hebben getoond. Spreker noemde de feestdag van de jubilarissen tevens een feestdag voor de onderneming. Hij speldde hen het zilveren Gusto-insigne op en overhandigde ieder van hen een gouden horloge en een geschenk onder enveloppe. Namens de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel reikte hij de jubilarissen het vererend getuigschrift van genoemde maatschappij met de bijbehorende zilveren legpenning uit.

Op 13 december 1961 waren het de heren L. J. van Herrewegen, A. Lemsom, A. Pronk, C. van Raay en B. Walschots, die ter gelegenheid van hun jubileum door de Directie werden ontvangen. In deze bijeenkomst werd het woord gevoerd door de heer F. Smulders, die zeide het op prijs te stellen de laatste groep van jubilarissen in het jaar 1961 te mogen complimenteren met hun zilveren jubileum. Hij herinnerde er aan, dat na de economische crisis van de dertiger jaren in het jaar 1936 weer enige opleving kwam en dat er toen weer tal van personen bij de Werf Gusto in dienst zijn gekomen. Van degenen, die toen in dienst traden, hebben er meer dan 60 dit jaar hun jubileum gevierd. Spreker dankte de jubilarissen voor de door hen bewezen diensten en wenste hen van harte geluk met dit jubileum. Hij speldde hen het zilveren Gusto-insigne op en overhandigde hen een gouden horloge en een geschenk onder enveloppe. Ook reikte spreker hen het vererend getuigschrift uit van de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel met de daarbij behorende zilveren legpenning. Beide bijeenkomsten werden besloten met een gezellig praatje bij een kopje koffie en een sigaar of sigaret.

SINT NICOLAASFEEST

P.V. GUSTO
SLIKKERVEER

Donderdag, 30 november j.l., was het voor de kinderen van onze leden: "Vol verwachting klopt ons hart . . . .". Om ca. half zeven vertelde de secretaris van de Personeelsvereniging, de heer De Bode, de kinderen wat er zou gaan gebeuren in afwachting van de komst van Sint Nicolaas. De artisten, die wij voor deze avond hadden geëngageerd, deden het prima. Oom Bob, de goochelaar, wist de kinderen van het begin tot het einde te boeien met zijn trucjes, waarin hij de kinderen zelf betrok door hen mee te laten doen. De heer Nouwes deed na het optreden van Oom Bob nog verschillende spelletjes met de kinderen en daarna kwam Sint Nicolaas, vergezeld van zijn Zwarte Piet, zijn intrede doen. Hij vertelde de kinderen het verhaal van Pedro de Achtste, die de hele schoorsteen van het schip in elkaar gevaren had en voor straf naar Spanje was teruggestuurd.
Daarna liet hij enkele kinderen, die blijkbaar niet zo heel goed hadden opgepast, bij zich komen om een vermanend woord in ontvangst te nemen. Vervolgens zongen de kinderen de traditionele Sint Nicolaas-versjes, met begeleiding van een accordeon.
Na het vertrek van de Sint, die naar hij zeide het zo verschrikkelijk druk had, dat hij de rest van de avond niet kon blijven, kregen de kinderen chocolademelk aangeboden.
De muzikale clown, die toen voor hen optrad, was prima, maar werkte wel iets te veel op de aanwezige ouders. Tot slot van de avond werd de poppenkast opgezet, waarin Oom Bob het werk deed. Nu, hij deed het prachtig. Zelden hebben we de kinderen zó zien meeleven met een poppenkastspel als ditmaal bij de door Oom Bob gebrachte "Slimme Japie".
Aan het einde van de avond werden de cadeautjes uitgereikt, waarbij men aan de uitroepen en aan de gezichten van de kinderen duidelijk kon horen en zien, dat de geschenken ook dit jaar weer goed in de smaak vielen. De Sint had het weer aardig voor elkaar.

B.

VEILIGHEID

Ja hoor, we zijn allemaal het nieuwe jaar ingegaan met de beste voornemens. De stommiteiten van verleden jaar zijn gelukkig goed afgelopen en die zullen ons dit jaar niet weer overkomen.

Wacht even, lezer! Is er bij al Uw goede voornemens voor het jaar 1962 ook aan de ongevallenbestrijding gedacht? En wilt U Uw goede voornemens op het gebied van de ongevallenbestrijding dit jaar dan ook werkelijk toepassen, ongeacht de plaats, die U in het bedrijf inneemt?

Weet U, dat er in dit pas moeilijk op gang komende 1962 reeds enige van Uw collega's hun werk hebben moeten staken omdat zij door ongevallen letsel hebben gekregen?

Bedenk, dat de bron van zeker 80 % van de ongevallen bij ons zelf ligt. Niet soms? Bekijk de ongevallenstatistiek-1961, die we de volgende maand hopen te publiceren, maar eens goed! J.O.M.

TIEN GULDEN REGELS VOOR DE VOETGANGERS

Niet alleen de nieuwe voetgangersregeling is voor de voetganger – èn voor de andere weggebruikers – van eminent belang. Er is nog een aantal àndere regelingen, die voor de voetganger van even groot belang zijn. Deze worden door het Verbond voor Veilig Verkeer samengevat in de volgende tien "gulden" regels:

1. Het voetpad, het trottoir, is nog steeds een domein, dat de voetganger door niemand wordt betwist. Maak er dus gebruik van, en vermijd het onnodig betreden van de rijweg.
2. En als u de rijweg niet kunt vermijden, blijf er dan zo kort mogelijk op. Ga recht op uw doel af, steek haaks over.
3. Als u gaat oversteken, kijk dan eerst naar links, dan naar rechts, en dan wéér naar links en stap dan vief en vlug over, maar .... blijf uitkijken!
4. Moet u bij een kruispunt oversteken? Steek dan niet diagonaal over, maar haaks. Dus eerst de ene straat, en dan de andere.
5. Als er geen zebra is, maar wel een verkeersheuvel, maak dáár dan gebruik van. U steekt dan over in twee keer, dus u kunt tweemaal zoveel uitkijken.
6. Moet u per se oversteken bij een stilstaande auto of bus? Dan moet dat maar, maar zorg dan vooral dat u zo mogelijk vijf meter tussen u en dat voertuig houdt. En houdt het aan uw rechterhand, dan ziet u het eventuele verkeer van links naderen.
7. Als u bij verkeerslichten wilt oversteken en daar zijn geen speciale voetgangerslichten, doe dat dan altijd als het licht naar de door u over te steken straat op rood staat en het verkeer voor dit licht wacht. Maar houd wel rekening met het afbuigende verkeer!
8. U heeft natuurlijk geen ogen op uw rug. Daarom moet u buiten de bebouwde kom, als er geen fiets- of voetpaden zijn, aan de linkerkant van de weg lopen. U ziet het voor u gevaarlijkste verkeer dan van voren naderen.
9. Is er geen voetpad, maar wel een fietspad? Loopt u dáár dan op. Houdt er echter wel rekening mee, dat het een fietspad is en .... let dus op de fietsers.
10. Tenslotte een kleine beleefdheidsregel. Ga bij bushalten niet zó staan, dat andere voetgangers – en vooral bijvoorbeeld moeders met kinderwagens – niet meer kunnen passeren. Natuurlijk, het voetpad is voor u, maar toch ....

ZIEKTEWET

PREMIE ZIEKTEWET

De uitkomsten van het jaar 1961 hebben geleerd, dat de premie van 4,6 % van het loon, waarvan 2,3 % ten laste van de werkgever en 2,3 % ten laste van de werknemer kwam, niet voldoende is geweest om de kosten van de Afdelingskas te dekken. Het ziektecijfer over 1961 is namelijk hoger geweest, dan bij de aanvang van dat jaar werd verwacht. Een deel van de reserve is ingeteerd en moet nu het volgende jaar (d.i.) 1962) weer worden opgebracht. Het bestuur van de Afdelingskas heeft daarom aan het Bestuur van de Bedrijfsvereniging voorgesteld de ziekengeldpremie met ingang van 1 januari 1962 vast te stellen op 6 % van het loon. Hiervan komt 3 % voor rekening van de werkgever en 3 % voor rekening van de werknemer.

Een paar maanden geleden werd in Ispra, bij het Italiaanse Lago Maggiore, de eerste steen gelegd voor een nieuwe Europese school. Ispra krijgt daarmee de vierde Europese school in de Gemeenschap. De drie andere staan in Luxemburg, Brussel en Mol (80 km van Brussel).

De scholen zijn alle vier opgericht voor onderwijs aan de kinderen van ambtenaren van de Europese instellingen. Maar andere kinderen kunnen er ook op: in Luxemburg zijn 433 van de 948 ingeschreven leerlingen geen kinderen van ambtenaren van de Europese gemeenschap. Zij zijn kinderen van buitenlandse arbeiders die in Luxemburg zijn komen werken. En op de Europese school in Brussel zijn meer dan 20 nationaliteiten vertegenwoordigd. De Europese scholen zijn dus allerminst scholen voor een exclusief gezelschap van bijzondere kindertjes wier vader Europees ambtenaar is. Het zijn scholen voor iedereen. Maar iets bijzonders hebben ze toch wel: het onderwijs zelf is er anders dan op een gewone school.

De Europese school is ontstaan in Luxemburg, bij de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal, die in augustus 1952 begon te werken. De ambtenaren uit Nederland, België, Frankrijk, Duitsland en Italië richtten een "oudersvereniging" op om te proberen een oplossing te vinden voor het school-probleem. Naar welke school moesten hun kinderen? Hoe moest het met de taal? Over het algemeen wilden de ouders dat de kinderen in hun nieuwe omgeving hun moedertaal niet zouden loslaten maar, integendeel, juist hun moedertaal goed zouden leren. Terug in hun vaderland zouden de kinderen hun studie moeten kunnen voortzetten. Maar ook beseften de ouders dat men zich niet de kans mocht laten ontgaan om kinderen van zo verschillende landaard elkaar goed te leren kennen. Die kinderen zouden immers de burgers moeten zijn van het Verenigd Europa dat men begon te vormen!

HET SCHOOLBOEK AANGEVULD.....

De ouders vonden voor hun initiatief veel steun bij de instellingen van de Kolen- en Staalgemeenschap. Zo werd Pasen 1953 een kleuterschool voor kinderen van 4 tot 6 jaar geopend, en een paar maanden later een lagere school met een vijfjarige cursus. Weldra waren er op de Luxemburgse Europese school 140 leerlingen. Nu zijn er vier Europese scholen met ver over de 2000 leerlingen en het ligt in de lijn der ontwikkeling dat nog meer Europese scholen zullen worden opgericht.

De medewerking van de onderwijsautoriteiten uit de zes Gemeenschapslanden is nodig geweest om zo ver te komen als we nu zijn. Het in Luxemburg gevolgde systeem, dat het voorbeeld werd voor de andere Europese scholen, berust op de gelijkwaardigheid van de talen die de leerlingen van huis uit spreken. Met de voorschriften en leerplannen van elk van de zes landen wordt rekening gehouden. Dit uitgangspunt blijkt voortreffelijk te werken. Niet alleen voelen de leerlingen zich op hun nieuwe school volkomen thuis en leren zij gemakkelijk een tweede taal, maar zij bereiken ook in de verschillende vakken een peil dat te vergelijken is met wat zij in hun eigen land bereiken.

In oktober 1954 werd in Luxemburg de middelbare school geopend, twee klassen met 70 leerlingen. In 1958 was het patroon compleet: een Europese onderwijsinstelling met twee jaar kleuterschool, vijf jaar lagere school, drie jaar middelbaar onderwijs en vier jaar voorbereidend hoger onderwijs. De eerste 23 leerlingen van zes nationaliteiten deden in 1959 hun "Europese eindexamen", dat hun de deuren opende tot alle universiteiten en hogescholen in de landen van de Europese gemeenschap.

Hoe gaat het nu met het onderwijs op de Europese school? Er is op de middelbare school keus uit drie afdelingen: de klassieke afdeling houdt in: Latijn + Grieks + moderne talen. De afdeling wis- en natuurkunde houdt in: Latijn + wiskunde + natuurwetenschappen + moderne talen. De moderne afdeling houdt in: wiskunde + natuurwetenschappen + moderne talen. De hoofdvakken worden onderwezen in de moedertaal.

De leerlingen zijn daartoe ingedeeld in vier groepen: Nederlands, Frans, Duits en Italiaans. In hun moedertaal krijgen de kinderen op de lagere school: lezen, schrijven, spraakkunst en rekenen; op de middelbare school: spraakkunst, literatuur, Latijn, Grieks, wijsbegeerte en wiskunde.

Maar naast hun moedertaal moeten de kinderen op de Europese school al van het begin van de lagere school af een tweede taal leren. Zij kunnen daarvoor Frans of Duits kiezen. Deze tweede taal wordt gebruikt tijdens de "Europese" lesuren. Op de lagere school zijn dat: zingen, tekenen, handwerken, handenarbeid en gymnastiek; op de middelbare school: geschiedenis, aardrijkskunde, biologie, natuurkunde, scheikunde en kunstgeschiedenis. Er zitten tijdens deze lessen dus kinderen bijeen die een verschillende moedertaal hebben; de les wordt gegeven in de tweede taal die zij hebben moeten leren (Duits of Frans) en die de "voertaal" wordt genoemd. Daarnaast leren de kinderen natuurlijk nog andere talen. In het derde jaar middelbare school beginnen alle leerlingen met Engels. Nederlandse leerlingen leren van het eerste jaar van de middelbare school af naast Frans ook Duits. Franstalige Belgen leren van de eerste tot de derde klas Nederlands. De praktijk is dat de leerlingen op de Europese school naast hun moedertaal niet alleen de verplichte andere voertaal spreken waarin ze les hebben, maar bovendien nog vloeiend één of twee talen meer!

'Ik mag toch óók wel met uw cadeaux spelen'?

DIE GOEDE (ZEER) OUDE TIJD

In 1872 kon de eigenaar van een Amerikaanse rijtuigenfabriek nog de volgende bepalingen voor zijn "kantoorklerken" uitvaardigen:

1. De klerken dienen iedere dag de vloer te vegen en de meubelen, boekenplanken en uitstalkasten af te stoffen.

2. Iedere klerk moet dagelijks een emmer water en een kit kolen meenemen.

3. Elke klerk behoort dagelijks zijn olielamp te vullen, het lampeglas schoon te maken en de pit bij te knippen.

4. De klerken dienen eens per week de ramen te wassen.

5. Dit kantoor is geopend van 7 uur in de morgen tot 8 uur des avonds, met uitzondering van de Sabbat, op welke dag het kantoor helemaal gesloten zal zijn.

6. De mannelijke bedienden kunnen als zij verkering hebben één avond in de week vrij-af krijgen. Wie geregeld naar de kerk gaat valt in de termen voor twee avonden verlof.

7. Iedere klerk dient van zijn salaris steeds iets opzij te leggen en dat te bestemmen voor de jaren dat hij niet meer kan werken, opdat hij, wanneer die tijd is aangebroken, niet aangewezen zal zijn op de milddadigheid van anderen.

8. Iedere bediende die sigaren rookt, spiritualiën, in welke vorm ook, gebruikt, zich bij de kapper laat scheren of publieke vermakelijkheden bezoekt, zal mij aanleiding geven zijn goede bedoelingen, integriteit, waardigheid en eerlijkheid ernstig in twijfel te trekken.

(Uit "Strijk en Zet" – Daalderop Kroniek)

DE OUDE GARDE

G. Vick

17 November 1961 verliet de heer G. Vick het magazijn van de Werf te Slikkerveer, om op hetzelfde moment toe te treden tot de Oude Garde. Hij was op 17 augustus 1948 bij de Werf in dienst getreden en is werkzaam geweest als transporteur en als magazijnbediende. Op 17 oktober 1961 bereikte hij de leeftijd van 65 jaar.
Moge hij nog lange tijd van zijn welverdiende rust genieten.

DANKBETUIGINGEN

Ondergetekende betuigt langs deze weg zijn hartelijke dank aan de Directie, chefs en alle anderen, die de dag van zijn jubileum voor hem tot een onvergetelijke hebben gemaakt.

A. Pronk.

Mede namens mijn vrouw en kinderen betuig ik hierdoor mijn hartelijke dank voor de blijken van belangstelling, die ik ter gelegenheid van mijn 50-jarig huwelijk mocht ontvangen.

J. J. de Graaf.

Langs deze weg betuigen wij onze oprechte dank aan de Directie, Chefs, maatschappelijk werkster, bazen en collega's voor de betoonde belangstelling bij de ziekte en het overlijden van P. den Boer.

Namens de familie,
J. den Boer.

Hierdoor betuigen wij onze hartelijke dank aan de Directie, chefs, collega's en het Dorusfonds, voor de blijken van belangstelling, die wij ter gelegenheid van ons zilveren dienstjubileum mochten ontvangen.

C. van Raay.
B. Walschots.

Mede namens mijn echtgenote dank ik de Directie en allen, die er toe hebben bijgedragen mijn zilveren jubileum voor ons tot een onvergetelijke dag te maken.

C. D. v. d. Kaay.

Hiermede betuig ik, mede namens mijn vrouw, mijn hartelijke dank aan de Directie, chefs, bazen en collega's, alsmede aan het Dorusfonds en Onderling Bezit, voor de vele blijken van belangstelling en voor de geschenken, die ik ter gelegenheid van mijn 25-jarig dienstverband bij de Werf Gusto mocht ontvangen.

L. J. v. Herrewegen.

Aan allen, die ons een prettige Kerstverrassing bezorgden, betuigen wij gaarne onze hartelijke dank.

Dames Koffiekamer.

UIT ONS MIDDEN

In dienst:

1-12-'61	J. Ardanuy-Allué, plaatwerker Apparatenbouw.
1-12-'61	E. Alonso-Gracia, boorder M.B.
1-12-'61	J. Paredes de la Calle, lasser S.B.
1-12-'61	M. Gracia-Martin, klinker S.B.
1-12-'61	J. Jiminez-Gonzalez, klinker S.B.
1-12-'61	L. Benckhuizen, nachtportier.
4-12-'61	B. v. d. Hoek-Visser, werkster.
4-12-'61	W. Grijse, staalgritter M.B.
7-12-'61	C. Monquera-Rodriguez, lasser S.B.
7-12-'61	G. Blanco-Suarez, lasser S.B.
8-12-'61	F. Atienzar-Jil, gutser S.B.
11-12-'61	J. S. D. Bijleveld-Boef, werkster.
18-12-'61	W. A. Sakko, electriciën Onderhoud.
20-12-'61	M. M. 't Hart, lasser S.B.

Gehuwd:

7-12-'61	J. Bezemer en G. Luthart.

Geboren:

9-12-'61	Ronald, zoon van C. Andriese en W. Andriese-Houniet.
15-12-'61	Arnold Richard, zoon van L. A. Lugten en J. H. Lugten-van Werkhoven.
17-12-'61	Johanna Catherina, dochter van G. K. Schrumpf en A. M. Schrumpf-Post.
17-12-'61	Ronald, zoon van H. Kaufman en C. Kaufman-de Jong.

Hobby

J. J. v. d. Veenbrink: ook in zijn vrije tijd een man van de klok

Hij spreidt een krant uit op de tafel en legt voor zich neer wat hij nodig heeft: instrumenten, en verder allerlei vreemd gevormde onderdelen, die uit blikken doosjes komen. Het klokje wordt op zijn kant gelegd en met de zelfverzekerdheid van een chirurg wipt de man de zieke onderdeeltjes eruit. Je kijkt onwillekeurig naar zijn forse handen, waarmee hij al twee en dertig jaar lang bij onze vennoot Conrad-Stork als constructie-bankwerker zwaar materiaal bedwingt. Nu zit hij thuis een klein klokje te repareren. Dat is de *hobby* van de heer J. J. v. d. Veenbrink te Spaarndam.

ZONDER BOEKEN

Het is een hobby waarmee hij al jaren lang bezig is en waarin hij een grote bekwaamheid heeft verworven. Hij heeft het zichzelf geleerd met eindeloos geduld: gewoon door alles uit elkaar te halen, te kijken hoe het in elkaar zat en dan alles weer op de goede plaats te monteren. Het enige leerboek dat hij ooit gebruikte was een reportage in een geïllustreerd weekblad, waarin precies aangegeven stond uit welke onderdelen een uurwerk bestaat en hoe de werking van die onderdelen is.

SLAOLIE

In het licht van de huiskamerlamp zit hij stil te werken. Hij pakt met een pincet een schroefje van 0.1 mm en laat het verdwijnen in het klokje dat hij onderhanden heeft. Het zit nu precies op de plaats waar het thuis hoort. Straks loopt het klokje weer. Net als het kostbare antieke uurwerk, dat hem eens werd gebracht door een wanhopige kennis, die het stroef lopende binnenwerk had gesmeerd met slaolie. De slaolie deed het in de klok echter minder goed dan in de braadpan en toen alles vastgelopen was kwam de bedrukte eigenaar op het idee, alles schoon te maken met benzine. Er sprong iets los en het hele binnenwerk vloog in onderdelen door de kamer. Alles werd bij elkaar gezocht en in een schaal naar de heer v. d. Veenbrink gebracht, die er een karwei aan had, waarvan hij nu in sobere woorden, maar met grote voldoening spreekt. Hij vindt het trouwens toch prettig, eens een bevriende relatie te helpen. Bij de oude dominee van Spaarndam, die een huis vol antieke klokken heeft, is hij een graag geziene gast.

Of het moeilijk is, de handen stil te houden bij het fijne priegelwerk? „Nee" zegt hij „ ik leg gewoon mijn armen op de tafel".

KAST EN BEELD

Om acht uur 's avonds begint het televisieprogramma. Dan pakt hij zijn hele boeltje op en verdwijnt naar de keuken, om de werkzaamheden op dezelfde voet voort te zetten. Want, terwijl hij zijn vrouw de televisieprogramma's gaarne gunt, kijkt hij zelf liever in een ander kastje en naar een ander beeld: in het kastje onder de radio, waarin zijn instrumenten worden bewaard en naar het beeld, dat zich aan hem vertoont wanneer hij in het hart van een defect uurwerk kijkt.

Hoe lang is het eigenlijk geleden, dat hij nauwelijks een veer uit een oude wekker durfde te halen? Nu heeft een door oude meesters gemaakt antiek uurwerk even weinig geheimen meer voor hem als een modern volautomatisch dameshorloge.

Om de bewondering van anderen lacht hij een beetje, zoals bescheiden mensen dat kunnen doen. Maar soms komt er iemand, die zijn altijd bezig zijn niet helemaal begrijpt. Dan kijkt hij op van zijn werk en vraagt: „Kun jij je eigen fiets al repareren?"

Fijn, een hobby die je man binnen de deur houdt.

PECH

Bij het doorbladeren van het bestek van de CO 424 hebben wij weer eens één van die leerzame wetenswaardigheden opgedaan, die ons in het latere leven zo goed te pas kunnen komen.

U zult zich allen wel eens afgevraagd hebben hoeveel passagiers er nu eigenlijk in een ton gaan. Met mooie schol of met goudreinetten zie je dat gemakkelijk, zoveel per kilo. Maar met passagiers is dat moeilijker.

Welnu, wij kunnen het U vertellen; dit stond er: „Het passagiers deadweight bedraagt 40 ton, berekend op 15 passagiers per ton".

Wij zijn toen eens aan het rekenen gegaan, dat is een gemiddeld gewicht van 71 kg voor die 600 passagiers. Op de proefvaart zullen er vele technici meegaan die meer dan 71 kg wegen, maar vast niet genoeg om die 40 ton vol te maken. Veertig ton technici, dat is een heel kongres!

Als we nu eens, om het proefvaart deadweight vol te maken, alle typistes en telefonistes van de zes werven, van het hoofdkantoor en van het M.T.I. uitnodigen?

Maar néén, ook daaraan hebben die slimme Engelsen gedacht.

Even verder staat het:

„Het deadweight aan passagiers op de proefvaart zal door de koper van het schip worden geleverd".

Het zal dus wel weer ijzerballast worden . . . .

foto 1: van de kleine boot naar de grote boot — aankomst van de gasten.

foto 2: de doopvrouwe tekent een der symbolen van de religieuze ritus op het schip: de swastika.

foto 3: de mist in, maar niet voor lange tijd; bij de beproeving in het voorjaar zal de *Kandla* zich in volle glorie aan de gasten kunnen vertonen.

foto 4: De ambassadeur van India in ons land, Z. Exc. R. K. Tandon, krijgt tekst en uitleg aan de hand van de tekeningen.

'KANDLA' deed eerste stap op weg naar bestemming in India

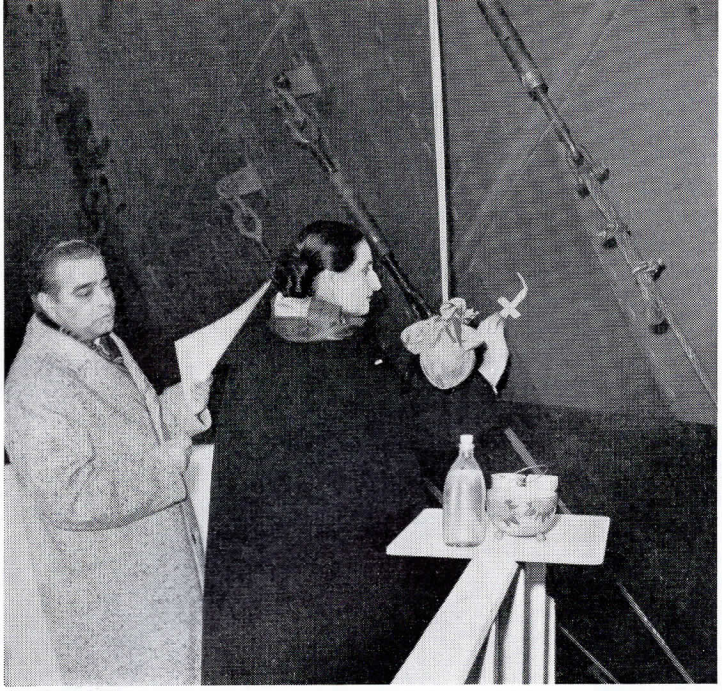
1

De *Kandla* (CO 422), die in december bij onze vennoot Verschure te water werd gelaten, was een jubileumnummer; met deze snijkopsleephopperzuiger voert I.H.C. Holland de vijftiende grote opdracht uit voor de regering van India sinds de datum waarop dit land onafhankelijk werd. Ook zijn nog negen opdrachten uitgevoerd in nauwe samenwerking met de Garden Reach Workshops in India en Holland Cranes, de kranenbouw-combinatie van Conrad-Stork, Gusto en Verschure, bereikt binnenkort met de orders voor India eveneens een mooi rond getal: vijf en twintig kranen.

Bij de tewaterlating van de *Kandla* was er dus voor de verschillende sprekers zeker aanleiding om nader in te gaan op de wederzijdse waardering, die al spoedig na de onafhankelijkheidsverklaring is ontstaan tussen de regering van India en I.H.C. Holland. Men deed dit in eenvoudige, en mede daardoor treffende bewoordingen.

DE WEG OMHOOG

In het middelpunt van deze toespraken stond ook het ontwikkelingsprogramma, dat de regering van India uitvoert met inspanning van alle krachten. De ambassadeur van India in ons land, Z. Exc. R. K. Tandon, vertelde daarbij iets over de enorme toename van de havencapaciteit in zijn vaderland en hij haalde daarbij aan, dat verdere plannen op stapel staan. Ir. J. A. M. Verschure, het woord voerend namens de bouwers van de *Kandla,* sprak de hoop uit, dat ook de Nederlandse regering een redelijk aandeel zal nemen in de financiële steun, die de wereld, getroffen door de inspanningen van regering en volk in India, geeft voor de verdere ontwikkeling van het land. In zijn korte meditatie over de goede verhouding tussen opdrachtgevers en bouwers wilde ir. Verschure ook graag een woord van waardering richten tot de mensen van Rendel, Palmer en Tritton (toezichthouders bij de bouw), die al menig schip voor India hebben begeleid van de wieg tot de eerste stappen op de plaats van bestemming.



2

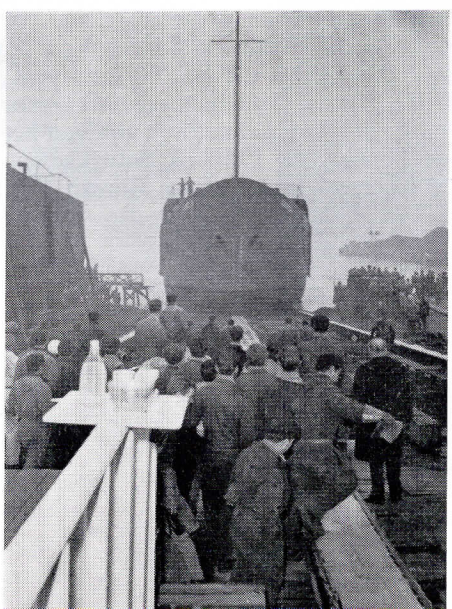
DE EERSTE EN DE LAATSTE HAND

De doopplechtigheid, uitgevoerd volgens de indrukwekkende ritus van het land (zie elders in dit nummer), werd verricht door mevrouw R. K. Tandon, echtgenote van de Indiase ambassadeur in ons land. De *Kandla* kreeg haar symbolische wensen voor vruchtbaarheid en voorspoed, symbolen die in een land waar met inspanning wordt gewerkt, van bijzondere betekenis zijn.

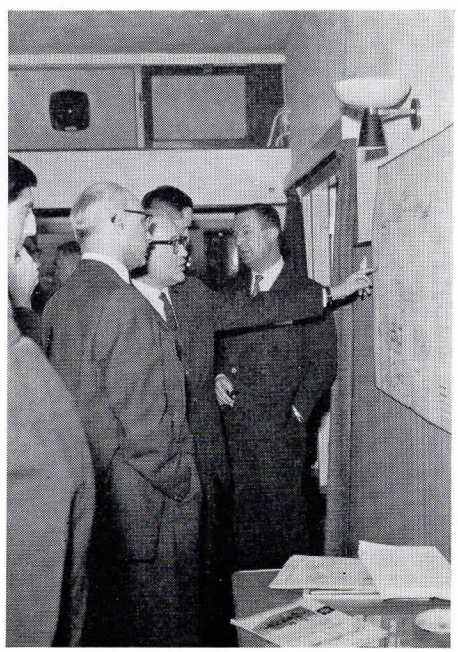
Intussen stonden rondom de helling de medewerkers, die in de meest letterlijke zin van het woord, voor de tewaterlating de laatste hand aan het schip hadden gelegd. Toen de plechtigheid afgelopen was, hadden zij hun eigen herinneringen, waarover nog even kon worden gesproken. Een voorbeeld: zij waren het, die de moeilijkheden oplosten toen de bakboordsecties van de *Kandla* aangebracht moesten worden bij een kraanbereik dat door omstandigheden juist op dit moment ontoereikend was. De hellingbaas, de voorman en de hellingploeg losten het probleem op met hoofd en handen en het kwam in orde. Dat zijn van die dingen, waaraan je bij een tewaterlating met voldoening terugdenkt. Dan ben je er weer even bij bepaald, dat het bouwen van een schip toch nèt iets anders is dan het afwegen van een zakje krenten, hoe nuttig deze laatstgenoemde bezigheid onder andere omstandigheden ook kan zijn.

Bij de proefvaart — in het komende voorjaar — zal er zeker gelegenheid zijn, nader in te gaan op het aandeel dat veel van onze medewerkers hebben geleverd in de bouw van de *Kandla,* die de haar meegegeven vruchtbaarheidssymbolen waar zal maken in een land, vanwaaruit men vertrouwen stelt in onze bekwaamheid en toewijding.

3



4



De regen gutste bij stromen uit een sombere najaarslucht, toen op maandag 4 december jl. bij onze vennoot De Klop, Sliedrecht, de nodige voorbereidingen getroffen werden voor de tewaterlating van de snijkop- en profielzuiger *H.A.M. 209* Eenzaam en verlaten lag het casco op de helling, omdat iedereen een schuilplaats had gezocht om zich zoveel mogelijk tegen de al te goede gaven van Pluvius te beschermen.

Tegen de tijd, dat de tewaterlating zou plaats hebben, kwam er wat leven in de brouwerij. De eerste gasten spoedden zich al of niet beschermd door paraplu of plastic regenjas naar de kantine, waar zij door de werfdirectie ontvangen werden.

TEWATERLATING

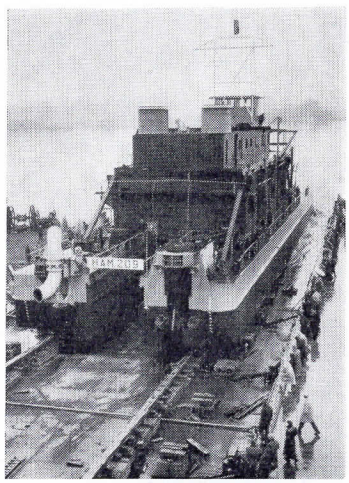
'H.A.M. 209'

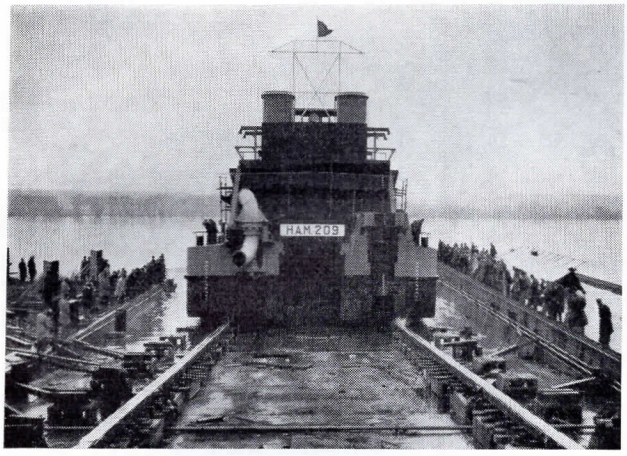
GROTE BELANGSTELLING

Er waren voor deze plechtigheid vele belangstellenden, vooral van de zijde van de opdrachtgevers. Behalve commissarissen en directie van de H.A.M. was er nl. een groot aantal uitvoerders, baggerbazen, waarvan de meeste met hun dames, getuige van het gebeuren.
Een aantal directieleden van de werven van I.H.C. Holland, alsmede vertegenwoordigers van Scheepvaart-Inspectie, Bureau Veritas en ook burgemeester en mevrouw Van Hofwegen gaven van hun belangstelling blijk.

TECHNISCHE GEGEVENS

De hoofdafmetingen van het schip zijn 57,50 x 13,50 x 4,20 m. Het totaal geïnstalleerd dieselvermogen bedraagt bijna 5500 pk. De zuiger krijgt een persleiding van 700 mm diameter. Indien het baggerwerktuig als profielzuiger moet werken, dan wordt de snijkopladder, die ca. 200 ton weegt, verwisseld voor een ladder met profielzuigbuis, geschikt voor een zuigdiepte van 25 m. De hoofddieselmotoren zijn van het fabrikaat Smit-Bolnes en kunnen elk 1750 pk ontwikkelen.
De bouw geschiedt onder klasse Bureau Veritas.





DOOPPLECHTIGHEID EN TEWATERLATING

De naamgeving van de *H.A.M. 209* geschiedde door Mevrouw A. M. Smit-Magendans, echtgenote van Ir. A. G. F. Smit, directeur van de Hollandsche Beton Maatschappij N.V. en commissaris van de H.A.M. Toen zij de gebruikelijke formule had uitgesproken en de champagne schuimend tegen de huid van het schip uiteenspatte, wachtte men vol spanning op het moment van afloop. De overvloedige regenval stak (ook hier) een spaak in het wiel. Het stophout en de keggen waren nl. door het regenwater zo sterk uitgezet, dat de stoppings slechts met zeer grote moeite verwijderd konden worden. Dit nam meer tijd in beslag dan was voorzien. Eindelijk werd na bijna een kwartier de halsstarrigheid gebroken, waarna het gevaarte statig in zijn element gleed.

WEDERZIJDSE DANK EN WAARDERING

Namens I.H.C. Holand sprak Ir. C. de Groot, één der directeuren van "De Klop", woorden van dank aan het adres van de opdrachtgevers voor het vertrouwen en de prettige samenwerking op technisch gebied. Ook Bureau Veritas, Scheepvaart-Inspectie en niet te vergeten alle werknemers van de werf werden in deze dank betrokken.
Tot slot richtte hij zich tot Mevrouw Smit-Magendans, die hij dankte voor haar bereidwilligheid de doop te verrichten. Ter herinnering bood hij haar een souvenir aan.

Jhr. Ir. C. L. C. Kretschmar van Veen

Met het uitbrengen van een dronk op de H.A.M. en op d *H.A.M. 209* in het bijzonder besloot dhr. De Groot zij toespraak.
Jhr. Ir. C. L. C. Kretschmar van Veen, één der directeure van de H.A.M. sprak een dankwoord en uitte waarderin voor het prachtige werkstuk.
De bestaande goede verstandhouding tussen de H.A.M. e I.H.C. Holland was voor spreker aanleiding geweest terug t denken aan een voorval, dat hij tijdens zijn verblijf in Zuid Afrika meemaakte bij een 60-jarige bruiloft. Een journalis vroeg aan de bruid met de vrijmoedigheid een journalist eigen of zij nooit aan echtscheiding gedacht had gedurende dez lange periode.
Prompt kreeg hij hierop ten antwoord: "nooit aan echtschei ding, wel aan moord!" Zo is het ook bij de H.A.M., aldu spreker.
Hij toonde zich verheugd over de aanwezigheid van zovel mensen van de oude garde van zijn maatschappij en sprak d hoop uit, dat de jongeren in hun voetsporen zouden treden Dan kan de toekomst met vertrouwen tegemoetgezien worden Hulde en waardering had spreker voor directie, technisch staf en arbeiders van de werf. Met het uitbrengen van ee dronk bezegelde hij deze woorden.
Na dit officiële gedeelte bleef men nog enige tijd bijeen Tijdens dit samenzijn kwam een prettige uitwisseling van ge dachten op technisch baggergebied tot stand, hetgeen heef bijgedragen tot een nog hechter contact tussen beide partijen

Ir. C. de Groot

De Kerstpuzzel 1961 is een succes geworden. Meer dan 500 oplossingen dwarrelden neer op de redactietafel. Misschien is dit ook mede te danken aan de puzzel zelf, waarvan de meesten ons vertelden, dat die niet zo moeilijk was. Nagenoeg alle binnengekomen oplossingen waren foutloos.

De juiste oplossing is:

Wij wensen U allen: Prettige Kerstdagen en een goed begin van het nieuwe jaar.

Nu met ingang van het januarinummer, Het Zeskant in een groter formaat zal gaan verschijnen, hopen wij ons maandblad nog aantrekkelijker te maken.

Moge 1962 voor U en de Uwen een bijzonder goed jaar worden.

De Redactie.

OPLOSSING KERSTPUZZEL

Mej. Willeke Zwart

En dan nu de prijzen: De hoofdprijs gaat dit jaar naar Conrad-Stork, en wel naar Mej. Willeke Zwart, Afd. Mechanische Administratie. Zij krijgt *f* 15,— uitgereikt van de firmaredakteur van C.S.

De werfprijzen van *f* 10,— zijn voor:

Conrad-Stork — dhr. F. Dalman, Afd. Machine bankwerkerij.

Werf Gusto — dhr. J. van Galen, Afd. Scheepsbouw.

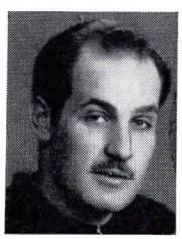
De Klop — dhr. W. Hoekwater, leerling afd. bankw. machinebouw.

J. & K. Smit — dhr. D. v. d. Giessen, Afd. Magazijn.

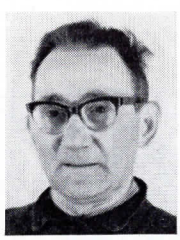
L. Smit & Zoon — dhr. J. W. Jongkind, Afd. Bedrijfstekenkamer.

Verschure — dhr. C. Blij, gepensioneerde, Afd. Scheepswerf.

I.H.C./M.T.I. — mej. T. Waayers, Afd. Secretariaat.



dhr. F. Dalman

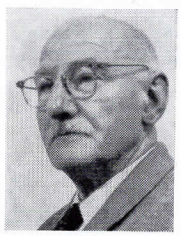


dhr. J. van Galen

dhr. W. Hoekwater

dhr. D. v.d. Giessen

dhr. J. W. Jongkind



dhr. C. Blij

mej. T. Waayers

Havenconcurrentie

De CO 430, **Reina Fabiola** werkt thans aan de uitbreiding van de Antwerpse haven. Bij een bezoek aan het schip viel het ons op dat de persleiding zich schijnbaar tot aan de verre einder uitstrekte; wij vroegen een lid van de (Belgische) bemanning hóé lang die leiding nu precies wel was. Hij keek voorzichtig rond, en fluisterde toen:

„Dat zal ik U zeggen, als U het maar niet verder vertelt. Hij gaat helemaal naar Holland. Alles wat wij hier uitbaggeren pompen wij 's nachts stiekem de Nieuwe Waterweg in".

Koppig drankje

Gelezen in scheepsbestek: Tot de inventaris behoort ook een bar voor het serveren van dranken gemaakt van hardhout.

's Lands wijs, 's lands eer

Elders in dit nummer is beschreven hoe de CO 422 **(Kandla)** gedoopt werd volgens het bij de Hindoe-godsdienst gebruikelijke ceremonieel.

Het was geen champagne, die langs de boeg van het schip vloeide, maar kokosnotenmelk. Vóór de doopvrouwe na drie vergeefse pogingen de kokosnoot tegen het schip had stukgeslagen, had zij reeds een serie plechtige handelingen verricht. Op de boeg, ter hoogte van de waterlijn, tekende zij met rode menie een swastika figuur, symbool van het geluk. In India zelf wordt deze figuur aangebracht met de rechterwijsvinger, gedoopt in saffraan, maar omdat bij deze gelegenheid menie werd gebruikt, hanteerde de doopvrouwe nu een verfkwast. De nog natte menie werd bestrooid met ongepelde rijst, symbool van al het goede dat de natuur geeft. Tot de plechtigheid behoorden ook gebeden tot Varuna, koning van de lucht en de zee.

De gebruiken bij een tewaterlating variëren van land tot land. Zo vernamen wij onlangs een aardige Japanse gewoonte. Aan de boeg van het schip dat te water gelaten wordt, bevestigt men een manshoge papieren bal. Als het schip zijn element bereikt, en dus ook de bal in het water komt, springt deze open; er fladderen dan duiven uit die serpentines en briefjes met gelukwensen verspreiden.