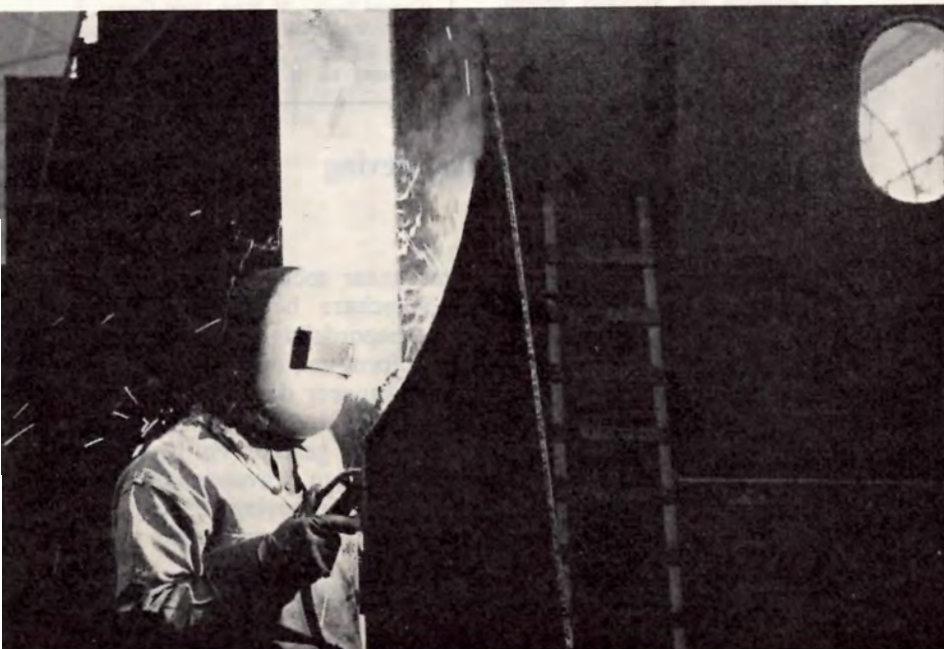




WG

HET ZESKANT



HET ZESKANT

PERSONEELSORGAAN VAN

I.H.C.

HOLLAND

15e JAARGANG No. 8

AUGUSTUS 1961

VERSCHIJNT MAANDELIJKS

Redactieadres DEN HAAG

VERLENGDE TOLWEG 2

BIJ DE VOORPAGINA

Wij zouden bijna zeggen: „Zonder woorden”.

Maar misschien kunnen wij U met deze foto nog even herinneren aan „veiligheid”.

Op de foto zien we een van de medewerkers van Werf Gusto.

INHOUD Algemeen gedeelte

Bij de voorpagina	86
„Kaptajn Nielsen”, na beproeving aan het werk in Zweden	86
Generaal Franco brengt bezoek aan „M.O.P.-D. 1”	89
Piccolo Antonio	89
Minister Moreno legt eerste pontonsectie van Philippijnse opdracht	90
Leerlingen van Verschure bouwen mee aan duwbootjes voor de Philippijnen	91
Kiellegging CO 450	92

Dit blad is het personeelsorgaan van de Industriële Handelscombinatie Holland, gevestigd in Den Haag. Het verschijnt iedere maand op de le 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: 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).

„Kaptajn Nielsen” na beproeving aan 't werk in Zweden



Het staat nergens in voorschriften maar toch gebeurt het zo: ieder schip waarmee vennoot Verschure beproevingen gaat houden bij Texel, krijgt zijn eerste beoordeling van de stuurman die in Den Helder met of zonder uniform aan de wal staan. Dat begint 's morgens op de eerste dag, wanneer de gasten, die met het Marinebootje naar het schip gebracht zullen worden, op de kade verschijnen. Deskundig worden zij geschat en ingedeeld naar land van herkomst en gewicht. Als dan 's avonds het schip binnenkomt na het eerste deel van de beproevingen, volgt het definitieve oordeel, dat door de jongere garde met open mond dient te worden aangehoord.

Namens deze commissie van ontvangst mocht worden meegedeeld



dat men de dieseldreven snijkopsleephopperzuiger *Kapitajn Nielsen* (CO 425), bestemd voor Christiani & Nielsen te Kopenhagen, een mooi schip vond. Helaas had van onze eigen mensen niemand de tijd om er naar te luisteren,

want iedereen had genoeg te doen, zowel overdag op zee als 's avonds aan de wal.

Duidelijke resultaten

De beproeving zelf begon veelbelovend met een reis van IJmuiden naar Den Helder, waarbij de zee het nogal te pakken had van een fikse zomerstorm. Veel rustiger zag het eruit op ons baggerplekje achter Texel, hoewel ook daar nog werk was voor de deiningscompensatoren.

Onverwijld werd hier begonnen met het sleepzuigen op diepten tussen 8 en 14 meter (de CO 425 kan bij het sleepzuigen maximaal 18 meter halen). Al spoedig stond vast, dat er niet veel rekenwerk nodig zou zijn om vast te stellen dat de vereiste prestaties werden gehaald. Wel werden de berekeningen gemaakt en kwam er heel wat op papier te staan, maar als overtuigingsmateriaal behoeftte het niet te worden gebruikt. Het programma schreef twee maal laden en kleppen voor, maar het werd van louter plezier nog een keer gedaan, met hetzelfde goede resultaat. De gemiddelde laadtijd van de hopper (1200 m³) was ca. drie kwartier, in zand van wisselende samenstelling.

Waterkanon

De volgende dag, bij het profielzuigen, werd het opgebaggerde mengsel eerst een tijdlang weggeperst door de aansluiting voor de drijvende leiding. Voor deze gelegenheid was die aansluiting voorzien van een verlengstuk met een vernauwde opening waardoor de installatie sterk aan een waterkanon deed denken.

Het effect werd nog aanzienlijk verhoogd toen naderhand oorlogsschepen van de Marine, waar soortgelijke kanonlopen uitstaken,



leegzuigen van de hopper, waarin het zand ruim zeven uur opgeslagen was geweest. Maar ook dit kwam weer op z'n pootjes (de zeebodem) terecht.

Aan 't werk bij Malmö

Na de cutterproeven, die uitstekend verliepen, was de eerste ronde voorbij en keerde de *Kaptajn Nielsen* terug naar de werf, waar enkele wijzigingen in de afstelling van de schroeven werden aangebracht. De vereiste snelheid bij de mijlvaart was namelijk niet helemaal behaald. Voor de overdracht werd de mijlenproef herhaald en nu bereikte de *Kaptajn Nielsen* een snelheid van 11,6 knoop, terwijl een snelheid van 11 knoop was voorgeschreven. Het eerste werkobject voor de CO 425 is het opspuiten van een fabrieksterrein bij Malmö in Zweden, met zand uit de Sont. Hierbij komen dus meteen de drijvende- en walpersleiding, waarmee dit veelzijdige schip is uitgerust, in gebruik. De maximale afstand waarover de CO 425 het zand met de eigen pomp kan wegpersen, bedraagt 1200 meter.

Hiermee hebben wij aan Christiani & Nielsen die met het uitvoeren van droge grondwerken al een wereldnaam heeft verworven en die nu ook „de natte” instapt, haar eerste baggervaartuig afgeleverd. Met de CO 425 zal zij daarbij geen natte voeten halen.

Sch. (I.H.C.)

m.s. „KATSEDIJK”

't Is 10 juli 1961, half vier. Mevrouw Mr. J. H. J. Reuchlin-Lichtenbelt, de echtgenote van een van de directeuren van de Holland-Amerika Lijn, spreekt de doopformule uit en doopte het m.s. „Katsedijk” met de kostelijke inhoud van de champagne-fles. En zonder ook maar één seconde te haperen glijdt het 7200 ton grote schip te water.

Het is een belangrijk ogenblik voor de Werf Gusto, want het is de eerste maal dat een schip voor de Holland-Amerika Lijn onder de tonen van het aloude Wilhelmus de helling van onze werf verlaat.

De spanning is geweken. Merkwaardig is die sfeer en die spanning op de werf bij iedere tewaterlating. Het schip is sectie na sectie op de helling opgebouwd en het ligt muurvast op de hellingstoelen. Dan komt de tijd voor de stapelloop en de goten worden onder het schip aangebracht. Het stophout wordt vervangen door de patentstoppings en alles en alles wordt precies en nauwkeurig nagegaan. Want bij de tewaterlating mag er niets haperen. Is alles in orde Ja, alles is in orde en er kán niets verkeerd gaan.

Maar ja, wie weet of er toch niet ergens een foutje gemaakt is? Als de champagnefles tegen de boeg van het schip stuk slaat en het schip komt in beweging, dan pas weten we, dat alles werkelijk in orde was. Welnu, bij de tewaterlating van de „Katsedijk” was geen fout gemaakt!

Na de tewaterlating verzamelden de genodigden zich in het kantoorgebouw, waar de heer Mr. H. Smulders zijn dank betuigde aan allen, die aan de bouw van het schip hebben medegewerkt en wees op de bijzonder prettige samenwerking met de rederij, de Scheepvaartinspectie en andere instanties. In het bijzonder betuigde hij zijn erkentelijkheid aan Mevrouw Mr. J. H. J. Reuchlin-Lichtenbelt, die het schip heeft willen dopen en te water laten. Het is een goede gewoonte, aldus de heer Smulders, dat door de werf aan de doopster van een schip een geschenk als herinnering wordt aangeboden. Ditmaal heeft het geschenk, op uitdrukkelijk verzoek van Mechouw Reuchlin, de vorm van een chèque.

Mevrouw Reuchlin aanvaardde de chèque, die zij met enkele treffende woorden overdroeg aan de vertegenwoordiger van de liefdadige vereniging, waarvoor zij het geschenk had bestemd. Vervolgens werd het woord gevoerd door de heer F. van Houten,



directeur van de H.A.L., die wees op de vele moeilijkheden, waarvoor de scheepvaart zich in het huidige tijdsbestek ziet geplaatst. In de eerste plaats is daar het feit, dat de wereldvloot thans een groter omvang heeft dan de wereldhandel vraagt. Dan is er een

omstandigheid, die speciaal de Nederlandse scheepvaart treft, nl. de revaluatie van de gulden, die de concurrentiepositie van de Nederlandse rederijen ongunstig beïnvloedt. Ten slotte wees spreker op het toenemende ingrijpen van de landelijke overheden in de regelen van de vrije zeevaart. Speciaal uit Amerika dreigen in dit opzicht grote moeilijkheden. Spreker hoopte evenwel, dat men deze moeilijkheden te boven zal kunnen komen. Daarvoor is echter nodig, dat men de beschikking heeft over moderne en snelle schepen, zoals de „Katsedijk” er een belooft te worden.

Hier volgen nog enkele bijzonderheden en technische gegevens van het schip:

lengte over alles	141,20 m.
lengte tussen de loodlijnen	129,60 m.
breedte	18,82 m.
holte tot het A-dek	11,28 m.
diepgang	ca. 7,66 m.
Motorcapaciteit	7800 pk.
deadweight	c. 7200 ton.
5 laadruimen, totaal	ca. 436000 kub.f.

Van de laadruimte wordt pl.m. 37000 kub. voet ingericht voor het vervoer van bevroren lading. Het schip wordt voorzien van 2 tanks voor het vervoer van droge lading of olie. Alle hutten, messrooms enz. voor officieren en bemanning worden voorzien van air-conditioning, terwijl het schip wordt uitgerust met alle moderne navigatiemiddelen.

HET SCHOOLBOEK AANGEVULD

③

Hoe zit de Europese Gemeenschap in elkaar?

Als de Europese Gemeenschap als het ware één groot land is, gevormd door Nederland, België, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland en Italië, heeft dit nieuwe, grote land dan ook een hoofdstad? En een volkslied?

En heeft dat nieuwe land een regering? En een parlement? Regering en parlement: ja. Hoofdstad en volkslied: nee.

De Europese Gemeenschap die in 1951 werd opgericht (de *Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal*) kreeg als regering een „Hoge Autoriteit”: een groepje mannen uit de zes landen. Zij kregen alleen zeggenschap op het gebied van kolen en staal.

Dat is veel en het is belangrijk. Maar het is niet alles.

Later besloten de zes landen dat niet alleen kolen en staal in zo'n gemeenschapsverband moesten komen, maar het hele economische leven van de zes landen: alle grondstoffen, alle produkten, de hele industrie, de landbouw, maar ook het vervoer, de „vrije” beroepen, het hele sociale leven, alles en alles. Daarvoor hebben de zes landen een algemene Gemeenschap opgericht: de *Europese Economische Gemeenschap (E.E.G.)*.

Die bestaat sinds 1958. En tegelijk kwam er voor het speciale terrein van de kernenergie een *Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (Euratom)*. De E.E.G. kreeg als regering een „Commissie”; bij Euratom heet de regering ook „Commissie”. Er zijn dus eigenlijk drie Europese Gemeenschappen: de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal, de Europese Economische Gemeenschap en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (Euratom). Maar het zijn steeds dezelfde zes landen die in die Gemeenschappen samenwerken: Nederland, België, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en Italië. En ook verder hebben de drie Gemeenschappen veel gelijk. Daarom spreekt men wel van „de” Europese Gemeenschap.

Die Europese Gemeenschap heeft een parlement: het *Europese Parlement*. In het Europese Parlement zitten vertegenwoordigers uit de parlementen van onze zes landen, dus uit de Nederlandse Tweede Kamer en de Eerste Kamer, uit de Belgische Senaat en de Kamer van Volksvertegenwoordigers en uit de parlementen van Frankrijk, Italië, Luxemburg en Duitsland. Het parlement van de Europese Gemeenschap heeft men dadelijk al gevormd toen tien jaar geleden de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal tot stand kwam. Het is dus niet iets van de laatste tijd. Integendeel. Het parlement is van het begin een van de belangrijkste Europese instellingen geweest. In het parlement komen immers, net als in Nederland, België of een ander land, de verschillende meningen van de bevolking tot uiting. De regering is aan het parlement verantwoordelijk. Als het parlement vindt dat de regering het land niet goed bestuurt, moet de regering aftreden. Ook in de eerste Europese Gemeenschap, de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal, maakte men dadelijk de „regering” — de Hoge Autoriteit — verantwoordelijk tegenover het parlement. En dat is zo gebleven. Ook in de Europese Economische Gemeenschap is de „regering” — de E.E.G.-Commissie — verantwoordelijk tegenover het parlement. En in de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie is het de Euratom-Commissie die verantwoording schuldig is aan het parlement. Het Europese

Parlement vervult dus nu zijn controlerende taak voor de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal, de Europese Economische Gemeenschap en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (Euratom).

De Hoge Autoriteit van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal brengt elk jaar aan het Europese Parlement een verslag uit, dat uitvoerig wordt besproken. En ook wordt in het Europese Parlement gesproken over wat er gebeurt in de Europese Economische Gemeenschap en in de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie. Kort gezegd gaat het eigenlijk steeds over „de” Gemeenschap — alleen steeds over andere onderdelen.

In de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal gaat het over steenkool en staal en wat daarbij hoort, zoals de winning van ijzererts (als grondstof voor staal), de huisvesting voor mijnwerkers, de scholing van arbeiders, enzovoort.

In de Europese Economische Gemeenschap gaat het over algemene economische, sociale en politieke onderwerpen. In de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie gaat het over kernenergie: het gebruik van uranium, bescherming tegen stralingsgevaar, wetenschappelijk onderzoek, enzovoort. Al deze onderwerpen komen eerst in jaarverslagen, zoals de Hoge Autoriteit, de E.E.G.-Commissie en de Euratom-Commissie die elk jaar uitbrengen aan het Europese Parlement.

Het Europese Parlement telt 142 leden, waarvan 14 Nederlanders en 14 Belgen. De meeste leden van het Europese Parlement komen uit de grote landen: we vinden daar veel Fransen, Duitsers en Italianen.

Het minst vinden we Luxemburgers, dat zijn er maar zes.

Boottocht met onze gepensioneerden

Het was woensdagmorgen, 12 juli 1961, een hele drukte aan het Hoofd. Het was toen nl. de dag, waarop alle gepensioneerden van de werf Gusto al maanden hadden gevlust, de dag van de jaarlijkse boottocht. Om 10 uur werden de treeplanken weggetrokken en kon de „Erasmus” van de Havendienst „Spido” afvaren. De ruim 450 gepensioneerden, die zich op het schip bevonden, werd uitgeleide gedaan door een grote schare familieleden. De personeelschef van Gusto, de heer Wink, wenste alle aanwezigen een behouden vaart en profeteerde, dat het weer zeker zou bijdragen tot het welslagen van de tocht. Het doel van de boottocht vormden de Deltawerken, het grootse project, dat



eens de trots zal worden van de Nederlandse waterbouwkundigen. De employees van Gusto hebben steeds te maken gehad met wat zich op het water afspeelt en het is daarom aardig, dat de oudgedienden thans op zo originele wijze op de hoogte blijven van de afsluiting der zeegaten.





Leerzaam is de dag zeker geweest. Men heeft perplex gestaan van de enorme bouwput ter afsluiting van de Haringvliet. Via de Nieuwe Maas kwam de „Erasmus” op de Oude Maas. De kraakinstallaties van de B.P.M. mochten zich verheugen in ieders belangstelling.

Van de Oude Maas naar het Spui was een uur varen. Inmiddels was het 12 uur geworden. Alle aanwezigen werden uitgenodigd aan de gedekte tafels plaats te nemen. De wind had velen hongerig gemaakt en daar moest nodig iets aan gedaan worden.

De belegde broodjes met ham, kaas en lever zagen er lekker uit. De soep en pasteitjes vooral vielen goed in de smaak. Het was lange tijd stil aan boord. Men at als „dijkers”, hetgeen wel te begrijpen is, daar wind en zilte lucht al van ouds de eelust opwekken. Intussen voer de „Erasmus” gestaag verder. Het water was kalm en de boot maakte geen deinende bewegingen.

In de buurt van Hellevoetsluis aan de Haringvliet werd gestopt. Hier werd iets verteld over de bouwput, die gemaakt is om de Haringvliet van de zee af te sluiten. De stemming aan boord was voortreffelijk; de scheepsband speelde allerlei wijsjes uit de oude doos, zoals: Daar bij die Molen, Toen wij van Rotterdam vertrokken of Daisy, Daisy.

Het leek soms net alsof er een bruiloft gevierd werd. De bejaarden voelden zich uit en waren ook uit. Oude collega's schudden

elkaar de hand en oude voorvallen van vroeger werden opgehaald. Het bovendien leek soms een beurs waar allerlei mensen in kringetjes staande hun wederzijdse belevenissen uitwisselden. Nadat nog vele bijzonderheden over het grote project, dat het Deltaplan heet, waren verteld, werd om plm. 3 uur de terugreis aanvaard.



Mevr. Beelaar met een tas vol zorgen. Maar 't ging allemaal best!

De maatschappelijk werkster van Gusto had de gehele tocht georganiseerd. Naast het personeel van de „Erasmus” had zij nog een 12-tal gastvrouwen, kantoormeisjes van Gusto, ter assistentie gevraagd om te kunnen zorgen dat het de bejaarden aan niets ontbrak.

Mevrouw Smulders-Reichlin, die de tocht had meegemaakt, verklaarde dan ook, dat het wel de eerste keer was dat mevrouw Beelaar als maatschappelijk werkster een boottocht georganiseerd had, maar dat zij dit, wat haar betreft, nog vele malen mocht doen.



Op het Haringvliet werd het plotseling donker, ver weg onweerde het en het water gutste plotseling uit een asgrauwe hemel, hetgeen vele der opvarende dames nogal benauwde. Maar een grapje van één der gastvrouwen werkte geruststellend.

Gelukkig was het slechte weer van korte duur, zodat weldra de stemming er weer in zat.

En het is een vrolijke boel geworden: een polonaise werd over het schip gelopen en sommigen hadden nog de moed hun benen op de dansvloer te bewegen. Veel te vroeg was het kwart voor zes, het einde van de reis. De muziekvereniging van Gusto stond aan het Hoofd en heette de door wind en plezier vermoeide oudjes weer welkom thuis.

Het is een prachtige dag geweest. Het weer was redelijk goed te noemen. De bejaarden hebben genoten van vele nieuwe dingen; ze zijn even uit het alledaagse leven geweest; ze hebben plezier gemaakt met hun oude kameraden.

Met een brok in de keel bedankte een der gepensioneerden de directie van de Werf Gusto, die deze fantastische dag financieel mogelijk had gemaakt en hulde werd toegezwaaid aan de organisatrice.

(De firma-redacteur heeft behoefte ook nog een woord van dank te spreken, nl. aan de redacteur van het Rotterdams Nieuwsblad, van wie hij dit verslag van de boottocht heeft overgenomen.)



De vakantie is voorbij!



VEILIGHEIDSGESTUUT

A 11-112



VEILIGHEIDSGESTUUT

A 11-95

We gaan weer aan de slag!



VEILIGHEIDSGESTUUT

A 11-101

Maar . . . VEILIG!!



UIT ONS MIDDEN

In dienst:

- 20-6-61 S. Mainasse, harswerker Polyester
- 28-6-61 L. van Rijswijk, koperslager M.B.
- 1-7-61 J. Gunter, constructeur Tekenkr. M.B.
- 3-7-61 W. v. d. Spoel, lasser S.B.
- 7-7-61 G. Gobbino, harswerker Polyester.
- 7-7-61 A. Liberati, harswerker Polyester.
- 7-7-61 S. Ghiani, harswerker Polyester.
- 7-7-61 M. Toffi, harswerker Polyester.
- 7-7-61 T. Gentilozzi, harswerker Polyester.
- 7-7-61 R. Bertela, harswerker Polyester.
- 8-7-61 L. Dimino, harswerker Polyester.
- 8-7-61 C. Raso, harswerker Polyester.
- 8-7-61 G. Puleo, harswerker Polyester.
- 8-7-61 F. Puleo, harswerker Polyester.

- 10-7-61 M. H. H. El Keek, volontair M.B.
- 14-7-61 N. Mauro, harswerker Polyester.
- 14-7-61 B. R. di Martino, harswerker Polyester.
- 17-7-61 H. Masselink, uitvoerder Montage Staalbouw.
- 20-7-61 N. H. M. Agamy, volontair M.B.
- 20-7-61 N. M. A. Nassar, volontair M.B.
- 24-7-61 N. Mookhoek, bankwerker M.B.

Uit militaire dienst:

- 10-7-61 W. A. van Loon, bankwerker M.B.

Gehuwd:

- 21-6-61 J. A. Camelot met B. S. J. Zondag.
- 7-7-61 A. Bravenboer met W. G. van Son.

Geboren:

- 2-6-61 André, zoon van G. Santra en E. J. M. Santra-Buurman.
- 2-6-61 Marties, dochter van E. H. Weideman en J. Weideman-Louwe.
- 4-6-61 Hendrikus Maria, zoon van J. J. van Ingen en M. P. van Ingen-v. d. Linden.
- 4-6-61 Ronald, zoon van G. v. Schijndel en H. C. v. Schijndel-Breuseker.
- 26-6-61 Bertus, zoon van H. Dokter en J. Dokter-Tamboer.
- 26-6-61 Magdalena Elisabeth, dochter van E. Monaten en C. Monaten-Knoop.
- 26-6-61 Louise Maria, dochter van C. Vlasblom en M. Vlasblom-Ruygrok.

- 10-7-61 Sandra Willemina, dochter van S. Krouwel en I. H. Krouwel-v. Kluijve.
- 12-7-61 Elisabeth Alberdine, dochter van J. A. de Snoo en J. G. de Snoo-Hooimeijer.
- 14-7-61 Diana, dochter van M. Palyama en A. A. Palyama-Nieberg.
- 22-7-61 Cornelia Johanna, dochter van J. Groeneweg en K. A. Groeneweg-de Reuver.
-



den hen, die toen weer „aan de slag” konden gaan. Vijf van hen, n.l. de heren J. C. Deijl, J. Koedood, E. A. Overdelinde, L. L. Snelders en P. Verhoev, werden met hun echtgenoten op 19 juli jl. door de Directie ontvangen.

Zij werden toegesproken door de heer F. Smulders, die hen de dank van de Directie overbracht voor hun langdurige en trouwe dienst. Het was spreker opgevallen, dat in de gegevens, die hij over de jubilarissen heeft ontvangen, steeds weer dezelfde termen is tegenkomen, n.l. goed vakman; goed kameraad. Vooral

WEER VIJF

Het is goed merkbaar, dat 1936 het jaar is geweest, waarin, na de toenmalige economische crisis, het bedrijfsleven weer wat op gang kwam.

Immers, de vele jubilea, die dit jaar worden gevierd, gel-



ook dit laatste achttende spreker van groot belang, want daarvoor wordt de sfeer op de werf bepaald.

Als er in goede kameraadschap gewerkt wordt, wordt er prettig gewerkt en wordt er goed gewerkt.

Spreker versierde het knoops gat van de jubilarissen met het zilveren Gusto-insigne en bood elk van hen een gouden armbandhorloge en een geschenk onder enveloppe aan.



Voorts deelde spreker mede, dat de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel de goede gewoonte heeft de werknemers, die gedurende 25 jaar onafgebroken bij dezelfde werkgever in dienst zijn, te huldigen door het uitreiken van het vererend getuigschrift met een bijbehorende zilveren legpenning.

Het was spreker dan ook een genoegen namens genoemde Maatschappij de getuigschriften te mogen uitreiken.

Na dit officiële gedeelte werd gezamenlijk een kopje koffie gebruikt. En natuurlijk werden veel voorvallen uit vroeger dagen opgehaald.



DANKBETUIGINGEN

Aan de Gepensioneerden

Heel bijzondere dank voor de meer dan mooie fruitmand en met hartelijke groeten aan de Gusto-familie.

Mevr. F. Smulders-Reichlin

Bijzonder ben ik getroffen door de verrassing in de vorm van een prachtige fruitmand, die mij na de boottocht door de gepensioneerden werd aangeboden.

Mevr. C. Bebelaar-van Hattem

De „Gastvrouwen” van de boottocht zeggen hierdoor de gepensioneerden hartelijk dank voor de attentie, die zij na afloop van de boottocht mochten ontvangen.

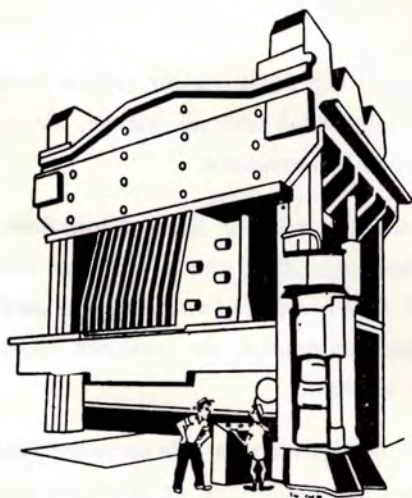
De gepensioneerden van de Werf Gusto-Schiedam betuigen hierdoor hun hartelijke dank aan de Directie voor de boottocht op 12 juli 1961. Ook een woord van hartelijke dank aan Mevrouw Bebelaar en haar assistenten, die voor een voortreffelijke organisatie hebben gezorgd.

Ondergetekende betuigt hierdoor zijn oprechte dank aan 't Zonnewiel en aan het Dorusfonds voor de bewijzen van belangstelling, die hij ter gelegenheid van zijn jubileum mocht ontvangen.

J. Stehouwer

De gepensioneerden van de Werf Gusto, afdeling Slikkerveer, zeggen hierdoor hartelijk dank aan de Directie en de maatschappelijk werkster, Mevrouw Bebelaar, voor de hun aangeboden bootreis op 12 juli jl. Tevens hartelijk dank voor de verstrekte brandstoffen, welke geste door allen zeer wordt gewaardeerd.

B. van Hengel



Zeg collega, wil jij mijn broek even persen?

Generaal Franco brengt bezoek aan "M.O.P.-D.1"

De geul in de zandbank voor de Spaanse havenstad Huelva is nu al zo diep gebaggerd, dat schepen met kopererts er bij hoog water volledig geladen doorheen kunnen varen. Dat is het werk van de sleeppopperzuiger *M. O. P. - D. 1*, die omstreeks Kerstmis vorig jaar door ons is afgeleverd. Het baggerwerk is van het begin af vlot verlopen, ondanks de ongunstige omstandigheid dat staaldraden, scheepsankers en allerlei andere obstakels dik gezaaid bleken te liggen op de bodem van de baggerplaatsen.

Onlangs heeft het Spaanse Staatshoofd, generaal Franco, een bezoek gebracht aan de *M. O. P. - D. 1*. De generaal liet zich uitvoerig inlichten over de prestaties van het schip, die van grote betekenis zijn voor het leven in Huelva en achterland. Na afloop betoonde het gezelschap zich hoogst voldaan over de uitvoering en inrichting van het schip en over de daarmee bereikte resultaten. De hierbij afgedrukte foto werd tijdens het bezoek gemaakt door een Spaanse fotograaf.



Piccolo Antonio

"Une lieta e lunga vita" ¹⁾ werd "al piccolo Antonio" ²⁾ van harte toegewenst aan boord van de snijkopzuiger *Nueve*. Er kwam een fraai getekende aankondiging aan te pas, die werd opgehangen aan boord van de zuiger, die nu in Italië werkt. Dit was de verrassing, die garantiemachinist P. Sprong werd bereid door de Italiaanse bemanning, toen hij het bericht had ontvangen dat hij thuis, in Holland, een zoon had gekregen: Antonio. En het enthousiasme van de bemanning vond bepaald niet alleen zijn oorzaak in de welluidende Italiaanse naam, die Sprong junior had gekregen. Garantiemachinist Sprong zelf blijkt ook een gewaardeerde figuur te zijn aan boord; in de hierbij afgedrukte tweetalig opgestelde aankondiging werd hij "the friend Pieter", en "l'amico Pieter" genoemd. Wij doen er gaarne onze gelukwensen bij, met de verzekering, dat de heer Sprong voor ons nog meer is dan „de vriend Pieter” alleen; hij is bovendien de bewaarde medewerker, die op de *Nueve* bijzonder veel goed werk heeft gedaan.

Sch. (I.H.C.)



Mr. Sprong received to-day the happy news that Mrs. Sprong presented him the second son ANTONIO.

The officers, the technicians and the crew all, congratulate the friend Pieter and wish for the little ANTONIO a happy and long life.

Mr. Sprong ha ricevuto stamane la bella notizia che Mrs. Sprong gli ha regalato un secondo figlio ANTONIO.

Gli ufficiali, i tecnici e l'equipaggio si congratulano affettuosamente con l'amico Pieter ed augurano al piccolo ANTONIO una lieta e lunga vita.



1) Een lang en gelukkig leven

2) De kleine Antonio



MINISTER MORENO BIJ I.H.C. HOLLAND

Eerste pontonsectie van Philippijnse opdracht gelegd

Aan de vooravond van de Philippijnse Onafhankelijkheidsdag heeft minister Florencio Moreno bij onze vennoot Verschure de eerste pontonsectie gelegd van de CO 437, een van de 14" snijkopzuigers, die deel uitmaken van de Philippijnse order. De eerste eenheid van deze order is hiermede op de helling gekomen, de anderen volgen spoedig.

Het was een bescheiden, informele plechtigheid, maar dit deed niets af aan het feit, dat het een bijzonder glorieuze dag was ook voor minister Moreno. Hij is immers de man, die „door roeien en ruiten”, zoals de Amsterdammers zeggen, het grote ontwikkelingsplan voor de Philippijnse havens gestalte heeft gegeven. Op doorreis, vanuit Brussel, wilde hij persoonlijk zien hoe de stand van zaken is bij de bouw van het materieel. Het trof goed, dat hij juist op deze dag de eerste pontonsectie van de CO 437 kon leggen.

Minister Moreno behoefde er, 's avonds in zijn hotel, niet over naar huis te schrijven. Dat was al gedaan via de persbureaus, die het bericht dezelfde middag nog doorgaven, o.m. aan de Philippijnse bladen.

Een nadere omschrijving van deze order is in „Het Zeskant” van februari jl. gegeven. Op de foto is de tweede van links minister Moreno.

Sch. (I.H.C.)

Leerlingen van Verschure bouwen mee aan duwbootjes voor de Philippijnen



Al ziet niemand de leerlingen van onze bedrijfsscholen meer als „nageljongens”, toch bestaat er wel misverstand over hetgeen deze jonge medewerkers, vooral in het laatste leerjaar presteren. Het is dan ook geen experiment, dat bij onze vennoot Verschure besloten is, de twee duwbootjes voor de Philippijnen voor een groot deel in de leerscholen te laten bouwen, onder degelijk toezicht. Van een experiment weet men namelijk tevoren de uitslag niet, maar van deze onderneming wel: de bootjes (13,72 x 4 x 1,75 m) zullen tot in de puntjes worden afgewerkt.

Bij de jongelui zelf is het plan met veel enthousiasme ontvangen. Dat was ook de bedoeling. Het ging er namelijk om, hen de gelegenheid te geven een compleet werkstuk af te leveren inplaats van onderdelen, en hen op deze manier te laten ontdekken hoe mooi het scheepsbouwvak is, dat zij hebben gekozen. Waar een ervaren vakman nodig is — bij het lassen bijvoorbeeld — zal die te hulp komen, maar het blijven „de bootjes van de leerscholen”.

Inmiddels is het werk al in volle gang. In juni werd de spantenvloer opgezet en vorm gegeven aan de mallen. Andere leerlingen zijn begonnen aan de mast en het dekhuis van het eerste bootje. Nu is dat bootje buiten, op de wiegen, die gebruikt worden inplaats van een helling; met een kraan kunnen de vaartuigen, die ieder 14 ton wegen, dan verder worden gebracht. De ervaringen met het werk zijn goed. Zo denken niet alleen de

jongens, maar ook de oudere medewerkers die hen leiding geven erover. Zo wordt ook de belofte op het titelblad van het leerlingenboekje van onze vennoot Verschure („Schepen bouwen bij Verschure”) wel precies volgens de letter nagekomen.

Sch. (I.H.C.)





De „CO 450”

Een schip krijgt vorm. Eerst vaag, in 't hoofd van wie het reden wil. Naar gelang ervaring hem leerde, wil hij zijn nieuwe schip zó groot, zó snel, zó sterk. Dan wordt het een PB, ofwel een project, waarbij de vorm zacht-aan, en toch gestaag, van kiem ontwikkelt naar een berekend voor-ontwerp, steevast met kans op kritisch commentaar.

Weer wordt met wijs geduld, of meest nu met gezwind gedenk, gerekend en getekend; wie weet den koper naar den zin! En ja, hij is voldaan, maar dit nog zus, en dat nog zo, en daar moet 't helemaal anders. Zo groeit het schip, in vorm en geld, naar wat tenslotte beklonken wordt in de opdracht voor het schip; er is een nieuw CO!

En dan begint de vorm van het schip eerst recht haar zichtbare groei. 't Is waar, 't begin is op papier nog, maar ras wordt staal vervormd tot bruikbaar materiaal, gelast tot secties, die samen op de helling de blijde komst van weer een schip verkonden. . . . De eerste sectie moge slechts vaag een scheepsvorm U vertonen, maar héél de bodem, strak saamgelast met tanktop, kim en knieën (en reeds goeddeels het tussendeck erboven), vertoont in zuivre symmetrie de grondvorm van de VIERVIJFTIG. Straks, na twee weken rust, hervat het groeiproces zijn gang in 't openbaar, en eind oktober — is de afspraak — moet de vorming van dit schip zo ver al zijn gevorderd, dat alleman en Jan zich spoeden naar de werf, om te zien, te genieten zelfs, van het spannende gebeuren:

In aloude retrograde gang schuift 't sierlijk schip in haast voltooide vormen de wateren in, om oh zo snel als 't kan, zijn levensdoel te zoeken.

K. (L.S.Z.)