

WG 64-8

het zeskant

ACHTTIENDE JAARGANG No. 8 — AUGUSTUS 1964

PERSONEELSORGAAN VAN
I.H.C. HOLLAND

Redactie-adres: Verlengde Tolweg 2, Den Haag

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



Dit blad is het personeelsorgaan van de Industriële 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-redacteurs: 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).

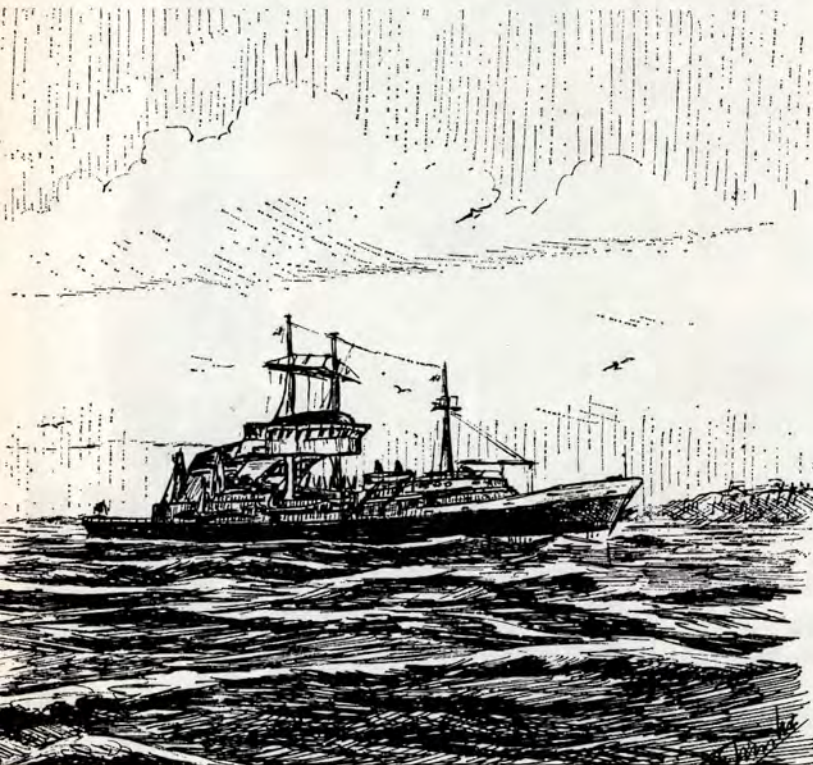
INHOUD	algemeen gedeelte
Zo moet de CO 484 worden	58
Gehele jaarproductie in één sigarenkistje	59
Fabricage-Commissies	61
Toch een lauwerkrans?	61
174 m ³ in 1878 — 4800 m ³ in 1964	62
Een kasteel in Oud-Alblas	64

het zeskant

BIJ DE VOORPAGINA

Op een proefvaart zag een van onze fotografen deze bos touw hangen. Mocht U soms eens moeite hebben om de eindjes aan elkaar te knopen.....

Zo moet de CO 484 worden



De heer O. Brinksma, die beroepshalve strakke lijnen trekt op de Tekenkamer Scheepsbouw van vennoot Verschure, heeft een andere pen ter hand genomen om U te laten zien hoe de CO 484 er uit zal gaan zien. Nu eens behoefde hij niet strakke lijnen te trekken. Wij vonden dit lijnenwerk overigens zo fraai, dat wij graag een plaatsje inruimen voor dit toekomstbeeld.

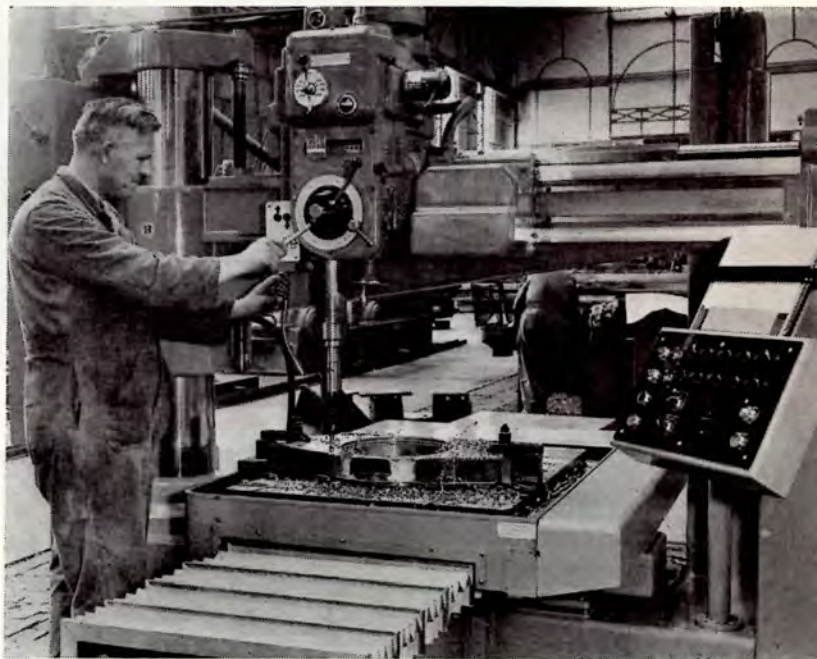
De CO 484 staat thans bij Verschure op de helling. Het is de eerste van twee sleehopperzuigers, die wij voor een Italiaans concern bouwen. Bij deze opdracht behoort ook nog een snijkop/sleehopperzuiger, de CO 486, die bij JKS gebouwd zal worden. In een volgend nummer van Het Zeskant zullen wij U meer over deze interessante opdracht vertellen.

Gehele jaarproduktie in één sigarenkistje

Onze vennoot Werf Gusto is overgegaan tot aanschaffing van een nieuwe G.S.P. boor- en kottermachine, type 405 P 8; een wonder van vernuft, dat zal helpen de produktie te verbeteren. En niet alleen dat; de machine zal het werk ook gemakkelijker maken en men zal er ook nauwkeuriger en sneller mee kunnen werken.

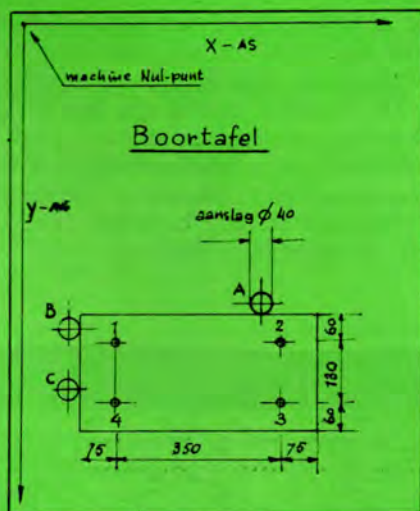
We willen in grote lijnen uitleggen hoe deze machine werkt en welk gemak we ervan hebben.

Laten we beginnen met de oude werkwijze. We hebben b.v. een plaat, waarin vier gaten geboord moeten worden. Dan moest de crasEUR de plaatsen, waar die gaten moeten komen, precies aangeven met een cirkeltje met een kruis er in en een centerpuntje. De boorder spande de plaat op de boormachine, bracht dan de boor precies boven het centerpuntje en dan pas werd er geboord. Dat nauwkeurig instellen moest voor ieder te boren gat weer opnieuw gebeuren. Bij de nieuwe machine gaat dat allemaal heel anders. Men gaat daar uit van het werken met twee assen, de x-as en de y-as. De x-as loopt van links naar rechts en de y-as van achter naar voor. Het nulpunt, waar deze assen elkaar snijden, ligt links-achteraan van de tafel. Deze tafel is beweegbaar langs de y-as en het boorsupport (boorhouder) is beweegbaar langs de x-as. Alle handelingen, die bij het boren van de plaat moeten plaatsvinden, worden vooraf op een staat aangetekend, waarbij van het nulpunt wordt uitgegaan.



De boorder J. M. C. Bouman, die sinds 27 jaar bij Gusto aan een „gewone” boorbank staat, werkt nu met veel genoegen aan deze hypermoderne installatie.

Dat begint met het opspannen, d.w.z. met het bepalen, waar de aanslagen moeten komen. De tafel meet 800 mm langs de x-as en 1000 mm langs de y-as. De eerste aanslag wordt bepaald op een punt b.v. 500 mm van het nulpunt op de x-as en 600 mm van het nulpunt op de y-as. Op de staat wordt genoteerd: $x = 500,00$ en $y = 600,00$. Dan volgt op de staat het woord „Aanslag I”. De volgende aanslagen worden bepaald, uitgaande van het punt van de eerste aanslag. Moet de tweede aanslag komen op 100 mm op de x-as en 650 mm op de y-as, dan wordt op de staat genoteerd: $x = -100$ en $y = +650$. Dat betekent, dat het support terug gaat en de tafel verder naar voren komt. Zo wordt ook de derde aanslag vastgelegd. Dan komt op de staat het woord „opspannen” te staan. Daarna volgt de opgave van de positie van het eerste te boren gat. We krijgen dus een staat, waarop telkens de standen ten opzichte van de beide assen staan aangegeven, afgewisseld door aanwijzingen voor de te verrichten handelingen. Het maken van deze staat met gegevens (zie illustratie op pag. 60) behoort tot de taak van de werkvoorbereider. Het gereedmaken van de staat duurt echter veel korter dan vroeger het crasseren. Is de staat klaar, dan gaat deze met het materiaal en de tekening naar de boorder. En nu gaat die aan het werk.



		X	Y
AANSLAG	A	500,00	600,00
"	B	100,00	640,00
"	C	100,00	770,00
GAT	1	195,00	680,00
"	2	545,00	680,00
"	3	545,00	870,00

Op het bedieningspaneel van de machine zitten 10 knoppen en nog wat signaallampjes. Van de 10 knoppen zijn er 5 voor de x-as en 5 voor de y-as. De eerste knop geeft het aantal decimeters aan, de tweede de centimeters en de derde de millimeters. Dan volgen, achter de komma de tiende en de honderdste millimeters. We kunnen dus tot op een honderdste millimeter nauwkeurig werken.

Druk op de knop

In het hierboven gegeven voorbeeld stelt de boorder de knoppen van de x-as in op 500,00 en die van de y-as op 600,00. Een druk op de knop en de machine zoekt automatisch het aangegeven punt op. Aan het woord „Aanslag I”, dat dan op de staat volgt, ziet de boorder, dat hij daar de eerste aanslag moet vastmaken. Vervolgens worden de knoppen ingesteld op de cijfers voor de volgende aanslag.

Maar de machine kan nog meer. Stel, dat we tien volkomen gelijke platen nodig hebben met grotere en kleinere gaten. Dan worden de gegevens van het staatje op een band (zie onderaan op deze pag.) gepost en die band wordt in de machine gezet. De boorder behoeft de knoppen niet meer af te stellen. De machine wordt van handbediening overgeschakeld op automatische bediening. Dat betekent, dat de machine automatisch de commando's opvolgt, die in de band zijn aangegeven. Dat kan zijn het boren van grote of kleine gaten, het maken van draadgaten of het kotten of tappen.

Steeds als de diameter van het te boren gat verandert of als er een andere bewerking moet volgen, gaat er op het bedieningspaneel een rood lampje branden. Dit is voor de boorder het teken, dat hij van gereedschap moet veranderen, b.v. een boor vervangen door een kotterboor of door een tap. Is de eerste plaat afgewerkt, dan wordt de volgende plaat opgespannen en het bandje begint opnieuw te lopen. Alles gaat automatisch. Het verschil met het serie-boorwerk van vroeger is, dat er toen een boormal werd gemaakt. Dat is nu niet meer nodig. En vroeger werd de boormal na gebruik zorgvuldig opgeborgen en dat vergde veel ruimte. Nu bergen we alleen het bandje op en nu kan — bij wijze van spreken — de gehele jaarproductie in een sigarenkistje worden bewaard.

Tot op 1/100 millimeter nauwkeurig

Een van de grote voordelen van de machine is, dat er tot op 1/100 ste millimeter nauwkeurig mee gewerkt kan worden. Daardoor zijn we verzekerd van de uitwisselbaarheid van de onderdelen. Worden na b.v. een jaar reservedelen besteld, dan hebben we slechts het bandje op te zoeken en in de machine te zetten om er zeker van te zijn dat precies hetzelfde onderdeel wordt gemaakt als een jaar tevoren is geleverd. Men heeft al gevraagd, hoe het over een jaar met de nauwkeurigheid van deze machine gesteld zal zijn. Men meende, dat door de normale slijtage de nauwkeurigheid zou verminderen. Dit is echter beslist niet het geval. De plaatsbepaling van tafel en support wordt elektrisch geregeld en is onafhankelijk van de bewegingsmechanismen. Daardoor zal de nauwkeurigheid, ook na een bepaalde slijtage van onderdelen, gehandhaafd blijven.

G.S.P.			Boor - Kottermach		order nr	100	benaming:		tbl. nr.	25000	material. bew. nr.	blad nr.
					best. nr.	250	Plaat.					
					werk	1			st. 42	2	1	
X	Y	phase nr.	gat nr.	omschrijving:	ommet. p/min.	aanset n/rev.	opmerkingen:					
y00000n	y0000n			Werkstuk plaatsen			X	Y				
x19500	y68000	a	1	Boren ϕ 13,5	450	0,25	A	500,00	600,00			
x54500	y68000		2	"			B	100,00n	640,00			
	y81000		3	"			C		770,00			
x19500n			4	"								
		a	2	Tappen W.W. $\frac{5}{8}$	160	-						
	y68000n		1	"								
x54500			2	"								
	y81000		3	"								
				Werkstuk afspannen.								

Weer een druk op de knop en de tweede aanslag kan worden vastgezet. Na de laatste aanslag volgt het woord „opspannen”. Dat doet de boorder en daarna stelt hij de knoppen in op de positie van het eerste te boren gat. Op zijn staatje leest hij dan „boren”. Hij plaatst de juiste boor in de machine en boort het gat. Zo gaat het door tot alle gaten geboord zijn.

Zo ziet een ponsbandje er uit



Werfbeeld



Afwerking aan boord

UIT ONS MIDDEN



In dienst getreden:

- 30-6-64 G. del Valle Fernandez, bankw. M.B.
6-7-64 W. A. T. M. Haverman, volontair
SB.
8-7-64 J. C. de Ronde, constr. werker St.B.
13-7-64 J. M. Verhulst, constr.werker St.B.
13-7-64 A. J. Koppenol, ijzerwerker SB.
27-7-64 J. J. van Selm, bankwerker Onderh.



Terug uit mil. dienst:

- 20-7-64 H. van Raffen, tekenaar TKB.

Gehuwd:

- 25-6-64 S. A. Kruithof met G. Vermaas.



Geboren:

- 1-7-64 Paulus Gerardus, zoon van H. Gunneweg en J. Gunneweg-Verver.
9-7-64 Rudolph Johannes Maria, zoon van W. G. van Slobbe en W. van Slobbe-Engbers.
14-7-64 Caroline, dochter van B. van Helden en J. van Helden-Leenen.

Ideeënbus



Vergadering Ideeënbuscommissie van 16 juli '64.
Idee 4/1964. *J. Burger.*

Bevestiging van aardleiding bij lassen. Dit idee is goed en is reeds toegepast bij de Montageafdeling. Het zal ook in de fabriek toegepast worden.

Premie f 50,—.

DANKBETUIGINGEN

Hiermede wil ik namens alle gepensioneerden dank betuigen aan de Directie en aan Mevr. Bebelaar voor de gezellige dag, die wij mochten meemaken met de boottocht. L. de Werken Ondergetekende betuigt mede namens zijn vrouw zijn hartelijke dank voor de vele blijken van belangstelling, ondervonden bij zijn 25-jarig dienstverband.

In het bijzonder dank ik onze Directie, Mevr. Smulders, Mevr. Bebelaar, de bazen en de collega's en het Dorusfonds voor de mooie cadeaux, die ik mocht ontvangen.

Door een samenloop van omstandigheden was dit ook een afscheid voor mij van de Werf Gusto, waar ik zoveel jaren met plezier met mijn collega's en andere vrienden heb mogen samenwerken.

Ik wens U van deze plaats allen toe een goede gezondheid en dat U allen mag medewerken om de Werf Gusto een nog grotere bekendheid te geven over verre en wijde wereldzeeën.

Th. Koevermans

Mede namens mijn echtgenote betuig ik langs deze weg mijn hartelijke dank aan de Directie, maatschappelijk werkster en personeel voor de gelukwensen en geschenken, die ik bij mijn 25-jarig jubileum mocht ontvangen. R. Kop.

Mede namens mijn echtgenote betuig ik mijn dank aan de Directie, maatschappelijk werkster, chefs, collega's en Personeelsvereniging voor de prachtige geschenken en bloemen, die ik bij mijn 25-jarig jubileum mocht ontvangen.

C. J. H. Beuman.

Idee 5/1964. *J. Speksnijder.*

Gebruik van een kaapstander voor het verhalen van schepen. Dit geeft een besparing op de verhaalkosten.

Premie f 50,—.

Idee 6/1964. *C. J. Burgering.*

Bescherming voor de ogen aan dubbele slijpsteen. Het idee is in principe juist, doch zal nog iets moeten worden gewijzigd.

Premie f 25,—.

Idee 7/1964. *J. Leerentveld.*

Gelijktijdig boren en uitdoppen van gaten in brugdekken. Het idee is, behoudens een kleine wijziging, goed en uitvoerbaar.

Premie f 50,—.

Idee 8/1964. *J. Leerentveld.*

Hijsklem voor transporteren en aanbrengen van bruggenhout. Dit idee bevordert de veiligheid en tevens een vlotte wijze van werken.

Premie f 50,—.

Twée jubilarissen

Onze medewerkers, de heren C. J. Beuman en R. Kop, werden op 15 juli j.l. vergezeld door hun echtgenoten, door de Directie ontvangen in verband met hun 25-jarig dienstverband bij de Werf Gusto. Zij werden toegesproken door de heer F. Smulders, die het bedrijf vergeleek met een sport-team, waarin men moet samenwerken om een goed resultaat te bereiken. In een voetbalelftal b.v. zal iedere goede speler zijn uiterste best doen om een wedstrijd te winnen. Het verheugt spreker te kunnen verklaren, dat de jubilarissen zich in het bedrijfs-team als goede spelers hebben doen kennen. Zij waren altijd trouw op hun post en zij zijn blijkens hun diensttijd wel aan hun club (in dit geval het bedrijf) gehecht. Spreker wenste hen van harte geluk met hun jubileum en dankte hen voor hetgeen zij in de afgelopen 25 jaar voor het bedrijf hebben gepresteerd. Ook de dames werden door de heer Smulders in deze dank betrokken; zij hebben er voor gezorgd, dat de mannen steeds weer opgewekt en gezond naar hun werk konden gaan. Nadat spreker de jubilarissen het zilveren Gusto-insigne had opgespeld, overhandigde hij

hen een gouden horloge en een geschenk onder enveloppe. Aan de dames bood hij een doos bonbons aan.

Vervolgens reikte spreker namens de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel aan de jubilarissen het vererend getuigschrift van die Maatschappij met de bijbehorende zilveren legpenning uit.

Hierna werd de koffie gebruikt. De samenkomst werd besloten met een bezoek aan de modellenzaal.



Idee 9/1964. *J. Learentveld.*

Inslaan van bouten in het rijked van bruggen met behulp van een revolver. Deze werkwijze verlicht het werk van de betrokken arbeiders en er wordt sneller mee gewerkt.

Premie f 25,—.

Idee 10/1964. *J. de Ruiter.*

Gemakkelijker wijze van strekken van bovenplaten van schuiven voor de Deltawerken. De voorgestelde werkwijze vereenvoudigt de betrokken werkzaamheden.

Premie f 50,—.

Idee 11/1964. *L. N. van Rij.*

Speciale boor voor het boren van gaatjes en tegelijkertijd voor afsluitdoppen. Het idee is bruikbaar en geeft een snellere werkwijze.

Premie f 25,—.

Idee 12/1964. *P. Offerman.*

Stapelsergeanten voor het verlijmen van geploegd hout e.d. Het aan dit idee verbonden voordeel ligt voornamelijk in de mindere plaatsruimte, die voor opberging van het gereedschap nodig is.

Premie f 25,—.

Idee 14/1964. *A. Boes.*

Boren van pennen met behulp van een boormal. Het idee is juist en in het onderhavige geval goed toegepast.

Premie f 25,—.

Idee 13 werd aangehouden tot de volgende vergadering.

De boottocht

Twee dagen na de boottocht met de gepensioneerden spraken we met de maatschappelijk werkster, Mevr. Bebelaar.

„En”, vroegen we, „hoe is het geweest?”
„Ik heb een serie foto's voor het Zeskant”, kregen we ten antwoord. Met foto's voor Het Zeskant zijn we altijd erg blij. Maar we lieten nog niet los.

„Passen-controle”



„Zorg, dat je er bij komt!”

„Fijn, die foto's. Maar hoe staat het met het verslag?”

„'t Is reusachtig geweest! Meer kan ik er niet van zeggen!”

En dat is dan het verslag van de boottocht. 't Is reusachtig geweest.

Toen we vóór de afvaart nog even aan boord waren, hadden we er al zo'n idee van. Allemaal opgewekte en glunderende gezichten. Overal begroetingen van oude bekenden.

Eén van de leden van de Oude Garde zei: „Zo'n boottocht, zo'n hele dag op het water is reusachtig goed voor de zenuwen. Zoiets zouden we eigenlijk iedere week moeten hebben!” Gelijk heeft-ie. Maar 't zou misschien gaan vervelen en daarom is het maar goed, dat het éénmaal per jaar gebeurt.

„Pas op het drempeltje!”





Welkom aan boord.



En gelachen, dat we hebben . . .

Een dagje varen is altijd leuk. Een dagje varen met oude bekenden is bepaald een genoegen. Een dagje varen met oude bekenden met prachtig weer is, kortweg gezegd: een feest. Zo is het dan ook geweest: een feest. Reusachtig!



„Alte Kameraden.”

DE OUDE GARDE

H. L. Engel

Onze medewerker H. L. Engel, die als aanbouwer ongeveer 23 jaar in ons midden is geweest, is op 24 juli 1964 met pensioen gegaan. Na een werkzaam leven is voor hem de tijd van rust aangebroken. Wij wensen hem van harte toe, dat hij nog vele jaren van zijn pensioen zal kunnen genieten.

M. Trouborst

De heer M. Trouborst trad op 29 juni 1942 bij de Werf Gusto in dienst en werd tewerkgesteld als plaatwerker bij de afdeling Scheepsbouw. In april 1964 bereikte hij de 65-jarige leeftijd en op 24 juli 1964 verliet hij de werf als gepensioneerde en trad hij toe tot de Oude Garde. Wij wensen hem toe, dat hij daar nog vele jaren deel van zal uitmaken.

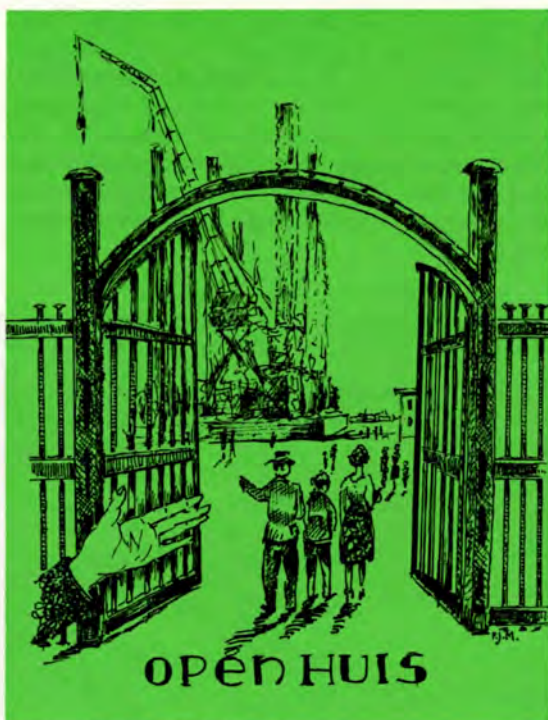
M. v. d. Kruit

De heer M. v. d. Kruit is op 8 maart 1943 bij de Werf Gusto in dienst getreden als machinebankwerker bij de afdeling Machinebouw. Ruim 21 jaar heeft hij daar zijn werkzaamheden verricht voordat op 24 juli 1964 voor hem het tijdstip aanbrak om van zijn welverdiende rust te gaan genieten. Wij wensen hem van harte een zonnige levensavond toe.

GUSTO . . . een open huis

De Werf Gusto is op 16 juli j.l. van 7 tot 9 uur een „open huis” geweest. Dat betekent, dat alle personeelsleden de gelegenheid hadden met vrouw en kinderen, met vrienden en bekenden het bedrijf te bezichtigen.

Er waren ongeveer honderd personeelsleden bereid gevonden die avond over te werken, want een bedrijf bekijken als er niet gewerkt wordt en allen machines stilstaan, daar is niet veel aan. Verder waren de bazen in groten getale opgekomen om aan de bezoekers alle gewenste inlichtingen te verstrekken. Ook de afdeling Personeelszaken was natuurlijk aanwezig.



Het „Open huis” was per advertentie in verschillende bladen aangekondigd, want ook niet-personeelsleden hadden vrije toegang. De eigen werknemers hadden een circulaire over het open huis bij hun loon ontvangen. Alles was geregeld, tot en met de overwerkvergunning. En nu maar

afwachten hoeveel mensen van de geboden gelegenheid gebruik zouden maken. We hadden er geen notie van of dat er 20 zouden zijn of 100 of 300.

Het is meegevallen; bijna 500 personen zijn het bedrijf komen bekijken. En met veel interesse. Dat bleek wel uit de vragen, die er gesteld werden. Het was verheugend te constateren, dat er onder de bezoekers ook veel jeugdigen waren, want daaruit bleek, dat de jeugd toch wel belangstelling voor de metaalindustrie en speciaal voor onze werf heeft. Vooral het kraaneiland trok veel belangstelling.

In de cantine werd gratis koffie verstrekt en de bezoekers hadden daar gelegenheid even uit te rusten van de vermoeienissen van de rondgang door het bedrijf.

Het is een nuttige avond geweest. Vrouwen en kinderen van onze werknemers konden nu eens zien hoe en waar hun man en vader zijn dagelijkse arbeid verricht. Buitenstaanders hadden de gelegenheid kennis te nemen van ons huidige machinepark, waarbij de nieuwe boor- en kotterbank veel aandacht trok.

Een van de bezoeksters vertelde, dat haar man thuis wel eens over zijn werk in de fabriek sprak, maar dat begreep ze niet altijd. En nu had zij het bedrijf met eigen ogen kunnen zien en werd haar veel, van wat haar man vroeger verteld had, duidelijker.

Tal van jongens, die binnenkort de scholen gaan verlaten, hebben de werkstukken bekeken, die op de Bedrijfsschool worden gemaakt. Er is belangstelling gewekt.

Ook de overwerkers hebben plezier aan deze avond beleefd. De grote belangstelling, die er bij de bezoekers voor hun werk bleek te bestaan, deed hen kennelijk goed. Het was een nuttige avond.

werk genoeg

De laatste tijd valt er onder de metaalbewerkers een zekere tegenzin te constateren om bij een scheepswerf te gaan werken. Dat is tot op zekere hoogte wel begrijpelijk.

Allerwege hoort men, dat de situatie in de scheepvaart — en dus ook in de scheepsbouw — niet rooskleurig is. Men vertrouwt het niet helemaal meer; velen vinden het gaan werken bij een scheepswerf een riskante aangelegenheid. Men wil ten opzichte van de werkgelegenheid zekerheid hebben.

Als er in de scheepsbouw niet zo veel te doen is, betekent dat dan, dat het bij alle scheepswerven minder goed gaat?

Voor zover het de Werf Gusto betreft is dat zeker niet het geval. En waarom niet? Iedere werknemer, die al een tijdje bij de Werf Gusto in dienst is, weet wel, dat we op bepaalde punten een gespecialiseerd bedrijf hebben.

Bij voorbeeld op het gebied van de baggerbouw. We mogen gerust zeggen, dat we op dit gebied een wereldnaam hebben.

Het moge minder goed gaan op het gebied van de scheepvaart en de scheepsbouw, er is toch geen havenplaats ter wereld, die zich de luxe kan veroorloven zijn haven te laten verzanden. Er zullen dus altijd weer zandzuigers nodig zijn.

Ook op het gebied van de kranenbouw zijn we gespecialiseerd; vaste kranen, rijdende kranen, drijvende kranen. Nog niet zo heel lang geleden hebben we een drijvende kraan afgeleverd aan de Havenautoriteiten van Londen. Een mooi stuk werk. Toen die kraan een paar maanden in bedrijf was, bleek hij zó goed te voldoen, dat we prompt een bestelling op nóg zo'n kraan kregen.

Een ander voorbeeld: de ferryboot. Dat was geen gewoon schip. Er waren speciale voorzieningen voor het in- en uitladen van auto's en autobussen. Ook dit schip bleek bijzonder goed te voldoen. Inmiddels hebben we een opdracht gekregen voor een tweede ferryboot.

Maar nu groter en met meer speciale voorzieningen.

Vervolgens de bruggenbouw. Het beweegbare gedeelte van de Van Brienoordbrug is een getuigenis van het vakmanschap van het per-



soneel van de Werf Gusto. Voor de Deltawerken maken we de secties van de schuiven voor het Haringvliet. En dat niet alleen, want binnenkort komt ook het bewegingsmechanisme voor die schuiven aan de beurt. En dan de twee kraaneilanden voor de Rijkswaterstaat. Zo kunnen we nog wel een tijdje doorgaan. Waarom schrijven we over dit alles? Om aan iedereen duidelijk te maken, dat een zekere slapte in de scheepsbouw niets, maar dan ook niets te maken heeft met de werkgelegenheid in ons bedrijf. Om duidelijk te maken, dat er geen enkele reden is voor de veronderstelling, dat het gaan werken bij de Werf Gusto een riskant iets zou zijn met het oog op de werkgelegenheid.

We weten wel, dat onze eigen werknemers zich over die werkgelegenheid geen zorgen maken. We hopen echter, dat dit artikelje onze werknemers er toe zal brengen over deze werkgelegenheid met hun vrienden en bekenden te praten. Opdat er een einde komt aan de „legende”, dat er bij „de werven” niets te doen is.

Kent U iemand, die werk zoekt in de metaalindustrie? Vertel hem dan, dat werken bij de Werf Gusto betekent: vast werk hebben!





uw conditie op de weg

de voorbank is zachter dan de weg

Het is plezieriger op de voorbank van een auto te ontwaken, dan op de harde straatstenen of tussen de witte lakens van een ziekenhuisbed. Vermoeidheid in het verkeer leidt tot onoplettendheid en zelfs tot versuftheid, als gevolg waarvan ongelukken kunnen gebeuren.

Helaas maar al te vaak blijken bestuurders in een suffende toestand te verkeren. Auto's blijven zonder enige reden midden op de weg rijden wanneer men ze wil inhalen en schieten na een geluids- of lichtsignaal ineens naar de rechterkant.

De gevolgen van vermoeidheid tracht men te onderdrukken door frisse, koude lucht in de wagen te laten stromen of door afwisselend snelheid te vermeerderen en verminderen. De minst gecompliceerde en bovendien meest zekere oplossing is het aan de kant zetten van de auto om daarna een slaapje te doen. In Engeland b.v., waardoor de langere en vaak smalle en bochtige trajecten het rijden inspannender is, ziet men vrij veel auto's met rustende bestuurders langs de weg staan. Het Verbond voor Veilig Verkeer is echter van mening, dat het nóg verstandiger is er voor te zorgen, dat men uitgerust van huis gaat.

In geen geval is het verstandig vermoeidheid door middel van zgn. „pep“-pillen trachten te verdrijven. Gebruik van deze middelen stimuleert het lichaam inderdaad gedurende korte tijd, maar als groot nadeel staat daar tegenover, dat een belangrijk waarschuwingssignaal (het vermoeidheidsgevoel), dat aangeeft dat het lichaam niet meer het nodige kan presteren, wordt uitgeschakeld. Wanneer de pillen zijn uitgewerkt volgt een des te grotere instorting, die alleen door rust ongedaan kan worden gemaakt. Maakt vermoeidheid een weggebruiker ongeschikt om aan het verkeer deel te nemen, haast, geïrriteerdheid en (natuurlijk) alcohol doen dat ook.

Haast is een gevaarlijke passagier! Men kan beter wat te laat voor een afspraak komen, dan dat men zich laat verleiden tot te hard rijden, tot onverantwoorde inhaalmanoeuvres en tot algehele roekeloosheid. Voor chronische haastigen is het verstandiger toch maar een paar minuten eerder van huis te gaan; een paar minuten,

die het leven aanmerkelijk kunnen verlengen. Auto, scooter, fiets en welk vervoermiddel dan ook, moeten in uitstekende staat verkeren. Een goede lichamelijke en geestelijke conditie is daarbij nodig om het aantal verkeersslachtoffers niet alleen in relatieve, maar ook in absolute zin te doen dalen.

Het bovenstaande artikel namen we over uit „Documentatie Techniek en Veiligheid” van het GAK.

Een goede lichamelijke en geestelijke conditie is nodig om het aantal slachtoffers te doen dalen. Dat geldt evenzeer voor het werken op de Werf. Want ook bij de dagelijkse arbeid is de haast, de roekeloosheid, de onverantwoordelijkheid de oorzaak van tal van ongevallen. Door er voor te zorgen, dat de haast, de roekeloosheid en de onverantwoordelijkheid niet aan bod komen, verlengen wij ons eigen leven en ook dat van anderen.

J. O. M.

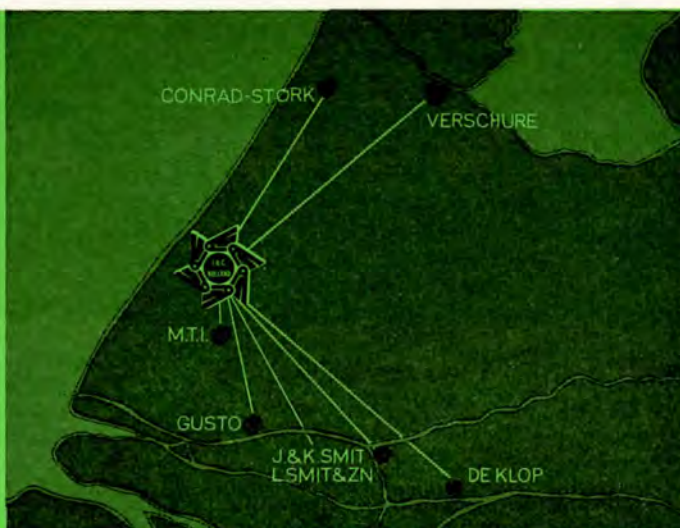


Nou, jij hebt het makkelijk. Jij kan dat litertje duivenmelk hier aan het loket krijgen, maar ik moet voor die emmer stoom helemaal naar het ketelhuis.

Fabricage- commissies

Er wordt wel eens gezegd: „Zet twaalf Nederlanders om een tafel en er worden twee commissies geboren”.

Hiermede wil men dan tot uitdrukking brengen, dat de Nederlanders verzot zijn op het vormen van commissies.



Op 29 september 1955 zaten er twaalf mannen in Den Haag om een tafel en prompt werden er 2 commissies geboren:

Fabricagecommissie 1 en 2. U begrijpt het natuurlijk al, twee commissies binnen I.H.C.-verband. De babies groeiden voorspoedig op en na enkele kinderziekten te hebben gehad, kunnen wij U nu twee kerngezonde commissies voorstellen.

De samenwerking in I.H.C. Holland moet in ieder opzicht goed en vlot verlopen. Niet alleen op directie-niveau, maar ook in alle andere geleidingen van de bedrijven.

Wat voor nut hebben nu deze commissies en welke onderdelen bestrijken ze?

Er is een Fabricagecommissie Scheepsbouw en een Fabricagecommissie Machinebouw. Uit deze namen spreekt reeds het doel: samenwerking tussen de vennoten op het gebied van scheeps- en machinebouw.

De commissies, die worden gevormd door de bedrijfsleiders of hun assistenten, komen regel-

matig bij elkaar om gedachten en ideeën uit te wisselen. Ze zijn goede tegenspelers van de Technische-, de Normalisatie- en de Inkoopcommissie.

Ze bespreken bijvoorbeeld de ervaringen, die een lid met een bepaalde machine, een bepaald gereedschap of een bepaalde werkwijze heeft opgedaan, ook de inrichting van werkplaatsen en het intern transport. Ze bepraten de moeilijkheden in eigen bedrijf en proberen met elkaar tot een goede oplossing te komen. Op deze wijze leren de leden elkaar en elkaars bedrijven beter kennen. Ze overleggen over samenwerking voor werk dat snel klaar moet komen. Ook over het aan elkaar uitbesteden van werk (als een vennoot voor een bepaald werk speciaal is ingericht of wanneer de ene vennoot teveel en de andere te weinig werk heeft in een bepaalde afdeling) wordt door de commissies overleg gepleegd.

De beide Fabricage-commissies verrichten voor I.H.C. Holland veel en nuttig werk.

Toch een lauwerkrans?

”Meneer, hij zuigt, hij zuigt zó fantastisch, het is ongelooflijk.....”.

Dat waren de woorden van de baggerbaas van de *Mercator*, die hij indertijd stamelde tegen een van de Zeskant redacteurs. (Zie maart-nummer 1964).

Deze maand ontvingen wij een foto, die gemaakt werd aan boord van deze zuiger, kort nadat de baggerbaas een ”obstakel” uit de pomp had gevist. Wij menen U deze foto te moeten laten zien. De enorm zware en grote steen, die door de *Mercator* werd opgezogen, is beslist niet in een akentas te vervoeren. Wij voelen er voor deze steen te verheffen tot lauwerkrans; in ieder geval is hij een bewijs, dat de *Mercator* zuigt, zó fantastisch zuigt, dat het haast ongelooflijk is.....



174 M³ in 1878 - 4800 M³ in 1964

In vorige nummers van Het Zeskant hebben wij geschreven over de lepelbagger (baggerlepel), de emmermolen en de zuigers zonder eigen laadruim. In dit nummer zullen wij wat vertellen over de hopperzuigers.

Stationaire hopperzuigers

De stationaire hopperzuiger is rond 1880 in Nederland ontwikkeld uit de profielzuiger en de zelfvarende bak (hopper). De profielzuiger heeft namelijk voor bepaalde werkzaamheden enkele nadelige eigenschappen. In de eerste plaats moet hij om te kunnen baggeren, aan een aantal kabels worden verankerd. Verder heeft de profielzuiger een persleiding nodig, die aan de zuiger vastzit en waardoor de baggerspecie wordt afgevoerd. Of de baggerspecie moet in langs zij liggende bakken gestort worden. Met deze bakken moet in het baggergebied worden gevaren met behulp van sleepboten. Al met al, de profielzuiger kan lelijk in de weg liggen. De stationaire hopperzuiger heeft veel minder van deze nadelen. Dit type zuiger baggert wel stilliggend, maar wordt slechts aan één kabel, boegdraad of ankerketting, verankerd. Een persleiding of een laadbak is niet nodig, want de hopperzuiger vult zijn eigen laadruim en kan de lading, indien nodig, buitengaats kleppen. Hij is zelfarend, sleepboten komen er niet aan te pas.

Deze eigenschappen van de hopperzuiger kwamen de aannemers, die (na 1875) bezig waren

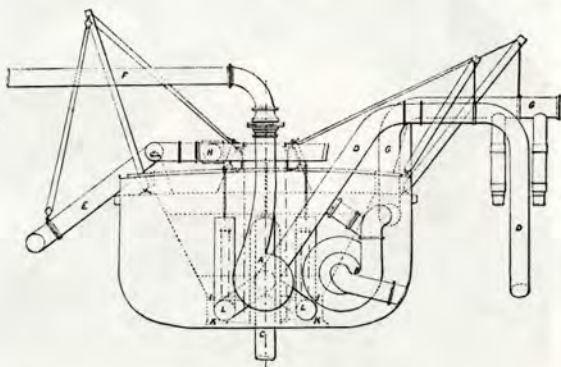
met het op diepte houden van de Nieuwe Waterweg zeer van pas. Vooral in de monding van de Nieuwe Waterweg is het, door de golven en de sterke stroom erg moeilijk om met een profielzuiger te werken.

Baggercyclus

Bij het baggeren gaat men als volgt te werk. Op de baggerplaats wordt de stationaire hopperzuiger aan één anker vastgelegd; de pomp wordt aangezet, de zuigbuis wordt tot op de bodem neergelaten en de baggerspecie stroomt in het laadruim, waar het zand bezinkt. Het water stroomt over boord. Er stroomt altijd een deel van het opgezogen zand méé overboord. Op een gegeven moment zal er zoveel zand overboord stromen dat het niet lonend meer is om verder te zuigen. Dan stopt men met zuigen, men haalt de zuigbuis binnenboord, haalt het anker binnen en vaart naar een plaats op zee, waar het zand geklept kan worden.

Hier worden de bodemkleppen geopend en het zand „valt” uit het laadruim. Naast het laadruim bevinden zich de luchtkasten, die het schip drijvend houden. Als het laadruim leeg is vaart men terug naar de baggerplaats, waar de zuigbuis opnieuw tot op de bodem wordt neergelaten.

Bij de eerste hopperzuigers was de zuigbuis in een beun midden in het schip geplaatst. Daar bleek hij niet beweeglijk genoeg opgehangen te zijn, want bij golfslag van enige betekenis



Ontwerp van een zelfleegzuiende hopperzuiger volgens patent LSZ



Een foto van de eerste hopperzuiger, de „Adam II” is niet in ons bezit. U ziet hier de in 1880 gebouwde „Adam III” (214 m³), die iets groter is dan de „Adam II”



De in 1895 door LSZ gebouwde „Schelde II” is de eerste zelfleegzuigende hopperzuiger

brak de zuigbuis vrij gauw af. Men plaatste daarom de zuigbuis aan de zijkant van het schip. Het werk kon nu ook bij wat ruwer weer worden voortgezet.

De eerste in 1878

Onze werven hebben de ontwikkeling van de hopperzuiger van zeer nabij meegemaakt. De eerste hopperzuiger werd in 1878 gebouwd door J. & K. Smit. Het is de *Adam II*, gebouwd voor de firma Volker en Bos te Sliedrecht. De hoofdafmetingen van het schip zijn: 34 x 7,80 x 3 m, het laadruim heeft een inhoud van 174 m³.

L. Smit & Zoon bouwde ook in 1878 haar eerste hopperzuiger. Dat werd de *Maasmond II*, eveneens voor Volker en Bos. De *Maasmond II* heeft dezelfde afmetingen als de *Adam II*, de laadruiminhoud is 160 m³.

In 1895 werd een belangrijke verbetering aan de hopperzuiger aangebracht. Tot die tijd was het vrijwel onmogelijk om het opgezogen zand uit de hopperzuiger ergens anders te benutten; het kon eigenlijk alleen op een diepe plaats onder water worden gestort door de bodem-

kleppen. Op verzoek van de Belgische aannemers Ackermans en Van Haaren ontwikkelden verschillende scheepbouwers een *zelfleegzuigende hopperzuiger*. Het ontwerp van L. Smit & Zoon voldeed het beste aan de gestelde eisen, omdat het systeem dat zij ontwikkelden het mogelijk maakt dat dit type zuiger zijn laadruim met de eigen zandpomp leeg kan zuigen, *zonder dat een waterpomp nodig is*. Op deze manier kan het zand doelmatiger en dus goedkoper direct ook elders nuttig worden gebruikt, b.v. voor het opspuiten van bouwterreinen.

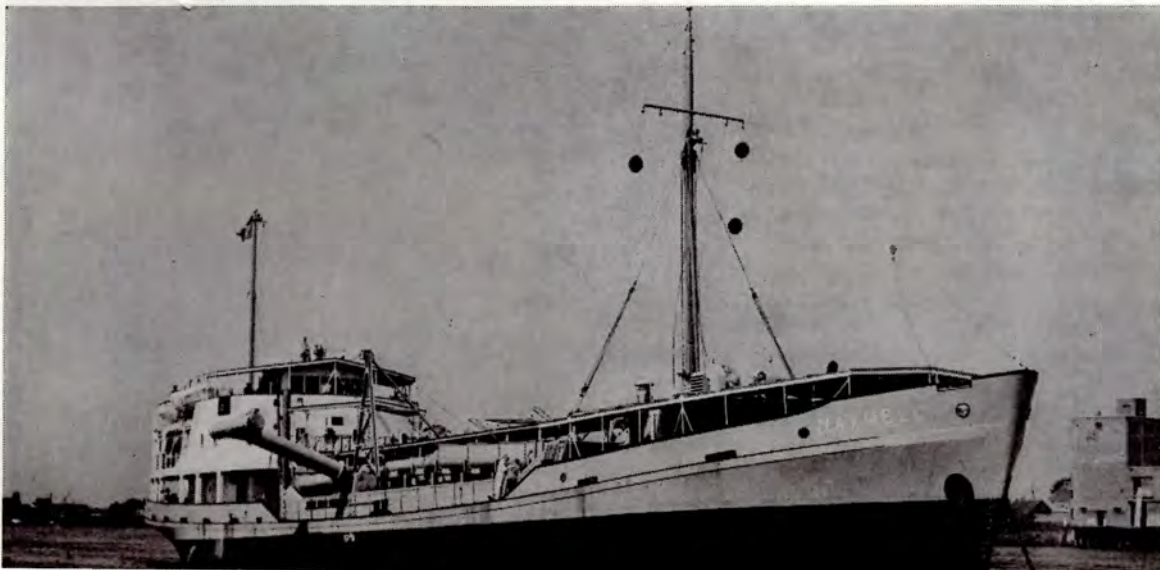
De eerste zelfleegzuigende hopperzuiger, de *Schelde II* (48 x 8,60 x 3,90 m) werd in 1895 door LSZ gebouwd. Daarna is dit systeem algemeen toegepast.

Werf Conrad (Haarlem) bouwde in 1888 haar eerste hopperzuiger. Dat was de *Libawa* voor Rusland. Afmetingen: 45 x 8,60 x 3,55 m; laadruiminhoud: 300 m³.

Sinds die tijd zijn door de I.H.C.-vennoten gezamenlijk meer dan 180 hopperzuigers gebouwd, voor klanten overal ter wereld.

(wordt vervolgd)

Thans worden er niet veel stationaire hopperzuigers gebouwd; U ziet hier de in 1959 bij vennoot Gusto gebouwde „Maxwell” (64 m lang, laadruim 830 m³)



Een kasteel in Oud-Alblas

Als men iemand in Oud-Alblas zou vragen: "Staat hier ergens een kasteel?", dan zou de wedervraag ongetwijfeld luiden: "Bedoelt U Hof Souburg?"

Neen, lezers, Hof Souburg bedoelen wij niet, wel het kasteel dat achter het huis van klinkersbaas Gaal (J. & K. Smit), in de Dr. A. de Haanstraat staat.

Je kunt het al vanuit de Dorpsstraat zien.

Vele mensen blijven er even naar staan kijken en vragen zich af hoe hij dat ooit geklaard heeft.

Gaal zelf zegt: "Ach, liefhebberij, net als het houden van vogels, en die moeten toch een onderkomen hebben. Dus een volière bouwen, maar anders dan andere. Zo'n 33 jaar geleden



heb ik eens een kasteeltje van triplex in het klein gemaakt, toen dacht ik, waarom die volière niet in die vorm. Enfin, na allerlei obstakels (en die zijn er veel, zoals de Gemeente, Stad en Land) te hebben overwonnen en een tekening aan die instanties te hebben voorgelegd was de zaak spoedig beklonken.

De tweede stap nam langer in beslag.

Fundering met de vijver erin en de waterleiding ervoor waren de basis voor het kasteel, dat een grondoppervlak van 3 m lengte en een breedte van 1 m 60 heeft.

Het lastigste karwei was wel de bouw van de torens; het kasteel heeft namelijk 5 torens, 4 op de hoeken en één in het midden, waar de klok met verlichting in zit. De hoektorens met een



hoogte van 2 m 60 zijn de drachthokken en broedplaatsen. Per hoektoren zijn er 4 broedplaatsen zodat er 16 broedplaatsen zijn. Het dak is 2 m 35 en de toren 3 m 50 boven de grond. Een vakantie week en verder de avonduren stelden baas Gaal in staat zijn landgoed in een jaar af te hebben.

Een landgoed waar hij met recht trots op is en dat blijkbaar ook bij anderen de nodige interesse heeft opgewekt, want men wilde het van hem overnemen.

De hierbij afgedrukte foto's geven U enigszins een beeld van het gewrochte.

Een vrijetijdsbesteding die er zijn mag, zoals ook te zien is aan het voortuintje van Gaal's huis. Een vijver met brug, kabouters, paddestoelen en 's avonds verlichting.

Wij wensen onze grootgrondbezitter veel succes en twifelen er niet aan, of zijn onblusbare ijver zal aanleiding zijn tot nog meer opvallende creaties.

