ELFDE JAARGANG NR 8 WG AUGUSTUS 1957

HET ZESKANT

PERSONEELSORGAAN VAN
I.H.C. HOLLAND

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

HET ZESKANT

PERSONEELSORGAAN VAN

I · H · C

HOLLAND

ELFDE JAARGANG No. 8

AUGUSTUS 1957

VERSCHIJNT MAANDELIJKS

Redaktieadres: DEN HAAG

VERLENGDE TOLWEG 2

BIJ DE VOORPAGINA

Onze foto is een opname uit België van het demonteren van de pijpleiding van de snijkopzuiger „Vlaanderen XI". Een beschrijving daarvan vindt U elders in dit nummer. Voor ons die op de werven verwend zijn met hijsmaterieel is het altijd weer een openbaring om te zien, hoe men op baggerprojekten met betrekkelijk eenvoudige middelen er ook komt. Maar er moet altijd heel wat gesleept en gehesen worden voor zo'n zuiger in elkaar zit of uit elkaar ligt.

INHOUD: *Algemeen Gedeelte*

Bij de voorpagina 90

Snijkopzuiger „Vlaanderen XI" als filmster 91

CO 306 te water 95

Order uit Bombay 95

De „Ingeniero Ruben Dâvila" in Chili overgenomen 96

Foto's voor „Het Zeskant" 96

Het ontstaan van kunststoffen . . . 97

Werk onder handen 99

Kijkje over buurman's schutting . . 100

Dit blad is het personeelsorgaan van de Industrieele Handelscombinatie Holland. gevestigd in Den Haag. Het verschijnt iedere maand op de 1e Vrijdag 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-redakteuren: A. H. W. Pellen (Conrad-Stork), M. Wink (Werf Gusto), W. C. Boer (De Klop), B. v. Duinen (J. & K. Smit). J. Koutstaal (L. Smit & Zoon) en R. Lafèbre (Verschure).

Nog enkele foto's van de tewaterlating van de „Visakha".

Z.E. en Mevrouw Kapur en de Hr en Mevr. Verschure op de werf.
Mevr. Kapur schildert het Kum-Kum teken.
Hr. Verschure biedt Mevr. Kapur een souvenir aan.
Het bordes met kokosnoot en ingrediënten voor de plechtigheid.

SNIJKOPZUIGER „VLAANDEREN XI" ALS FILMSTER

De door de I.H.C. Holland aan een Belgische aannemersfirma geleverde snijkopzuiger „Vlaanderen XI" speelt de hoofdrol in de nieuwste I.H.C.-film. Deze film wordt in samenwerking met Studio Kommer c.v. te Den Haag geproduceerd op 16 mm met geluid, in kleur en op breed-formaat. De eerste I.H.C. Holland-film in deze uitvoering, „The First Day of Siete", kwam enkele maanden geleden klaar en het resultaat was van dien aard, dat men besloot voor de produktie van de I.H.C.-films op kleur en breedscherm over te schakelen. Daarmee is de I.H.C. Holland wel een van de baanbrekers voor deze wijze van filmen in de industrie geworden. Een geschikt onderwerp werd gevonden in de „Vlaanderen XI", een snijkopzuiger die twee jaar geleden gereed kwam en in sekties naar België werd afgeleverd. Midden in het weiland achter de Vlaamse kust bij Knocke werd deze zuiger in een van tevoren gereedgemaakt „dok" in elkaar gezet. Door dit dok met water vol te pompen kwam de zuiger drijvend en kon hij zijn werk beginnen.

Dat werk bestond uit het oppompen van zand naar het strand van Knocke, dat immers een badplaats is zoals Zandvoort, maar met wat meer allure. Op die wijze hoopte men het strand, dat door de winterstormen nogal geleden had, weer in zijn oude glorie te herstellen. Men is daar voortreffelijk in geslaagd.

Het voor het verpompen van het zand benodigde spoelwater verkreeg men door aan het strand een pompstation op te stellen, dat zeewater naar de zuigput perste. Dat water in die zuigput hield tevens de „Vlaanderen XI" drijvend in het kunstmatige meertje, dat hier in snel tempo ging ontstaan. De hele operatie werd een succes voor de aannemersfirma en iets van de glans straalde uiteraard op de leverancier van het baggerwerktuig af. Gedurende 18 maanden heeft de „Vlaanderen XI" hier gewerkt en 1.200.000 m^3 zand verzet over een persafstand tot vijf kilometer bij een opvoerhoogte van 12 meter. Vanuit de diepgelegen zuigput voerde een pijpleiding onder een spoorweg door, splitste zich op grondniveau in twee leidingen en werd dan op een hoogte van 5 meter over tram- en autowegen geleid. Een reeks stellages droeg deze twee persleidingen, alsmede de pijpleiding voor het van zee aangevoerde spoelwater.

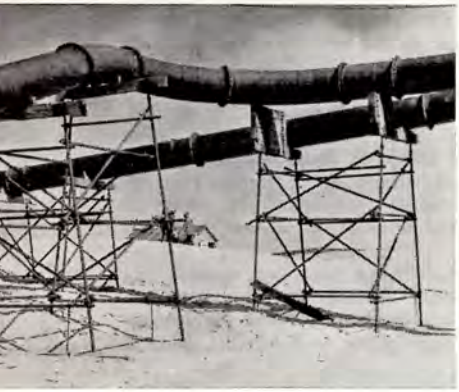
In dit voorjaar was de „Vlaanderen XI" gereed met dit karwei, maar een Nederlandse aannemer had voor een projekt in Schotland juist zo'n zuiger nodig. Het Schotse projekt had met het Belgische dit gemeen, dat het

De snijkop is er al af.

Aangroeisels van leidingpontons.

baggeren midden in het land moest beginnen. Daarvoor was een demonteerbare, maar toch behoorlijk grote zuiger nodig. Contact tussen de Nederlandse, Belgische en een ook in het samenspel betrokken Britse aannemer leidde tot de beslissing om de „Vlaanderen XI" gedemonteerd naar Schotland te verzenden. Toen dit de I.H.C. ter ore kwam, verzochten zij de betrokken partijen om toestemming om dit evenement te filmen. Deze toestemming werd graag verleend.

We waren overigens nog maar net op tijd, want toen de „Vlaanderen XI" voor de lens verscheen, bleek het juist de laatste dag te zijn, waarop hij als keurige zuiger te herkennen was. Enkele dagen later waren snijkop en spudpalen al gedemonteerd, was de drijvende leiding afgebroken en binnen enkele weken was er van de zuiger niets meer over dan een schijnbare chaos van brokken staal en gesloopte machinerieën.



Landleiding op stellages.

Deze werden met grote opleggers naar de haven van Gent vervoerd en vandaar per schip naar Leith in Schotland, de haven van Edinburgh. Van Leith ging het spul weer per auto de heuvels in naar Kinglassie, midden in een woestenij van kolenmijnen in aanleg en afbraak. De zware sekties moesten dikwijls lange omwegen maken en speciaal het transport van de snijkopladder was een evenement, daar het ruim 22 meter lange gevaarte op de bochtige Schotse wegen moeilijk te hanteren was. Met twee lorries, waarvan een als trekker en de andere als duwer dienst deed, slaagde men erin een voldoende manoevreerbaar geheel te krijgen.

Op een regenachtige ochtend vertrokken wij van Schiphol naar Londen en vandaar naar Edingburgh, de snijkopladder achterna. Deze hadden wij enkele dagen tevoren zien inschepen en de bedoeling was het ontschepen in Leith en het wegtransport te filmen. Nu gaat een boot soms sneller dan men denkt en een vliegtuig langzamer, want de eerste keer dat wij de snijkopladder te zien kregen was, toen wij 's avonds laat van Edinburgh naar Kinglassie reden om ons hotel op te zoeken.

De zuiger wordt gedemonteerd.

De snijkopladder stond langs de weg geparkeerd en in de volgende dagen zouden wij hem nog enkele malen in die houding aantreffen. Ons hotel was in Kinross, ongeveer vijftien kilometer van het baggerprojekt in Kinglassie. Een

Een sektie wordt opgeladen.

De kade in Gent.

typisch Engels plattelandshotel, dat niet slecht maar wel streng was. Na half negen werd geen avondeten meer geserveerd, zodat wij ervoor moesten zorgen steeds tien minuten voor half negen de tafel te bereiken. De volgende ochtend werden we van het hotel naar het „karwei" gebracht met een Landrover, waarvan de prestaties op modderige en ongebaande wegen aan het ongelooflijke grensden. De aanbouw van de „Vlaanderen XI" bleek al aardig te vorderen en het geheel leek meer op een zuiger dan toen wij hem voor het laatst in België gezien hadden.
Het karwei omvatte het weggraven van grond boven een steenkolenlaag, die dan niet zoals in Limburg onder de grond, maar in de openlucht ontgonnen zal worden. De zuiger lag in een gegraven dok, met een kraanbaan en brugkraan, net als in België. De bagger wordt opgeslagen op aparte terreinen waar reusachtige dijken zijn opgetrokken om het zand te kunnen bevatten. Een probleem bij dit projekt was de betrekkelijke schaarste aan water voor het drijvend houden van de zuiger en het verpompen van de grond. Hier was geen zee bij de hand, doch uit een naburige kolenmijn hoopt men zo nodig water uit de mijngangen te kunnen zuigen. Voor het overige is alles erop gericht met het beschikbare water zoveel mogelijk te kunnen doen.
Het spoelwater van de baggerstort zal dan ook teruggeleid worden naar het kunstmatige meer, waar de zuiger gaat werken. Als de open kolenmijn t.z.t. uitgeput is, zal de oorspronkelijke grond weer op zijn plaats worden teruggebracht.
Dat er niveauverschillen van enkele meters zullen ontstaan is voor ons laaglandbewoners een griezelige zaak, maar in de Schotse heuvels kijkt men op een heuvel en dal meer of minder niet.
Bij de zuiger ontmoetten wij tal van bekenden uit België en Holland. Hoewel het weer nogal donker was, sloegen wij aan het filmen, waarbij de I.H.C. bijna een cameraman, of althans die cameraman een baggerlaars verspeeld had. Het liep echter nog goed af en een krachtige ruk bracht zelfs de tot aan de rand in de grond gezonken baggerlaars weer in ons bezit.
's-Middags gingen wij met een Engelse auto op zoek naar de snijkopladder. De Engelse gewoonte om tegen de draad in te rijden, d.w.z. links van de weg, maakte ook dit tot een avontuur.
Tegen vijven vonden wij de snijkopladder. Hij stond langs de kant van de weg geparkeerd en werd klaargemaakt voor de nacht. Filmen was er niet bij.
De volgende dag trokken wij eerst in optocht naar het karwei om nog eens rond te neuzen, waarna de speurtocht naar de snijkopladder weer

werd voortgezet. Het noodlot wilde, dat toen wij hem vonden, hij weer langs de kant van de weg stilstond. Een half uur later ging hij echter aan 't rijden en nu bleef hij rijden, tot Kinglassie toe.
Onderweg hebben wij dat rijden in allerlei houdingen en standen gefilmd, zeer tot lering en vermaak van de bewoners der diverse dorpen en stadjes. Want in Engeland en Schotland gaat de hoofdweg of wat daar voor doorgaat niet langs maar midden door de bebouwde kommen.
Snelverkeer is daar dan ook nagenoeg onmogelijk, zeker voor de voorhistorische autootjes, waarin men in die contreien door het leven rolt.
De aankomst van de snijkopladder op het werk in Kinglassie vormde een dramatisch hoogtepunt in onze filmexpeditie. Terwijl het donkerder en donkerder werd, legden wij de diverse fazen van het afladen, in de kraan hangen en op zijn plaats brengen van de snijkopladder, naarstiglijk op film vast. Die avond in ons hotel hadden we dan ook het gevoel iets verricht te hebben. De bar-meneer had dat gevoel blijkbaar ook, want hij stelde zich bloot aan zware straffen, door na sluitingstijd nog te bedienen. Sluitingstijd is in Engeland overigens het grootste deel van de dag en op de meest ongelegen tijden gaat de zaak weer open. Als buitenlander komt men er nooit precies achter, want het lijkt wel of het elke dag en in elke plaats weer anders is.
De bizarre regelingen waaronder men in het Verenigd Koninkrijk gebukt gaat, kwamen ons de volgende ochtend duur te staan. Welgemoed gingen we om half acht naar het station om een trein te nemen, die ons naar Edinburgh zou moeten brengen. De vertrektijd stond duidelijk buiten aangegeven, maar het noodlot wilde het anders.
De trein, die wij moesten hebben, kwam pas een uur later. Na ons door ondervraging van een spoorwegbeambte ervan vergewist te hebben dat dit de trein naar Edinburgh was, klommen wij aan boord. Op de treinwagens zelf stond geen bestemming aangegeven en toen wij na een uur hollen en stilstaan nog niet in Edinburgh waren, beslopen ons bange vermoedens. Steeds vreemder werden de plaatsnamen, die wij te lezen kregen en het einde van de rit was in Stirling. We waren nu nog verder van Edingburgh dan toen we in de trein gestapt waren!
Gelukkig dat er een taxichauffeur na enige aarzeling bereid gevonden werd om ons naar Edinburgh's vlieghaven te rijden. Zijn maximum-snelheid was zowat 75 kilometer en elk van ons zat te popelen om het stuur in handen te nemen en de gaspedaal tot de plank in te trappen. We kwamen dan ook prompt tien minuten te laat op het vliegveld. Het vliegtuig was er nog, maar onze plaatsen waren al door anderen ingenomen. Smeken, dreigen, stemverheffen hadden slechts tot resultaat dat men met één zitplaats kwam aanzetten. Uw verslaggever was zo gelukkig, die in te kunnen nemen, en onder de belofte in Londen bij de K.L.M. één en ander voor zijn reisgenoot te „versieren", ging hij op weg naar huis.
Hoe de arme cameraman daarna zich het vuur uit de sloffen reed tussen station en vlieghaven van Edinburgh, trachtend met snel praten en ongedekte chèques een trein naar Londen te krijgen zonder kaartje — hoe hij uiteindelijk 's avonds laat toch nog per vliegtuig naar Londen en vandaar de volgende dag naar huis kwam, is stof voor een roman, die wij U hier helaas onthouden moeten.
U moet maar van ons aannemen, dat de romantiek en het avontuur van het filmvak hoofdzakelijk bestaan uit vroeg opstaan en laat naar bed gaan. Maar je ziet nog eens wat, zoals de giraffe tegen de muis zei.

N. O. (IHC).

(Vervolg Alg. gedeelte op pagina 95)

Samenwerking

Er bestaat een oude anecdote, waarvan ik de oorsprong niet zeker weet. Het kan zijn dat het is voorgevallen bij de bouw van de Pyramide van Cheops, dat reusachtige bouwwerk van 138 meter hoogte, dat duizenden jaren geleden op last van een Egyptische Pharao werd gebouwd als praalgraf en dat tot de zeven wereldwonderen behoort. Het kan ook zijn dat het is voorgevallen op de Akropolis, de berg bij Athene, waar de Grieken hun tempels bouwden voor Zeus en de andere hemelgoden. Het doet er ook weinig toe, waar het gebeurd is en óf het werkelijk gebeurd is, het gaat om de inhoud van het verhaal.

Het bouwen ging in die tijd wel iets anders dan tegenwoordig. De bouwvakarbeiders waren doorgaans slaven, die over waren gehouden uit een of andere veldtocht en aangezien de bouwwerken aan andere eisen en maten moesten voldoen dan onze middenstandswoningen, terwijl de middelen in vergelijking met vandaag wel iets te wensen overlieten, waren er duizenden arbeidskrachten nodig om één bouwsel neer te zetten.

En nu die anecdote! Dat ging om een hoeveelheid stenen, die van beneden naar boven gebracht moest worden. Het waren onhandige brokken, zodat iedere slaaf er maar één tegelijk kon dragen. Onder het wakend oog van de drijvers sjouwden zij heen en weer van beneden naar boven, ieder telkens met één steen. Naar mate de dag vorderde, werd het heter. De zon brandde fel op hun zwetende ruggen en, wat nog erger was, op de zanderige grond. Want die werd langzamerhand zó warm, dat zij de hitte bijna niet meer aan hun voeten konden verdragen. Zij probeerden doeken, die zij bij de bron nat maakten, om hun voeten te wikkelen, maar door het lopen lieten de lappen telkens weer los.

Toen kreeg één van de slaven een idee. Of eigenlijk was het helemaal geen idee van hem, maar van alle slaven bij elkaar, maar hij gaf er de stoot toe. Hij liep tegelijk met een lotgenoot de berg af, om nieuwe stenen te gaan halen. Zijn kameraad strompelde en steunde van de pijn aan zijn voeten. Terwijl zij de hoop stenen naderden, zei de slaaf, die medelijden had met zijn vriend: „Blijf jij hier maar staan, dan loop ik wel verder en gooi je een steen toe".

Zo gezegd, zo gedaan. De eerste slaaf gooide een steen naar zijn kameraad. Deze ving hem op en draaide zich om. „Blijf maar staan", riep hij een ander toe, die juist afdaalde en binnen worpafstand van hem was. „Ik gooi je de steen toe". De derde ving de steen en draaide zich om naar een vierde. Zo ging het door tot de steen boven was. De drijvers stonden eerst vreemd te kijken, maar al gauw merkten ze dat het op deze manier vlugger ging, dan wanneer alle slaven heen en weer bleven lopen en dus konden ze er geen aanmerkingen op maken.

Er is in die twee- of drieduizend jaar niet zo erg veel veranderd. Natuurlijk, die stenen zouden nu wel met een truck naar boven worden gebracht, maar het principe, dat de mensen met elkaar meer kunnen bereiken, dan ieder afzonderlijk, is nog steeds van kracht, ja zelfs sterker dan vroeger, omdat men tegenwoordig veel meer op elkaar aangewezen is. Er zullen in de moderne maatschappij niet veel mensen meer zijn, die van niemand anders afhankelijk zijn. Die hun eigen brood bakken, hun eigen schoenen maken en hun eigen huis bouwen.

Ook in het bedrijf is het allemaal anders geworden. Waar honderd jaar geleden één meester-meubelmaker tien dagen nodig had om een stoel te maken, hebben nu tien arbeiders in een meubelfabriek één dag nodig om honderd stoelen te maken. Ze werken samen, ze weten wat ze aan elkaar hebben en naarmate ze beter op elkaar zijn ingespeeld en elkaar beter kennen, gaat het werk makkelijker en vlugger. Het is net als bij die pyramide- of tempelbouwers: van samenwerking wordt iedereen beter, zelfs degene, die zich aanvankelijk de opoffering getroost alleen door te lopen en zijn vriend een steen toe te gooien.

Er wordt zo vaak gezegd: „Ik wil wel, maar krijg geen medewerking". Maar dat is een drogreden, want als er eenmaal iemand begint, zien de anderen heus wel in, dat het hun geen windeieren zal leggen om mee te doen. En als er dan tóch iemand is, die nukkig blijft weigeren, dan is er iets mis in de groep en moet daar nodig iets aan gedaan worden. Want iedereen moet meedoen. Anders blijven de stenen ergens halverwege liggen en loopt het hele systeem spaak.

In de sport is het net zo. Daar zien we zelfs dat de sterksten soms het veld moeten ruimen voor zwakkere broeders, omdat zij niet passen in de ploeg.

Denk b.v. aan Abe Lenstra, die een paar keer door de Keuzecommissie is gepasseerd, terwijl hij in topvorm was, omdat hij in het elftal als geheel niet paste.

Iedere groep heeft een eigen sfeer, waaraan men zich moet aanpassen, wil men het werk zichzelf en anderen niet onmogelijk maken.

Niemand ontkomt er aan. De krullenjongen niet, de baas niet, de directeur ook niet. Want iedereen moet op zijn eigen manier met anderen samenwerken, omdat hij het alleen niet af kan. Omdat de onderneming alleen bij de gratie van het principe van samenwerking kan bestaan. Zoals trouwens de hele maatschappij op dat grondbeginsel berust.

En degene, die er zich aan wil onttrekken, doet maar het beste een onbewoond eiland op te zoeken in de Stille Zuidzee, waar hij zelf zijn schoenen kan maken en zijn huis kan bouwen. Maar laat hij dan wel een retourtje nemen. Het zou eens tegen kunnen vallen!

Afgeluisterd gesprek in 1975

„Wat kan je hier ver kijken, hè opa?"

„Ja jongen, maar toen ik zo oud was als jij nu, was het uitzicht veel mooier. Vele jaren geleden hadden we die grote fabrieksgebouwen en hoge schoorstenen hier niet. De mensen leefden voornamelijk van de landbouw. Maar de bevolking werd op het laatst zo groot, dat er voor velen niet voldoende werk meer was op het land. Heel wat jongens uit het dorp trokken naar de stad om daar hun brood te verdienen. Zo'n gelukkige oplossing was dat niet. Het had wel kunnen gebeuren, dat de buurt hier in de loop van de jaren ontvolkt zou worden. Ook omdat overal tekort was aan arbeiders, zijn toen verschillende bedrijven naar hier gekomen en die hebben niet slecht geboerd."

Hè, hè, dat was een hele toespraak van opa tot zijn zoontje. Ze waren wat gaan wandelen en rustten uit op de heuvel in het park, vanwaar je de omgeving goed kon zien. Achter hen rustte welig akkerland, groen tot aan de donkere bosrand. Voor hen lag het dorp, dat een gezonde provinciestad geworden was. Het had zelfs een eigen schouwburg en een zwembad.

„Ja, die industrialisatie heeft ons goed gedaan", zei de oude man, nog helemaal in gedachten verzonken over vroeger.

Dat was een nieuw woord voor de jongen. „Wat is dat — industrialisatie?" „Hoe zal ik je dat uitleggen? Industrialisatie is..... nou ja, gewoon het mechaniseren van de industrie."

Opa begreep niet, dat hij er daarmee niet was. Prompt kwam de volgende vraag: „Nou zegt u weer zo'n moeilijk woord. Dat ken ik ook niet." Opa nam er even de tijd voor om naar zijn woorden te zoeken.

„Mechaniseren wil eigenlijk zeggen, dat alles van zelf gaat."

Met het gezag van de ouderdom valt bij zulke gelegenheden nog wel wat te bereiken. „Onthoud maar", zei opa onderwijzend, „dat al die nieuwe bedrijven gezorgd hebben voor meer werk en daardoor ook voor een veel prettiger leven voor heel wat mensen hier."

Het imponeerde de knaap maar matig. „Dan hoeven de mensen toch niet te werken", zei hij, zonder te beseffen, dat hij zijn grootvader hardvochtig in moeilijkheden bracht.

Och, voor de jongen waren die fabrieken eigenlijk heel gewoon. Z'n vader werkte in een wagonfabriek in Noordholland, waar de industriële bedrijven bijna naast elkaar staan. Z'n oudste broer had juist een baan gekregen als bankwerker in een groot metaalbedrijf. Het was het jaar 1975 en er waren duizenden fabrieken in Nederland. En in die duizenden fabrieken werkten honderdduizenden arbeiders. Veel was er veranderd in al die jaren. Hoe veel, dat wisten alleen de oudere mensen. Ze maakten er wel eens een spelletje van om op te sommen wat nog allemaal bij het oude was gebleven. De Martinitoren bijvoorbeeld, ja, die stond nog steeds in Zwolle. Het paleis op de Dam in Amsterdam was gelukkig evenmin een centimeter verplaatst en Zeeland hield zijn naam nog steeds hoog als grootste tuinbouwgebied van het land. Friesland was bekend gebleven om

zijn prachtige stamboekvee en de grote scheepswerven in Gelderland leverden als vanouds prachtige zeekastelen af ondanks het steeds groter worden van de vliegtuigen, die honderd en meer passagiers tegelijk binnen enkele uren naar de verste uithoeken van de aarde vervoerden.

Toch had Nederland in de zestiger jaren een lange periode meegemaakt, waarin het helemaal niet zo zeker was, dat het zijn door de industrialisatie gewonnen welvaart zonder extra krachtsinspanning zou behouden. Dat was in de tijd toen een aantal landen bezig was de Euromarkt tot stand te brengen. De Euromarkt was een markt ergens in Europa, waarop de landen, die hem hadden mogelijk gemaakt, vrije handel mochten voeren. Duitsland, Frankrijk, Italië en de Beneluxlanden, waartoe ook Nederland behoorde, waren de deelnemers aan deze Europese nieuwigheid. Ze hadden afgesproken, dat ze de produkten van hun landen vrijelijk bij elkaar mochten invoeren. In Frankrijk en Duitsland kon je dus net zoveel Nederlandse artikelen kopen als de Nederlanders daar maar kwijt konden. De Fransen en Duitsers op hun beurt kregen geheel vrij spel in Nederland. Daar was heel wat over te doen geweest. Opa wist het nog precies. „Die Euromarkt", vertelde hij aan zijn kleinzoon, „was een schitterend idee, omdat de aangesloten landen hun handel en dus ook hun omzetten en daardoor ook weer de werkgelegenheid aanmerkelijk konden vergroten. Maar de Fransen, de Duitsers en de Italianen hadden zoveel waardering voor de produkten van eigen bodem, dat ze aan buitenlandse artikelen alleen kochten, wat in hun eigen land niet of niet goed gemaakt werd. In Nederland stond de vlag er anders voor. Daar kenden de mensen in die jaren hun eigen industrie nog te weinig om er voldoende waardering voor te hebben. En omdat ze niet wisten wat voor goede artikelen gemaakt werden in de kantoren van hun land, kochten ze zo grif de produkten van andere landen, dat zeer vele vaderlandse bedrijven in moeilijkheden dreigden te geraken. Door objectieve voorlichting over het landbouwonderwijs begon men algemeen te beseffen, dat het voor de welvaart van Nederland noodzakelijk was, er meer waardering voor te hebben."

„Tjonge, dat is een spannende tijd geweest", zuchtte de oude man, zich in het geheel niet afvragend of zijn kleinzoon er wel iets van begrepen had. Nu was het ook wel moeilijk voor een jongen, levende in een tijd waarin iedereen trots was op hetgeen in de Nederlandse industriële bedrijven werd gepresteerd.

Is het de lieve lezeres en de geachte lezer helemaal duidelijk? Of hebben ze wel gemerkt, dat in dit verhaaltje nog al wat fouten en onjuistheden voorkomen? De strekking van het geheel is wel juist, maar wat er niet klopt moet u maar eens laten weten aan de Vereniging Nederlands Fabrikaat. Want dit verhaaltje is tevens een puzzel, waarvan de goede oplossingen gaarne beloond zullen worden. Om u wat op weg te helpen: het gaat om tien fouten en onjuistheden. Schrijf ze achtereenvolgens op een briefkaart en zend deze vóór 23 september 1957 aan de Vereniging Nederlands Fabrikaat, Prinsessegracht 32, Den Haag.

Voor de goede oplossingen stelt V.N.F. de volgende prijzen beschikbaar: 1e prijs *f* 100,—; 2e prijs *f* 75,—; 3e prijs *f* 50,—; 4e prijs *f* 25,—. Voorts zijn er tal van aanmoedigingsprijzen (in natura) beschikbaar.

De uitreiking van de hoofdprijzen zal plaats hebben op woensdag 2 oktober 1957 te Utrecht in Café-Restaurant „Esplanade".

Kraamgeld

De aanspraak op kraamgeld vloeide tot 1 augustus 1957 voort uit de bepalingen van de Ziektewet. Het gevolg daarvan was, dat het kraamgeld werd uitgekeerd door de Bedrijfsvereniging of door het bedrijf, indien dat bedrijf een eigen Afdelingskas voor de Ziektewet had, zoals bij de Werf Gusto het geval is.

Met ingang van 1 augustus 1957 is in deze gang van zaken echter verandering gekomen. De aanspraak op kraamgeld is uit de Ziektewet geschrapt en overgebracht naar het Ziekenfondsenbesluit.

Dit betekent, dat het bedrijf vanaf 1 augustus jl. geen bemoeiingen meer heeft met de kraamgelden. Aanvragen om kraamgeld moeten thans worden ingediend bij het Ziekenfonds, waarbij de aanvrager is aangesloten. In verband met het bovenstaande wijzen wij er de werknemers nog op, dat zij van de geboorte van een kind (en trouwens van iedere wijziging in de samenstelling van het gezin) zo spoedig mededeling moeten doen aan de Sociale Afdeling, zulks met het oog op de loonbelasting, aanspraak op kinderbijslag enz.

LIEVER DIRECT DOOD

We hebben er reeds eerder op gewezen, dat bij de Werf Gusto kosten noch moeite worden gespaard als het er om gaat ongevallen te voorkomen. Door middel van het Zeskant wordt steeds weer de aandacht gevestigd op de noodzakelijkheid van veilig werken. Ik zou haast zeggen: tot vervelens toe!

Als men nog niet zo heel veel jaren geleden wees op de noodzakelijkheid van veilig werken, dan was de reactie bij de werknemers lang niet altijd gunstig. Ze schudden het hoofd en zeiden: „Al die praatjes over veiligheid zijn maar flauwe kul! Tijdverspilling! Je gaat toch niet voor je tijd het hoekje om." Maar in de jaren, dat men zo sprak, kwamen dodelijke ongevallen veelvuldig voor.

Langzamerhand is men de noodzakelijkheid van veilig werken beter gaan inzien. De oude opvatting, dat veilig werken niet nodig is, is wel verdwenen. Helemaal verdwenen? Neen; nog niet helemaal!

Een groot deel van de werknemers beseft heel goed, dat het niet prettig is om „in de Ongevallenwet te lopen", dat ze er niet beter van worden en dat de pijn en ellende van een ongevalsletsel beter voorkomen kan worden. Als een baas zou proberen de werklieden te laten werken op een onvoldoend beveiligde plaats, zou hij zeker te horen krijgen: „Baas,

je kan me nog veel meer vertellen, maar daar trap ik niet in." Want, zo redeneren deze mensen, wat komt er van mijn gezin terecht als ik dood val of blijvend invalide word? De Werf zou misschien financieel kunnen helpen, maar de Werf kan geen nieuwe ledematen geven en evenmin een dode weer levend maken!
Zó is de redenering van de meeste werknemers en zeker van de verstandigen. Maar er zijn er ook nog, die er anders over denken. Luister maar.
Bovenin de schacht van de machinekamer van bouwno. 113 had kort geleden een ijzerwerker zelf een stelling gemaakt. Als hij nu de goede stellingjukken gebruikt had en ze ook goed had bevestigd, dan zou er nog niets aan de hand zijn geweest. Maar er deugde van die stelling nu ook letterlijk niets en het was levensgevaarlijk er op te werken. De stelling werd dan ook prompt afgekeurd en gesloopt. De ijzerwerker gaf na enige aarzeling ook toe, dat het gevalletje onveilig was, „maar", zo zei hij, „ik val toch liever direct dood dan dat ik langzaam verhonger."
Op mijn vraag, wat hij daarmee bedoelde, gaf hij ten antwoord: „Als ik op een stellingmaker moet gaan zitten wachten of het goede stellingmateriaal moet gaan halen, verdien ik niks meer aan m'n tarief." En daarom had hij dan maar een stukje profielijzer genomen en dat tegen de wand aangeplakt!
De stellingmakers proberen iedereen zo vlug mogelijk te helpen, maar het zal wel eens voorkomen, dat de een of ander even moet wachten. Is dat zó erg, dat je daarvoor je leven moet wagen? De meesten zeggen: „Ik kijk wel uit!"

J. O. M.

BUITENMODEL-VERSLAG VAN DE BOOTTOCHT MET DE GEPENSIONEERDEN, gehouden op 15 juli 1957.

't Was wel niet zo'n heel mooi weertje
En het regende dat 't goot,
Maar we waren allen vrolijk
Toen we kwamen bij de boot.
Toen de boot nu aan de wal kwam
En een plaats werd uitgezocht,
Scheen het of 't uitverkoop was,
Maar niemand voelde zich bekocht.
Toen de boot ten slot ging varen —
Vlugger dan men had gedacht —
Waren wij reeds allen dankbaar
Voor wat voor ons was uitgedacht.
Niemand dacht meer aan de regen,
't Was alles volop vrolijkheid,
Ja, we zorgden met z'n allen
Voor Hollandse gezelligheid.
Eerst kwam nu de koffietafel,
Zoals men dat was gewend.
Dat alles weer zo fijn verzorgd was,
Was aan ons allen gauw bekend.
Wat een pracht is onze Maas toch
Zeiden wij toen ied're keer
En de werven van het Zeskant

Zagen w'aan de arbeid weer.
Toen de lunch was aangebroken
Werd er wat geconsumeerd
En we waren vol waardering
Voor wat hier werd geserveerd.
Verder ging ten slot de reis weer
Onder grote vrolijkheid
't Was weer echt en fijn gezellig
En geen mens dacht aan de tijd.
Er werd een woord van dank gesproken
Voor een held're microfoon:
In d'eerste plaats aan de Directie
En dat was de juiste toon.
En ook werd er hier herinnerd
Aan haar, die 't heeft georganiseerd.
En voor haar kwamen er bloemen,
Waarmee terecht zij werd vereerd.
Nog een woord is op zijn plaats hier,
Voor het werkzaam personeel;
Hen ook brengen wij hier hulde.
Immers: niets was hen te veel.
Steeds weer gingen sluizen open —
Sluizen van welsprekendheid —
En zo werd dan ook een bruidspaar
Met een hulde-speech verblijd!
Langzaam ging de boot op huis aan;
't Ging voor velen veel te vlug
En we komen, volgens schema,
Hoogstvoldaan op tijd terug. v. B.

Een stem uit SLIKKERVEER

Met verlangen zagen ook wij, gepensioneerden van de Werf Gusto te Slikkerveer, uit naar de dag, waarop de aangekondigde boottocht zou plaats vinden. Het was weer een blijde ontmoeting op maandag 15 juli, toen vrijwel al onze gepensioneerden met hun vrouwen of familieleden en ook enkele weduwen van personeelsleden op tijd gereed stonden om plaats te nemen in de bus van de RAGOM, die ons naar het Hoofd te Schiedam zou brengen, om daar aan boord van de boot te gaan.
Onder stromend hemelwater gingen we de loopplank op en namen plaats aan boord van de Erasmus. De tocht ging ditmaal via Rotterdam, de Noord, Merwede naar het slot Loevestijn bij Gorinchem. Terug gingen we via Dordrecht, Kil, Oude Maas, Nieuwe Waterweg naar Schiedam. Terwijl op de wal bij verschillende bedrijven die we passeerden een grote belangstelling aanwezig bleek, heerste er op de Erasmus een ongekende vrolijkheid en het is wel waar, wat iemand opmerkte: men behoeft niet jong te zijn om vrolijk te kunnen wezen. Hierin kon zelfs de stromende regen geen verandering brengen.
Deze tocht is weer een succes geworden. Een dag met gepaste vrolijkheid, met mooie en fijne muziek, een prima rokertje, goede consumptie en een lunch, die áf was.
Het is de gepensionneerden en allen, die meegingen en behoorden tot de

Mevr. Smulders-Reichlin en Mevr. Conijn-Cloppenburg in gesprek met enkele oudgedienden.

De Heer C. Krüze (tot mevr. Conijn): „Kijk, Mevrouw, dat zit zó in elkaar . . . ."

De oudste deelnemer, de heer van Schelven (91 jaar!) met zijn dochter.

Allemaal op de kiek!

Heerlijk in de zon.

Net onder de brug door.

De heer Vorstenbos houdt de juiste koers!

De heren v. d. Water en Koens bewaken het bier!

groep „Slikkerveer", een behoefte, om langs deze weg onze hartelijke dank te betuigen aan de Directie van de Werf Gusto voor het grote genot, aan ons geschonken. In deze dank betrekken wij ook gaarne Mejuffrouw Heijnen en al haar medewerkers en medewerksters voor de uitstekende organisatie, waardoor alles naar wens verliep.
Ten slotte hartelijk dank aan kameraad Barend, die op zo uitstekende wijze de reis tussen Rijsoord en Schiedam heeft geregeld.

Gepensionneerden-Slikkerveer.

Wij waren verrast en ontroerd bij het zien van de mooie manden fruit, die U ons toezond, en wij danken U op onze beurt heel hartelijk voor deze bijzonder fijne attentie.

Mevrouw Conijn-Smulders.
Mevrouw Smulders-Reichlin.
Mevrouw Smulders-Nijdam.
Mevrouw Conijn-Cloppenburg.

Mag ik alle gepensionneerden hartelijk bedanken voor de prachtige fruitmand, die mij na de boottocht gezonden werd.
Ik heb er van genoten, maar wees er van overtuigd, dat Uw vreugde tijdens en na de tocht voor mij al beloning genoeg is. *V. Heijnen.*

Schoolraad verkiezing-1957 Scheepsbouw

Door stemming van de leerlingen zijn de volgende leden van de schoolraad 1957/58 gekozen.

Afdeling ijzerwerkers t/m 16 jaar	DRÖGE
Afdeling ijzerwerkers boven 16 jaar	AARNOUDSE
	WITBERG
Afdeling timmerlieden t/m 16 jaar	WOUTERS
Afdeling timmerlieden boven 16 jaar	KOEVERMANS

UIT ONS MIDDEN

In dienst getreden:

1-7-1957	A. Mook	volontair Bouwbureau
1-7-1957	J. F. Scheffers	draaier via R.W.P.
19-7-1957	W. Makapoean	lasser S.B.
17-7-1957	Mej. T. v. d. Wilt	typiste Staalbouw
22-7-1957	M. Rooze	montagewerker
22-7-1957	C. A. de Jongh	jongste bediende Postafdeling
24-7-1957	H. D. van Assen	montagewerker
24-7-1957	J. H. Storm	lasser via R.W.P.
24-7-1957	A. J. Voeten	lasser S.B.
24-7-1957	W. Plaizier	montagewerker
24-7-1957	H. van Esch	montagewerker
29-7-1957	Th. Trijzelaar	lasser via R.W.P.
29-7-1957	Th. Langedijk	montagewerker
29-7-1957	J. Saly	transporteur M.B.
29-7-1957	J. Groot	montagewerker
30-7-1957	K. Pronk	montagewerker
1-8-1957	Mej. A. de Bie	kantoorbediende afd. Correspondentie
16-8-1957	M. Vyvey	volontair S.B.

Gehuwd:

26-6-1957 G. G. Milanesi met M. Pasman.
3-7-1957 T. M. Lasschuit met A. M. L. Burm.
10-7-1957 H. Sanstra met C. E. v. d. Vlies.
10-7-1957 D. Pietersma met M. A. de Pater.
17-7-1957 Ph. J. v. Dalen met M. Schwarz.
17-7-1957 H. v. d. Linden met M. Stokhof.
18-7-1957 J. H. Campfens met Th. M. L. G. Koning.

Geboren:

26-6-1957 Adritna, dochter van H. C. Schelling en A. Hemmer.
1-7-1957 Els, dochter van C. Stolk en W. Beijerling.
8-7-1957 Marie, dochter van A. Ouwens en T. v. Hengel.
15-7-1957 Leonora Johanna Klazina, dochter van W. Risteruw en G. L. v. Hattem.
26-7-1957 Evert Jan, zoon van J. Mookhoek en L. S. v. Dam.

DANKBETUIGINGEN

Langs deze weg zeggen wij hartelijk dank voor de belangstelling, bij ons huwelijk ondervonden; in het bijzonder ook aan het jubileumfonds voor de gift, die wij mochten ontvangen,

H. Dokter
J. Dokter-Tamboer.

Ondergetekenden betuigen hierdoor hun dank aan de Directie en de collega's voor de belangstelling en de cadeau's, die zij ter gelegenheid van hun huwelijk mochten ontvangen.

J. Landheer
M. Landheer-Hamerslag.

Ondergetekende betuigt mede namens zijn vrouw zijn hartelijke dank aan de Directie, Mejuffrouw Heijnen, Bazen en Fonds SB en CB voor de aardige attentie, die hij bij het verlaten van de Werf mocht ontvangen.

N. Baas.

Langs deze weg betuig ik gaarne mijn hartelijke dank aan de Directie van de Werf Gusto voor de blijken van medeleven, die ik bij het overlijden van mijn echtgenoot mocht ontvangen.
Tevens dank ik Mejuffrouw Heijnen en de oud-collega's van mijn echtgenoot voor de prachtige fruitmand, die hij tijdens zijn verpleging in de Dr. Nolet-stichting mocht ontvangen, en voor de blijken van deelneming bij zijn overlijden.

H. Muis-v. d. Wildenberg.

Leerlingen Machinebouw

Bij ons bedrijf kunnen bij de afdeling Machinebouw nog enkele leerlingen worden geplaatst voor opleiding tot draaier, fraiser, steker, schaver, koperslager of pijpfitter.
Is dit niet een geschikt vak voor Uw zoon, Uw neef, Uw vriend of Uw kennis, die dit jaar van de Ambachtsschool of de Lagere School is gekomen? Voor opleiding in de verspanende bewerking is een Ambachtsschoolopleiding vereist.
Inlichtingen bij de afdeling Personeelszaken.

Wandelsportvereniging „GUSTO"

SLIKKERVEER

Veertien leden van onze vereniging liepen in Nijmegen de Vierdaagse en brachten die tot een goed eind. Van harte gefeliciteerd!

We hopen, dat U de naam van onze vereniging in 1958 weer even hoog zult houden als in dit jaar. En hoe staat het met degenen, die dit jaar voor het eerst meeliepen? Doen jullie het volgende jaar weer mee, om uiteindelijk „de kroon" te behalen? We beginnen met namens de lopers en loopsters onze dank te betuigen aan Gerrit Molendijk. Dank zij zijn bijzondere zorg konden we dit jaar steeds rusten op de vooraf door de leider bepaalde plaatsen. Als wij tussen negen uur en half tien onder de wol kropen, was hij nog bezig degenen, die dit nodig hadden, te behandelen en met het klaar maken van de spullen voor de volgende dag. Altijd ging hij als laatste naar bed en was het eerste er uit. Als we 's morgens nog maar half wakker waren en nog last van ochtendziekte hadden, was hij al druk in de weer met zwachtelen en masseren. Daarbij kon je je lol wel op, maar je was toch weer klaar ook om te starten.

Gerrit, hartelijk dank. Het was niet gemakkelijk voor je, omdat je in spanning verkeerde om thuis. We hopen maar één ding en dat is, dat je het volgende jaar de verzorging ook weer op je zult willen nemen, want dan weten we, dat alles prima in orde zal zijn.

Dank ook aan de zusterverenigingen en de Personeelsvereniging, die ons bij thuiskomst in de bloemetjes hebben gezet. Ook dank aan degenen, die ieder jaar weer naar Nijmegen komen om ons de laatste kilometers aan te moedigen met de roep „Volhouden hoor" of „Goed zo, Gusto". Deze morele steun doen de „laatste loodjes", die zo zwaar zijn, lijken alsof het de eerste kilometers van de eerste dag zijn.

En dan ten slotte onze grote dank aan onze Directeur, de heer Conijn, die het ons mogelijk maakte naar Nijmegen te gaan en aan de grote wandelmanifestatie deel te nemen.

Even nog een aardig voorval. De eerste dag moesten de verzorgers om naar Elst te komen een omweg maken. De verzorger van een van de

groepen zou dat even gauw met de brommer doen. Dus de motor tegen de band gedrukt en even aantrappen. Maar de brommer liet de man die brommen wilde, zelf brommen, want hij vertikte het! Dan even benzine halen, want daar zou het natuurlijk aan liggen. Dop van de tank en dan een rare verrassing, want de tank bleek nog vol te zijn. Nou, dan maar hard trappen om weer bij de groep te komen. En dan eens kijken, wat er aan mankeert. Alles nagekeken en niets gevonden. Totdat de man uiteindelijk tot de ontdekking kwam, dat een kraantje, dat open moest staan, dicht stond! Dat wil zeggen: als het kraantje op „open" stond, stond het dicht en als het op „dicht" stond, stond het open! Maar we hebben de man nog uren lang zien brommen die dag, dus er was benzine genoeg.

Maar met dat al hebben de verzorgers het zeker niet gemakkelijker gehad dan de lopers, want als alles weer samenkomt van de 30, 40, 50 en 55 kilometer, dan is er geen „brommen" meer bij; dan moeten ook de verzorgers lopen. En de weg over de zeven heuvelen kun je ook niet op de fiets afleggen. Er af zou nog gaan zou U denken? Niets hoor. Want dan loopt alles zo dicht op elkaar, dat je op de fiets de grootste brokken zou maken. Dus: Alle respect voor de verzorgers. Ze zijn die vier dagen heus niet met vakantie.

★

Dagboek

van een vierdaagse-loper

Maandag 22 juli. Het is dan weer zover. We hebben er het gehele jaar naar uitgekeken en we gaan nu naar Nijmegen om de Vierdaagse te lopen. We hebben er voor getraind en zijn vol goede moed. Als we in de bus stappen giet het, maar voorbij Gorinchem valt er geen druppel meer en zijn de straten droog. Onderweg nog een kopje koffie en dan naar Nijmegen, waar de leider de groep gaat melden en de nodige papieren in ontvangst neemt. De individuele lopers gaan zich ook melden. Dan naar ons tijdelijk onderdak, waar de mensen ons gedurende vier dagen als eigen kinderen zullen verzorgen. We weten dat uit vorige jaren. Vervolgens de stad even in en naar het afspringen van de parachutisten kijken. Na de vlaggenparade in het Goffert-stadion — een machtig schouwspel — is het gauw naar bed, want we moeten al weer om 3 uur eruit om te 4 uur te kunnen starten.

Dinsdag 23 juli. De eerste dag. Het is behoorlijk koel en de lucht is dreigend. Zou het weer zo worden als het vorige jaar? Om 4 uur vertrekken we met goed weer. Tegen kwart over zeven nemen we 20 minuten rust en dan gaat het verder naar Elst, over de Rijndijk, vanwaar men een prachtig uitzicht op het landschap heeft. In Elst drie kwartier rust, waarin het eerste blaartje werd verzorgd. Dan maar weer verder en omdat we geen ongelukken hadden, konden we een constant tempo van ongeveer 118 volhouden. Zo kwamen we weer in de Keizer Karelstad, sommigen een beetje stijf, maar allemaal voldaan. Een enkel blaartje was al de schade van die dag.

Woensdag 24 juli. Om 4 uur gaan we weer op stap. Aanvankelijk even langzaam aan om er in te komen, maar al gauw kan het tempo worden opgevoerd. Om ongeveer 7 uur ontmoetten wij J. van Haren, bij de Gustonezen van Slikkerveer welbekend. Na de koffie en de boterham gaan we verder, maar toen we goed op gang waren ontdekte schrijver dezes, dat hij op de rustplaats zijn bril had laten liggen. Gauw even terug en gelukkig lag de bril er nog. Dan weer naar de ploeg toe. Het was een mooi traject en we hebben veel genoten. Schade hebben we die tweede dag niet opgelopen: een enkel blaartje en de Benjamin van ons gezelschap, die we onderweg ontmoet hadden, moest een lichte massage hebben. We waren nog vóór de vastgestelde tijd binnen. Onze vriend De

Staande v.l.n.r.: D. Terlouw, J. v. Pelt, N. Versluis, D. v. d. Linden en W. v. d. Berg.
Zittende v.l.n.r.: B. v. d. Velde, C. de Bode, Mevr. M. H. Boomgaards-de Jong, B. Mulder, Mej. S. Boomgaards, H. Terlouw, B. Boomgaards en T. Pupella.

Leeuw, die wegens ziekte dit jaar niet mee kon, belde ons op en dat was een echt opkikkertje. 's Avonds een gezellig onderonsje in de Instuif en dan naar bed.

Donderdag 25 juli. Wat zal deze dag ons brengen? Tot de Plasmolen, die we via de Graafse weg, Alverna, Nederasselt, Overasselt, Heumen en Mook bereiken, hadden we deze weg het vorige jaar ook gelopen en het bepalen van de rustplaatsen gaf dus geen moeilijkheden. Daarna was er ditmaal een geheel andere route. We gingen via Milsbeek naar de Zevenheuvelenweg. We hadden geen idee, waar een goede rustplaats te vinden zou zijn, maar die moeilijkheid werd prima opgelost. Deze weg biedt prachtige panorama's, maar vormt wel een zwaar parcours. Het weer was

niet al te best; 's morgens drie à vier uur regen en 's middags ook nog de nodige buitjes. Maar het Vierdaagse-kruis, de kroon, de 3 of de 4 zijn in het verschiet.

Vrijdag 26 juli. Als we starten regent het. Het zal de gehele dag tobben worden; jassen aan, jassen uit. De vorige dagen rustten we voor het eerst om ongeveer kwart over zeven en dan de grote rust na 35 kilometer. Deze dag hebben we wat meer rust genomen. Eerst naar Grave, waar we de sluis passeren. We begrijpen nu ook het radiobericht over de waterstanden beter, waarin altijd wordt gesproken van Grave boven en Grave beneden de sluis! Dan over Beers, Cuijk, Oeffelt, Gennep en Mook weer naar Nijmegen. De belangstelling langs de weg, was, vooral de laatste kilometers, geweldig. De regen was spelbreker en maakte het erg zwaar, maar de temperatuur was prachtig.

Bij de Molenhoek, 9 km van de finish, zaten onze drie lopers op de 40 km en onze beginners op de 30 km op ons te wachten en gezamenlijk trokken we naar Nijmegen. Daar werden we hartelijk verwelkomd door familieleden en kennissen. De individuele lopers liepen hun eigen afmeldingsbureau voorbij en gingen mee naar de Wedren, waar de groep zich moest afmelden. Eerst toen de foto van de groep gemaakt was, gingen zij naar hun bureau terug. Dat was nog een kilometer lopen.

Nog een maaltijd in ons pension en dan met de bus naar Slikkerveer. Daar wachtte ons nog een verrassing. De Personeelsvereniging en de onderafdelingen verwelkomden ons in de cantine van het woonschip, waar de wandelaars en wandelaarsters bloemen en een consumptie aangeboden kregen. En toen naar bed, met de gedachte: Morgen eens heerlijk uitslapen!

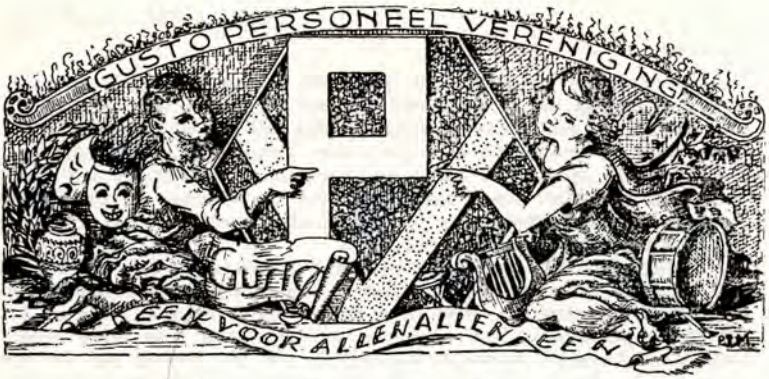
Zaterdag 27 juli. De Vierdaagse is voorbij. We zijn weer uitgerust en uitgeslapen. Dan denken we terug aan die vier dagen. Wat was er goed en wat niet? Wat heb ik er van opgestoken?

We hebben nu drie maal aan de Vierdaagse meegedaan. Het eerste jaar hadden we geen uitvallers, maar wel een tekort aan rust. We schoten toen hier of daar ergens naar binnen om gauw wat te eten of te drinken, met als gevolg, dat we ver uit elkaar liepen. Het tweede jaar hadden we 3 uitvallers tengevolge van het hondenweer op de eerste dag. Maar we bleven beter bij elkaar. Dit jaar spant de kroon. We bleven goed bij elkaar en konden toch de nodige rust nemen.

Het vorige jaar 2 dames op de 40 km; dit jaar waren zij er weer, plus een mannelijk lid, dat nog niet op de 55 km mocht starten. Een lid op de 30 km, vanwege de leeftijd. Allemaal hebben ze de Vierdaagse volbracht. Alles is prachtig verlopen. Weliswaar had iedereen op een gegeven ogenblik wel de inzinking, die in iedere Vierdaagse voorkomt, maar daar kwamen ze dan gauw overheen.

De lopers op de 40 km hebben het, naar we hoorden, niet zo gemakkelijk gehad, maar ze zijn er toch ook alle drie gekomen. Onze beginnelinge op de 30 km moest alleen lopen, maar zij had al gauw een vriendinnetje gevonden en heeft toch ook het eindpunt bereikt.

Dank zij de goede verstandhouding is weer eens bewezen, wat willen en onderling begrip kunnen doen: Topprestaties leveren en elkaar leren waarderen. Want bij onze vereniging is de leus „Een voor allen, allen voor een" voor 99 % uitgesproken werkelijkheid.



VAN HET BESTUUR

Vooruitlopende op de definitieve vaststelling van het programma voor het seizoen 1957/1958 van onze Personeelvereniging, kunnen wij U reeds mededelen, dat op 16 en 17 september a.s. in de grote zaal van Gebouw Irene een speelfilm zal worden vertoond, nl. „Het lied van Kaproen". Deze film speelt zich af om de bouw van een grote krachtcentrale in het Groszglockner-bergmassief. De hoofdpersonen zijn Peter Dahle, de ingenieur, Hans Tribusser, de berggids en Barbara Fuller. We gaan de inhoud van het stuk niet verraden; kom zelf zien!
Als voorprogramma hebben we twee filmpjes, nl. „Vier prinsessen groeien op", waarvan de titel voor zichzelf spreekt, en „Op en onder water", een filmreportage van een vaar- en duikerschool.
Voorts vragen wij U nu reeds de avond van 21 november a.s. vrij te houden; de P.V. geeft dan een „grote avond" in het Passage-Theater te Schiedam.
Wij hopen in een volgend nummer het gehele programma voor het nieuwe seizoen te kunnen publiceren.

Het Bestuur.

Klacht

Van de echtgenote van een onzer leden ontvingen wij een brief over de avond van de 18de mei 1957 in Lommerrijk. Vol lof over het gebodene, maar met een ernstige klacht over het te laat beginnen en het — dus — te laat eindigen van die avond. Volkomen terecht!
Tegen half twaalf moesten een paar honderd mensen van Lommerrijk met lijn 14 naar de stad. Dat werden volgepropte trams met mensen op de treeplanken. Vooral voor de ouderen is dat geen prettige rit geweest.
Was de avond op tijd begonnen, dan zouden we ongeveer 11 uur klaar zijn geweest en dan had een ieder met gemak met de tram naar huis kunnen komen.
Wij hebben de briefschrijfster het volgende antwoord gezonden:

SCHIEDAM, 22 juli 1957.

Mevrouw,

Uit Uw brief over de feestavond op 18 mei jl. hebben wij met zeer veel genoegen gelezen, dat U die avond van het programma hebt genoten.
Uw klacht over het te laat beginnen en dus ook te laat eindigen is volkomen juist. Niemand, die deze gang van zaken meer betreurt dan ons Bestuur. Onze opzet was: om 8 uur beginnen en pl.min. 11 uur einde van de avond. Maar om 8 uur begon voor ons Bestuur de ellende! De zaal was toen hoogstens voor twee-derde deel bezet. Precies om 8 uur kwam er een lijn 14 aan, vol met leden.
We hadden natuurlijk om 8 uur kunnen beginnen, maar dan hadden we de laatkomers tijdens de voorstelling naar hun plaatsen moeten laten gaan, hetgeen zeer storend is, zowel voor de mensen in de zaal als voor het optredende gezelschap. Dus: nog éven wachten totdat deze groep binnen was. Maar inmiddels kwam er nóg een lijn 14! Het gevolg van het een en ander is, dat de mensen in de zaal mopperen, dat het optredende gezelschap moppert en dat ons Bestuur moppert. En dat men na afloop van de avond met de narigheid zit.
De fout schuilt o.i. bij de leden, die er zich geen rekenschap van geven, dat, als er 800 mensen naar Lommerrijk gaan, de trams propvol zitten. Ze redeneren: we hebben drie kwartier nodig om met de tram naar Lommerrijk te komen en ze vertrekken dan om kwart over zeven van Schiedam. Maar ze moeten een of twee volle trams voorbij laten gaan en komen dus te laat.
En waarom gaan ze zo op het nippertje? Omdat ze weten, dat ze een vaste plaats hebben. Dan behoeven ze niet vroeg te zijn!
Vroeger, toen we nog geen vaste plaatsen uitgaven, stonden bij een uitvoering in Lommerrijk de mensen al om kwart over zeven in een lange rij voor de deur te wachten. Nu niet meer!
Wat moet ons Bestuur nu doen? Om 8 uur de deuren sluiten en een paar honderd leden tot de pauze buiten laten staan? Of de laatkomers tijdens de voorstelling binnen laten komen, hetgeen storend werkt? Of geen vaste plaatsen meer uitgeven?
We hebben, Mevrouw, er herhaaldelijk bij de leden op aangedrongen om op tijd te komen. Maar ze zijn hardleers.
Uit het bovenstaande zal U gebleken zijn, dat ons Bestuur er zich zeer wel van bewust is, dat te laat beginnen verkeerd is. Maar we zitten op zo'n avond dikwijls in een dwangpositie. Op de 18de mei jl. hebben we tijdens de voorstelling met Rens van Dorth overleg gepleegd om het programma na de pauze nog iets te bekorten; dit alles om maar niet te laat klaar te zijn. Het bekorten van een programma is voor de artisten echter ook niet prettig; zij brengen het liefste hun programma volledig.
Toch, Mevrouw, zijn wij blij, dat U ons over deze kwestie hebt geschreven. Want wij kunnen nu ons antwoord op Uw klacht — die ook de onze is — meteen (zij het zonder Uw naam en adres) publiceren in het Zeskant, zodat een ieder er kennis van kan nemen. Hopelijk zal het iets helpen!
Inmiddels verblijven wij,

Hoogachtend,
Het Bestuur der P.V. „GUSTO",
WINK, Voorzitter.
I. Th. NIEUWENHUIS, Secretaris.

(Vervolg Algemeen Gedeelte)

CO. 306 TE WATER

Zelden zal een plechtige tewaterlating zo vlot voltooid zijn, als wel bij de „Marc Laurent V" het geval is geweest.
De vele gasten verenigden zich op zaterdag 20 juli tijdig op de werf van LSZ. Het was betrekkelijk winderig en een beetje warm weer; ook was het wel wat buïg. Menigeen droeg een zomertoilet, al had hier en daar de voorzichtigheid gezorgd voor een regenjas of -scherm.
De keggen vielen snel, maar sneller nog was een volle bui, die regelrecht kwam vanuit de milde zee. Het publiek maakte rap ruim baan en ook de keggers ontsprongen veelal net nog de dans. Het schip... en de tribune, — nog nauwelijks voorwerp en getuigen van plechtige wijding en schuimende naamgeving — werden echter ietwat verregend.....
Evenwel, de kennismaking van schip en water was er niet minder fraai om en daarvan getuigden ook de toespraken toen het gezelschap zich had hersteld.
Allereerst sprak de heer Den Hartog woorden van dank aan de rederij, aan de gasten, het toezicht, Veritas en Scheepvaart Inspectie en aan alle eigen medewerkers en onderleveranciers. Spreker hoopte, dat dit derde CGT-schip der IHC gevolgd zou worden door menig ander voor deze rederij. Tenslotte bood hij Mej. Henriëtte Vincenzini, die het schip haars vaders naam had gegeven, een aandenken aan, alsook aan pater Meereboer.
De heer Vincenzini betuigde zijn voldoening over de vlotte samenwerking en de geslaagde tewaterlating en voor het aandenken. In het bijzonder stelde hij het geduld der IHC op prijs, omdat bij de vele wijzigingen in de bouw de stemming en goede verstandhouding nooit geleden hebben. Hij vertrouwde, dat de resultaten van dit prototype aan de verwachtingen zouden voldoen en de vrachtenmarkt en nog zoveel andere factoren meer, het doen van nabestellingen mogelijk zouden maken.
Wederzijds werd een heildronk uitgebracht, om tenslotte in een aangenaam samenzijn de gebeurtenissen van deze grote dag en vele onderwerpen meer in een vertrouwelijke sfeer te bespreken.

JK.

ORDER UIT BOMBAY

Bij het ter perse gaan van dit nummer vernamen wij, dat de Bombay Port Trust aan IHC Holland de levering heeft opgedragen van een grijperhopper. (CO 384). Hierover binnenkort meer.

DE 'INGENIERO RUBEN DÁVILA' IN CHILI OVERGENOMEN

Reeds enkele maanden geleden werd in Santiago de Chile de hopperbaggermolen „Ingeniero Ruben Dávila" door de Chileense autoriteiten overgenomen. Wij ontvingen daarvan enkele foto's, die wij U niet wilden onthouden.

Op foto 1 ziet U van links naar rechts de Chileense ministers van Openbare Werken, Koopvaardij en Oorlog. In het midden de president van de Republiek Generaal Carlos Ibáñez del Campo, achter hem de I.H.C.-garantiemachinist en manusje-van-alles J. van Keulen en onze agent in Chili, de Heer R. de Raadt, die juist een toespraak houdt.

Hij zei daarbij onder meer: *„Tenslotte wil ik hieraan toevoegen, dat het voor mij een reden is tot diepe vreugde, dat ik in de gelegenheid gesteld werd deel te hebben aan het verkrijgen van een order van de hoogste regering voor de bouw van dit baggerwerktuig bij de werven van mijn vaderland en dat ik op deze wijze met mijn geringe krachten zal mogen bijdragen tot verheffing van Chili, land dat ik met oprechte trots mijn tweede vaderland noem. Ik hoop ook, dat dit vaartuig een levensduur zal hebben gelijk aan die van haar zusters, die reeds in Chili werken, n.l. de „Cavadonga", die vijftig jaar oud is en de „Chipana", die U in deze haven heeft kunnen zien en die veertig jaar oud is. Ik zeg: met haar zusters, want beide werden gebouwd door werven, die nu deel uitmaken van de I.H.C. Holland. Laten wij daarom klinken op de goede werkresultaten van deze emmermolen en op de vervulling van haar toekomstige taak".*

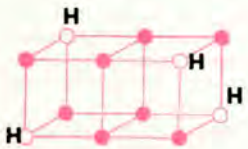
Onze tweede foto geeft U nog een kleine indruk van het proefbaggeren van de „Ingeniero Ruben Davila" in de haven van Santiago. *N.O. (I.H.C.)*

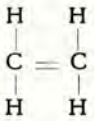
FOTO'S VOOR „HET ZESKANT"

Dit jaar geen fotowedstrijd, evenmin trouwens als vorig jaar. Het aantal fotowedstrijden in Nederland neemt zo toe, dat er voor een personeelsorgaan geen beginnen meer aan is. Maar wel willen wij van onze lezers mooie foto's ter plaatsing ontvangen. Elke geplaatste foto belonen wij met: een zwart-wit rolfilm, incl. ontwikkelen en afdrukken. Voor kleinbeeldwerkers een kleinbeeldfilm zwart-wit, maar geen ontwikkelen en vergroten. Let wel, het is niet zozeer technische perfectie, die bij onze keuze de doorslag geeft, maar veeleer de keus van onderwerp en het knippen op het juiste ogenblik. Het formaat van de inzending naar keuze, maar liefst niet kleiner dan briefkaart en graag glanzend wit!

HET ONTSTAAN VAN KUNSTSTOFFEN

In enkele nummers van het „Zeskant" hebben we nu wat aandacht besteed aan de organische scheikunde en ditmaal willen we U iets vertellen over de „kunststoffen"; hieronder verstaat men plastics, nylon, bakeliet, kunstrubber en talloze soortgelijke produkten.
Dat deze kunststoffen in de industrie en in ons dagelijks leven een steeds belangrijker rol gaan spelen zal niemand van ons ontgaan zijn. Vooral sinds de tweede wereldoorlog hebben deze materialen een uitgebreide toepassing gevonden voor de vervaardiging van kinderspeelgoed, serviesgoed, waterleiding- en elektriciteitsbuizen, textielweefsel en vele andere artikelen.
U zult gezien hebben, dat er onder de groep „Kunststoffen" een groot aantal verschillende materialen te rangschikken zijn, die sterk in eigenschappen verschillen. De chemische industrie beschikt over de mogelijkheid om de samenstelling, daarmee dus ook de eigenschappen van de kunststof te variëren en eventueel aan te passen aan bepaalde eisen.
Van welke grondstoffen maakt de chemische industrie nu gebruik bij fabricage van kunststoffen? Om op deze vraag antwoord te geven, zullen wij U weer met een paar benamingen uit de organische scheikunde moeten lastig vallen.
De scheikundigen van ruim 100 jaar geleden probeerden reeds organische verbindingen kunstmatig te vervaardigen en dit gelukt voor het eerst in 1828 aan de Duitser Wöhler. Hij slaagde er in het ureum (een eenvoudige verbinding van koolstof, waterstof, zuurstof en stikstof) kunstmatig samen te stellen. Deze eerst bereide organische verbinding, die in een concentratie van ± 2% in urine wordt aangetroffen, was tevens een der grondstoffen, welke voor de eerste kunststoffen werden gebruikt. Met gebruikmaking van formaldehyde, een stof waarvan een 40% oplossing in water als het desinfectiemiddel formaline bekend is, werd het ureumformaldehyde gemaakt.
Laat men formaldehyde bij verhitting inwerken op carbol, dat ook wel phenol wordt genoemd, dan ontstaat het phenolformaldehyde. Dit lijkt wat uiterlijk betreft, veel op hars, dat we wel eens bij een schorsbeschadiging van een boom hebben gezien.
Het bijzondere aan deze stoffen is echter niet de opbouw van hun molekulen. Deze kan op zichzelf vrij eenvoudig zijn. Hieronder laten wij U nog even de struktuur van aethyleen zien.





Scheikundige formule $H_2C = CH_2$. Stelt U zich nu voor, dat een groot aantal van deze aethyleen-molekulen inplaats van zich stuk voor stuk netjes met waterstof te verzadigen met elkaar verbindingen aangaan. Aethyleen doet dat bij een druk van 1000 atmosferen en een temperatuur van 200° C. Er ontstaat dan wat men noemt een „makromolekule", een netwerk van elkaar krampachtig vasthoudende molekulen. De

stof die dan ontstaat is „polyethyleen", de **polymere** vorm van aethyleen. Alle kunststoffen, zowel als natuurlijke harsen en rubber, zijn polymere vormen van min of meer ingewikkelde organische stoffen. Het aantal theoretische mogelijkheden is dan ook legio en we staan nog maar aan het begin van het kunststoffentijdperk.
Met het polyethyleen is verwant polyvinylethyleen, waarvan onbreekbare langspelende grammofoonplaten geperst worden.
Het ons allen bekende bakeliet, waarvan electrische schakelaars en radiokasten geperst worden, bestaat uit phenolformaldehyde als bindmiddel en verder een belangrijke hoeveelheid vulstoffen (soms wel 50 %), voornamelijk fijngemalen hout en kleurstoffen.
Door de harskleur kan men uitgaande van deze kunsthars echter geen helder doorzichtige of lichtkleurige kunstharsprodukten maken.
Zowel phenol, dat uit steenkoolteer wordt gewonnen als het formaldehyde, waarvoor hout de grondstof is, zijn goedkope produkten. De kunsthars uit deze grondstoffen samengesteld is dus geen duur materiaal.
Drenkt men katoenen weefsels in een dergelijke kunsthars en perst men een groot aantal lagen hiervan op elkander gelegd, samen, bij verhoogde temperatuur, dan verhardt de kunsthars. Dergelijk hard materiaal wordt in de handel gebracht onder namen als novotext, celleron, ferrozell, enz.
Een dergelijk materiaal is goed bestand tegen water, olie en oplossingen van vele chemicaliën. Het kan constant een temperatuur van ± 120° C. verdragen en wordt hierbij niet zacht. Men noemt een dergelijke kunststof daarom thermohardend (= warmtehardend), in tegenstelling met gewone natuurhars en de kunsthars, waarvan bijvoorbeeld een plastic damestasje gemaakt wordt. Deze worden plastisch (= zacht) bij verwarmen en daarom thermoplastisch genoemd.
Vergelijken wij de treksterkte van bijvoorbeeld ferrozell met die van staal 37 (treksterkte 3700 kg/cm^2), dan zien we dat deze met 800 kg/cm^2 4 tot 5 maal zo klein is. Het gewicht van een bepaald blok van dit materiaal bedraagt echter slechts 1/6 deel van een even groot stuk staal en de helft van een net zo groot stuk aluminium.
Een belangrijke eigenschap van dergelijke materialen is voorts, dat ze bijna geen smering nodig hebben en zelfs met water gesmeerd kunnen worden. Ook zijn ze, bijvoorbeeld als lager toegepast, veel minder gevoelig voor vuil, zand, e.d. dan normale lagermetalen en kogel- en rollagers. Met goed succes zijn dergelijke materialen toegepast in de draaipunten bij de voorwielen van auto's (bij de fuséepennen). Ook in de textielindustrie waar lange stukken weefsel in het verfbad onder rollen doorlopen, wordt voor de lagers van deze rollen met succes van deze kunsthars gebruik gemaakt. Als men bedenkt, dat zo'n verfbad bestaat uit een kokende oplossing van diverse chemicaliën in water, waarin bovendien veel los vezelmateriaal zweeft, is het duidelijk dat hier aan zware eisen wordt voldaan.
Ook voor kleinere tandwielen en motorrondsels, die niet gesmeerd worden en open zijn aangebracht, zodat vuil en stof vrij kunnen toetreden, heeft dit materiaal in vele opzichten goed voldaan. Men moet het echter niet met wielen van hetzelfde materiaal, maar met metalen wielen laten samenlopen, daar anders sterke slijtage optreedt.
Het geluid is vanzelfsprekend ook veel minder dan bij metalen wielen op elkaar.
En nu hebt U voor vandaag genoeg van kunsthars gelezen.

v. D. (C.S.).

WERK ONDER HANDEN TOESTAND PER 1 AUG.

CO	TYPE EN NAAM	LAND	VENN.	TOESTAND
337	Snijkopzuiger *„Gargamelle"*	Egypte	0	Te water
356	Snijkop/sleephopperzuiger	India	4	Te water
360	Shelterdecker *„Marc Laurent V"*	Frankrijk	6	Te water
363	Lepelbagger/rotsbreker	India	5	Te water
364	Standaardzuiger	(voorraad)	3	Tekenkamer
365/6	Twee havensleepboten	Egypte	6	Helling
367	Snijkop/bakkenzuiger *„Vesdre"*	België	5	Tekenkamer
368	Sleephopperzuiger *„H.A.M. 303"*	Nederland	6	Tekenkamer
369	Drijvend dok *„Enyi Mili"*	Nigeria	0	Helling
370/1	Twee motorklepbakken *„SGD 32 & 33"*	België	7	Te water /helling
373/4	Twee Shelterdeckers	Panama	0	Tekenkamer
375	Grijperhopper	Iraq	4	Kiel
376	Shelterdecker	Panama	5	Tekenkamer
377/8	Fruitkoelschepen	Noorwegen	4	Tekenkamer
379	Vrachtschip	Frankrijk	7	Tekenkamer
380	Hopperzuiger	Belg. Congo	0	Tekenkamer
381	Sleephopperzuiger	Nederland	6	Tekenkamer
382	Profiel/Sleephopperzuiger	België	5	Tekenkamer
383	Snijkopzuiger	Natal	3	Tekenkamer

0 = Gusto 3 = CS 4 = Vs 5 = J & K 6 = LSZ 7 = Klop

KIJKJE OVER BUURMAN's SCHUTTING

L.S.Z. wijdt een overigens hartelijk stukje aan Sliedrecht, waarin ons opviel, dat de woningnood aldaar erger moet zijn, dan waar ook. „De 150 nieuwe woningen zijn voor 16.703 inwoners nog lang niet voldoende", schrijft L.S.Z. Dat is zo'n honderd-en-tien man per woning en zó groot zijn de huizen in Sliedrecht nu ook niet. Geen wonder dat zoveel Sliedrechters de wijde wereld intrekken.....

De redaktie van De Klop zwijgt hierover, maar vertelt wel dat velen aldaar voorbereidingen hebben getroffen om hun vacantie op gepaste wijze door te brengen. Daaruit zou blijken, dat anderen — de meesten? — zich klaargemaakt hebben om hun vacantie op ongepaste wijze door te brengen. In de hoop daarvan te kunnen mee-genieten zijn wij onlangs naar Sliedrecht getrokken. Van dat alles echter geen spoor. Helaas?

Bij Gusto zijn Joost en Josefien nog steeds aan het begroten en kas opmaken. Nu maken wij niets liever op dan de kas, maar overleg met de I.H.C. kassier heeft ons geleerd, dat wij en hij onder het opmaken van de kas iets anders verstaan. Als wij het doen, gaat de kas schóón-op. Bij hem blijft precies het juiste bedrag aanwezig. De Gusto-redaktie noemt het leven met begroting en kasboek een sport. Laat ons maar met de kas leven, dan gunnen wij het kasboek graag aan anderen...

Bij Verschure ging een baas met pensioen. Zijn hobby moet geweest zijn: het tewaterlaten van schepen. Wij vrezen, dat hij zijn vrije tijd echter daarmee niet heeft kunnen vullen. Het is zo moeilijk voldoende schepen te pakken te krijgen. Met die schepen is het zó: als je er eindelijk eentje hebt, en je laat hem tewater, dan ben je 'm weer kwijt ook.

Je kunt beter postzegels verzamelen...

Bij Conrad-Stork ging een heer van de tekenkamer met pensioen. Hij kreeg een straalkacheltje en een kist sigaren voor *in bad,* een andere jubilaris kreeg een rookstoel met kussens, doch er wordt van sigaren niet gerept. Klopt hier iets niet in de combinatie van geschenken? Om in bad te zitten roken heb je meer aan een rookstoel — met kussens — dan aan een straalkachel...

Jeugdige werknemers van J. & K. gingen op excursie. Sommigen maakten een heerlijke duik in het bassin van het nieuwe zwembad van Ouwehand, lazen wij. Wij hopen van harte, dat er water in het zwembad stond. Zo niet, dan vrezen wij, dat er bij J. & K. nogal wat open plaatsen in het bedrijf te vervullen zullen zijn.