VIJFTIENDE JAARGANG No. 6 JUNI 1961

I.H.C. HOLLAND

WG

HET ZESKANT

HET ZESKANT

PERSONEELSORGAAN VAN

I.H.C.
HOLLAND

15e JAARGANG No. 6

JUNI 1961

VERSCHIJNT MAANDELIJKS

Redactieadres DEN HAAG
VERLENGDE TOLWEG 2

BIJ DE VOORPAGINA

Op pagina 67 leest U het verhaal over de beproeving en aflevering van een zeer bijzonder baggerwerktuig. Aan boord van deze zuiger, de ,,Haarlem'' voor de firma Broekhoven, maakte onze fotograaf een plaatje van de buitengewoon mooie lierenhut. Hierboven bevindt zich de bedieningshut. Zes van de getoonde lieren dienen voor de ankers, één voor de hijsdraad van de zuigbuis.

INHOUD Algemeen Gedeelte

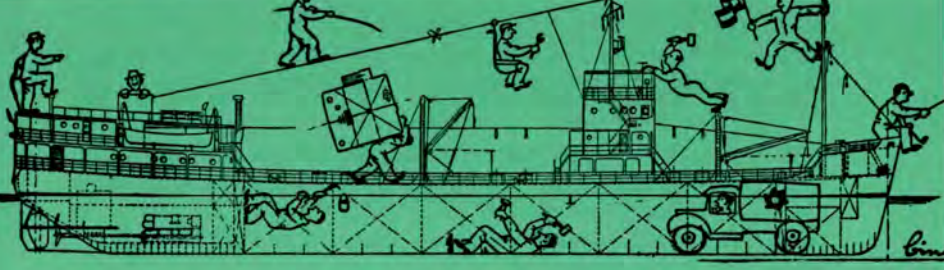
Bij de voorpagina 62
Tunesië koopt standaardzuiger CO 456 63
Tewaterlating ,,H.A.M. 208'' (CO 428) 67
Beproeving en overname van de ,,Haarlem'' (CO 449) 67
Snijkopsleephoppergranatenzuiger gevraagd voor La Spezia 68
De ,,Kirar I'' verliet de helling (CO 426) 70
De ,,Johannes Gährs'' een gelukkig schip 71

Dit blad is het personeelsorgaan van de Industriecële Handelscombinatie Holland, gevestigd in Den Haag. Het verschijnt iedere maand op de 1e woensdag na de vijftiende. Uitreiking aan personeelsleden van de in I.H.C. Holland verenigde bedrijven vindt gratis plaats. De inhoud is beschermd krachtens de Auteurswet. Firma-redacteuren: 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).

(vervolg van pag. 63)

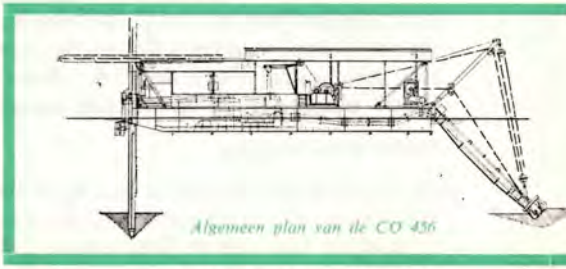
enkele jaren zelfstandig bestuur heeft. Na de geallieerde landingen in 1942 gaven de troepen van de zgn. asmogendheden zich in mei 1943 in Tunis over. Onder invloed van de Middellandse Zee valt er in Tunis veel regen (gemiddeld zo'n 420 mm per jaar) en de industrie berust dan ook grotendeels op landbouw en veeteelt. Het land heeft ongeveer 3½ miljoen inwoners en de voornaamste agrarische produkten en delfstoffen zijn fosfaat, graan, wijn, vruchten, ijzer, lood, zink en onder de vruchten niet te vergeten de dadels en olijven. Langs de kust liggen een aantal kleinere vissersplaatsen, waarvan wij er hierboven al enkele genoemd hebben.

(B. (De Klop)



WERK AAN DE WINKEL

Tunesië koopt standaardzuiger CO 456


Algemeen plan van de CO 456

Demonteerbare snijkopzuigers van de I.H.C. hebben reeds hun bestemming gevonden in vele over de gehele wereld verspreide landen. In het vorige Zeskant hebt U nog kunnen lezen, dat een dergelijk type zuiger enkele weken geleden naar Finland verscheept werd (*Vesipekka* - CO 431) terwijl omstreeks dezelfde tijd de CO 390 aan Griekenland werd afgeleverd.

Thans hebben de Tunesische regeringsautoriteiten een dergelijke snijkopzuiger besteld, die bestemd is voor onderhoudswerkzaamheden in kleine vissershavens, zoals Mahdia, Manastir, Kélibia enz. Het casco is demonteerbaar in zes secties, in gewicht variërende van 5 tot 11 ton. De hoofdafmetingen zijn 19 x 6 x 1½ m, terwijl 6 m diep gebaggerd kan worden. De persleiding krijgt een diameter van 305 mm; deze drijvende persleiding zal in Tunesië gemaakt worden volgens door I.H.C. verstrekte tekeningen. De rubber perszakken, de lieren en de ankers hiervoor worden echter door I.H.C. geleverd.

Tunesië, met als hoofdstad Tunis (ongeveer een kwart miljoen inwoners) is één van de zgn. Atlaslanden, heel vroeger bewoond door Berbervolken met Phoenicische en Carthaagse kolonisten in de kuststreken. Wat Chartago (na de verwoesting in 146 v. Chr. door de Romeinen op de grondvesten vlak bij Tunis weer opgebouwd) voor het vroege Noordafrikaanse Christendom is geweest, was later o.m. Tunis voor de Arabische beschaving. In 1881 kregen de Fransen protectoraat over Tunesië, dat nu sinds

(vervolg op pag. 62)

TEWATERLATING „H.A.M. 208"

Een straffe koude voorjaarswind, die de nationale driekleur en de I.H.C.-vlag fier deed wapperen, streek over het werfterrein toen de snijkopzuiger *H.A.M. 208* (CO 428) op 10 mei jl. in gereedheid werd gebracht voor de eerste kennismaking met het water van de Merwede.

Ontvangst van de gasten

Om ongeveer twee uur arriveerden de gasten, w.o. directie, commissarissen en stafleden met hun dames van de opdrachtgeefster, de Hollandsche Aanneming Maatschappij N.V. te Den Haag, directieleden van de I.H.C.-werven en de burgemeester van Sliedrecht, eveneens vergezeld van hun dames.
Het gezelschap werd door de directie van onze vennoot „De Klop" ontvangen in de speciaal daarvoor ingerichte kantine.

Grote belangstelling

Op de werf bestond grote belangstelling van de zijde der familieleden van onze werknemers. Ook ontwaarden we de jongens van de hoogste klas van de Sliedrechtse L.T.S.

Doopplechtigheid en tewaterlating

De *H.A.M. 208* werd ten doop gehouden door Mevr. A. Nanninga-Leistikow, echtgenote van één der commissarissen van de H.A.M. Op charmante wijze hanteerde zij de met bloemen versierde champagnefles, die met een lint in de groen-witte firmakleuren van de opdrachtgeefster aan het schip verbonden was. Het duurde nog wel even, aleer het schip van de helling gleed, want sommige keggen, zowel aan B.B. als aan S.B., bleken vast te zitten, zodat de rammers al hun krachten moesten inspannen om deze te verwijderen. Na enkele minuten kwam er beweging in het schip en toen was het pleit spoedig beslecht. De sleepboten hadden nog even een zwaar karwei aan het door de

Nagezien door vele ogen

De „H.A.M. 208" nog op de helling

Wachtend op het sein tot het wegslaan van de keggen

„Eén, twee, hoi", nog een paar keer

wind snel naar de overzijde van de rivier drijvende casco. Spoedig moest de zuiger zich echter gewonnen geven, waarna zij naar de werfhaven werd gesleept voor verdere afbouw.

Technische gegevens „H.A.M. 208"

Casco-afmetingen 57,50 x 13,50 x 4,20 m. Totale lengte over alles 86,50 m. Totaal geïnstalleerd dieselvermogen 5318 pk, waaronder twee Smit-Bolnes V-dieselmotoren van elk 1750 pk. Persleidingdiameter 700 mm.
De baggerinstallatie wordt voorzien van een hypermoderne met radio-activiteit werkende concentratie-meetapparatuur.

Kiellegging „H.A.M. 209" — CO 429

Op de vrijgekomen helling werd onder het oog van de zich op het podium bevindende gasten de eerste kielsectie gelegd voor het zusterschip van de zojuist tewatergelaten zuiger. Deze tweede snijkopzuiger zal de naam *H.A.M. 209* krijgen.

Toespraken

Na afloop verzamelde het gezelschap zich weer in de kantine, waar de directeur van onze vennoot „De Klop", Ir. C. de Groot een ieder en in het bijzonder Mevr. Nanninga welkom heette. Hij roemde de goede samenwerking tussen de directie en technische staf van de opdrachtgevers en de werf.
Dankwoorden sprak hij ook tot

k voor de doop; in het midden Mevrouw Nanninga v.l.n.r. de heren H. S. van Lennep, C. de Groot en P. C. S. van Hatten

de vertegenwoordigers van Bureau Veritas en last but not least tot alle werkers van hoog tot laag van „De Klop".
Aan het slot van zijn rede overhandigde hij aan Mevr. Nanninga een blijvende herinnering aan deze tewaterlating in de vorm van een sieraad.
Besloten werd met een heildronk op de H.A.M. en op de *H.A.M. 208* in het bijzonder.
Als oudste aanwezige directeur van de H.A.M. sprak Ir. L. E. Nobel woorden van dank voor de prettige ontvangst en de goede opbouwende samenwerking. Hij schetste tevens de grote rol, die de nu teruggetreden directeur, de heer Ir. P. C. S. van Hattem bij de bouw van de *H.A.M. 208* heeft gespeeld.

Erepenning in zilver

De gemeente Sliedrecht heeft kort geleden een erepenning ingesteld. De afgetreden directeur van „De Klop", de heer H. den Ouden (foto hiernaast) is de eerste burger, die deze erepenning in zilver is toegekend voor zijn bijzondere verdiensten in het Sliedrechtse bedrijfs- en openbare leven. Dit maakte de burgemeester van Sliedrecht bekend tijdens het diner, dat 's avonds ter gelegenheid van de tewaterlating door de werf werd aangeboden.

HET SCHOOLBOEK AANGEVULD

①

Het is niet voor niets dat krant, radio en televisie steeds aankomen met moeilijke begrippen zoals O.E.E.S., Euratom, K.S.G., Euromarkt, Vrijhandelszone. Ons leven van alledag verandert sneller dan we denken. We weten dat „de wereld kleiner is geworden": het is maar een wipje van het ene land naar het andere. De landen zijn zo dicht bij elkaar gekomen, dat sommige staten besloten samen een groter geheel te vormen. In deze omgeving, in West-Europa, is dat grotere geheel de Europese Gemeenschap. Zes landen zijn in die Europese Gemeenschap aaneengesloten: Nederland, België, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en Italië.

De zes landen van de Europese Gemeenschap willen het zover zien te krijgen dat de onderlinge grenzen verdwijnen, zodat mensen en goederen niet meer tegengehouden worden. Het moet mogelijk zijn een pakje naar Parijs te sturen zonder speciale formulieren in te vullen, die mooie schoenen uit Italië te kopen zonder hoge invoerrechten te betalen. Het moet mogelijk zijn naar Luxemburg te reizen om daar een nieuwe baan te nemen, zonder dat men er wordt behandeld als „buitenlander" (die er het eerst uitvliegt als de zaken minder goed lopen . .).

De zes landen van West-Europa die samen de Europese Gemeenschap vormen willen die Gemeenschap zien te maken tot één groot geheel, één groot gebied waarin zo weinig belemmeringen gelden als binnen één van de zes landen afzonderlijk.

Dat alles hebben Nederland, België, Luxemburg, West-Duitsland, Frankrijk en Italië besloten. De Europese Gemeenschap komt nu tot stand. En in tal van bedrijven, overal in die Gemeenschap, is men bezig zich aan de nieuwe omstandigheden aan te passen. Opeens ziet men dat het vertrouwde afzetgebied — het „eigen land" — groter wordt: als de grens met België geen belemmering voor de handel vormt, dan is België een land waar onze goederen even gemakkelijk kunnen worden afgezet als in Nederland zelf. De „markt" is dus groter. De markt is zelfs groter dan Nederland en België tezamen. Want de Europese Gemeenschap omvat

ook Luxemburg, West-Duitsland, Frankrijk en Italië! Al die landen vormen samen het nieuwe, veel grotere gebied dat nu rondom ons vrij komt te liggen voor onze produkten. Wat een kansen voor onze fabrieken, wat een produktiemogelijkheden, wat een export, wat een werkgelegenheid!

Maar wacht even: als ons afzetgebied zoveel groter is omdat België — ons eerste voorbeeld — vrij toegankelijk wordt, dan is dat grotere geheel ook iets waar de fabrieken in België van kunnen profiteren. Voor de Belgische bedrijven komt, als de handelsbelemmeringen er niet meer zijn, Nederland vrij als afzetgebied. En niet alleen Nederland! Ook Frankrijk, West-Duitsland, Luxemburg en Italië gaan tezamen het grotere afzetgebied vormen voor de Belgische bedrijven die eerst gewend waren met een veel kleiner „binnenlands" afzetgebied te werken.

En wat zien we dus gebeuren? Dat aan de ene kant onze produkten terecht komen op een grotere markt, maar dat op die grotere markt ook de produkten van de andere landen natuurlijk gemakkelijker terecht kunnen komen; de grenzen, die bescherming boden door hoge invoerrechten op „buitenlandse" goederen, verliezen hun betekenis. En dus: grotere afzetkansen, ja; maar ook: grotere concurrentie.

Hoe een bedrijf hierop zal reageren is al aan verschillende voorbeelden te zien: Samenwerking met andere bedrijven, omdat men voelt met anderen sterker te staan. Ook is het mogelijk zich op een bepaald produkt te gaan specialiseren en sommige artikelen, waarin zware concurrentie dreigt, af te stoten.

Het spreekt vanzelf, dat deze veranderingen in de omgeving van Nederland van betekenis zijn voor de bevolking van onze zes landen. De regeringen verwachten van de nieuwe, grotere markt over het algemeen een grotere welvaart. Het is de moeite waard zich te verdiepen in wat er in de Europese Gemeenschap gebeurt: voorvallen en feiten die van ingrijpend belang kunnen zijn, maar die de schrijvers van onze schoolboeken niet konden voorzien. Over het algemeen zijn het krant, radio en televisie die ons wegwijs moeten maken in deze gebeurtenissen. Zij zorgen ervoor dat het schoolboek wordt aangevuld.

ZONDER SAMENWERKING GEEN VEILIGHEID

Veilig werken is een ideaal, dat wij met alle mogelijke middelen moeten zien te bereiken. Ondanks alle hindernissen, heilige huisjes enz.! Bij iedereen moet het verantwoordelijkheidsbesef — en dus het veiligheidsbesef — gaan leven. Hoe kunnen we dat bereiken? Daarvoor is in de eerste plaats samenwerking nodig. Zonder een goede samenwerking is veilig werken niet mogelijk. Door samenwerking kweek je vanzelf een goede geest en een goede sfeer. Door samenwerking worden persoonlijke veten en moeilijkheden overwonnen, met als resultaat minder ongevallen, minder leed, minder pijn en letsel en meer vreugde en een prettiger leven. Het beter samenwerken geeft uiteindelijk ook een beter product, zowel in kwaliteit als in kwantiteit.

Een mooi voorbeeld van samenwerking in de dierenwereld hebben we kort geleden op de Werf kunnen zien.

In het Hoofdmagazijn kregen de twee daar thuisbehorende katten op dezelfde dag ieder drie jongen. Bij de ene ging alles voorspoedig, maar bij de tweede stierf na een poosje een van de jongen. Het dode katje werd door het magazijnpersoneel weggehaald en begraven. Maar de poezenmoeder kon maar niet begrijpen, waar haar ene jong was gebleven en ging op zoek. En toen ontdekte ze het nestje van de andere poes, waar drie jongen in lagen! Zonder veel omhaal, pakte ze toen een van de baby's van haar vriendin in het nekvel en sleepte dit poezenkind naar haar eigen nestje. Ziezo, het drietal was weer compleet.

Maar niet lang daarna ontdekte de tweede poes de gepleegde kinderroof en zij ging daarom op onderzoek uit. En wat ontdekte ze? Een nest met drie jonge poezen! En poes nummer twee pakte haar eigen baby en ook de twee andere en sleepte die naar haar plekje. Toen lagen er vijf bij elkaar! En nu maar wachten op de dingen, die komen zouden. En ja hoor, al gauw kwam poes nummer een aangeslopen. De beide katten bleven elkaar eens een poosje aankijken en om elkaar heen draaien. De ene als winnaar, de andere als verliezer.

Wat die twee katten daar samen besproken hebben, zal voor ons altijd een geheim blijven. Maar het resultaat was verbluffend, want op een gegeven ogenblik stapte poes nummer een resoluut in het nestje van poes nummer twee en sindsdien brengen zij samen de vijf jongen groot. Ook het voeden van de poezenkinderen doen ze samen. En samen beschermen ze hun kroost tegen de gevaren van buitenaf. In continu-dienst!

Bekijkt U de bijgaande foto maar eens. Aan zulk een samenwerking in de dierenwereld kunnen wij mensen een voorbeeld nemen.

J. O. M.

JUBILEUM J. J. REIJNART

Op 3 mei 1961 was de heer J. J. Reijnart, chef van de Tekenkamer Kraan- en Staalbouw, gedurende 25 jaren onafgebroken in dienst van de Werf Gusto. Dit feit werd gevierd door een ontvangst van de heer Reijnart, vergezeld van zijn echtgenote, door de Directie, waarbij hij werd toegesproken door de heer Mr. H. Smulders. Deze gaf in zijn toespraak uiting aan zijn erkentelijkheid voor het vele werk, dat de jubilaris in de loop der jaren voor de Werf heeft verricht en herinnerde er aan, dat onder de leiding van de heer Reijnart vele belangrijke objecten tot stand zijn gekomen. Hij noemde de jubilaris een der mensen, die de Werf groot hebben gemaakt en een goede naam over de gehele wereld hebben bezorgd.

Spreker speldde de heer Reijnart het zilveren Gusto-insigne op en overhandigde hem een gouden armbandhorloge en een geschenk onder enveloppe. Voorts bood spreker de jubilaris namens de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel het vererend getuigschrift van die Maatschappij aan, met de daarbij behorende zilveren legpenning.
De heer Reijnart heeft hierna zijn dank betuigd voor de waar-

derende woorden en de geschenken, die hij in ontvangst heeft mogen nemen.
De bijeenkomst werd besloten met een gezellig praatje bij een kopje koffie.

KOOLZUURGAS
ALS BLUSSTOF VOOR BRANDEN

Een betreurenswaardig ongeval te Rotterdam met een koolzuurbrandblusinstallatie, opgesteld als brandbeveiliging van de machinekamer van een schip in reparatie bij een scheepswerf, heeft rampzalige gevolgen gehad.

Hierdoor is het koolzuurgas als middel voor de bestrijding van brand bijzonder in de belangstelling gekomen.

Vandaar de wenselijkheid om over dit speciale blusmiddel een en ander te vertellen om hieraan ruimere bekendheid te geven.

Wij zelf en alle voorwerpen in onze omgeving staan voortdurend in geringe aanraking met dit koolzuurgas. (De feitelijke naam is „Kooldioxyde" en de scheikundige formule is CO2), omdat koolzuurgas ook een bestanddeel uitmaakt van de ons omringende ademingslucht.

De buitenlucht bevat n.l. verschillende gassen t.w.:

20,8 % Zuurstof (O2)
78,0 % Stikstof (N2)
± 1,0 % z.g. Edelgas en
± 0,03 % KOOLZUUR (CO2-kooldioxyde)

Voor het ontstaan en het onderhouden van een brand is het absoluut noodzakelijk dat er *voldoende* zuurstof (02) aanwezig is. De drie overige gassen, waaruit onze lucht is opgebouwd, nemen dus aan het verbrandigsproces geen deel.

Kan men nu bij een brand het zuurstof (O2) gehalte van de de brand omringende lucht verminderen dan ontstaat tenslotte een bepaald minimum aan zuurstof in de lucht, waarbij geen verbranding meer mogelijk is en de brand gaat uit. Dit kan men ook bereiken door de omringende lucht geheel te verdrijven, waardoor de voor de brand noodzakelijke zuurstof dus ook niet meer aanwezig is, terwijl het niet brandbare koolzuurgas de plaats van de verdreven lucht heeft ingenomen.

Daalt het zuurstofgehalte in lucht van de oorspronkelijke 20,8 % (het normale percentage in lucht!) tot 14 %, dan zal een in een dergelijke ruimte opgestelde brandende kaars doven. Brandende kolen doven als het zuurstofgehalte nog verder tot 9 % is afgenomen. Hier komt het koolzuurgas als brandblusmiddel aan de orde!

Dit gas kan kunstmatig gemaakt worden en in stalen cylinders worden opgesloten. Een belangrijke eigenschap van dit gas is dat het 1½ x zo zwaar is als lucht en zelf geen brand kan onderhouden. Brengt men nu koolzuurgas op een brand, dan zal dit de aanwezige lucht geheel of gedeeltelijk verdringen waardoor dus ook de voor de brand noodzakelijke zuurstof geheel of gedeeltelijk is weggenomen en de brand zal uit tekort of ontbreken van zuurstof doven. De goede bruikbaarheid van koolzuur voor brandbestrijding wordt verkregen doordat het gas op zichzelf niet brandbaar is en doordat het zwaarder is dan lucht, waardoor het de lucht en dus tevens de voor een brand noodzakelijke zuurstof verdringt. Een ander voordeel van dit koolzuurgas is dat het geen nevenschaden aanricht, zoals met waterblussing veelal wel het geval is en waarbij de nevenschaden soms groter zijn dan de brandschade. Dit is vooral van doorslaggevend belang waar kostbare machineinstallaties en apparatuur tegen brand beveiligd moeten worden. Ook is van belang dat koolzuurgas bruikbaar is bij electriciteitsbranden, waar waterblussing zelfs gevaarlijk is.

Nog een ander voordeel van koolzuurgas is dat men dit gas in geconcentreerde (vloeibare) vorm in cylinders kan opslaan en opstellen, zodat een grote hoeveelheid blusstof in een kleine ruimte kan worden ondergebracht. Dit heeft tevens nog een bijkomend blussend effekt, omdat als de gascylinder wordt geopend het vloeibare gas door de vrije uitzetting tot de gasvorm terug gebracht wordt hetgeen gepaard gaat met warmte-onttrekking aan de omgeving waardoor het gas een temperatuurdaling ondergaat tot plm. 78° onder nul. De afkoelende werking heeft dan tevens een blussend effekt op de brand.

Het is aldus een vaststaand feit dat koolzuur tot de groep van de meest effektieve brandbestrijdingsmiddelen behoort en vergeleken met andere blusmiddelen sprekende voordelen heeft.

Maar, zult U zeggen, dit is allemaal goed en wel voor de bestrijding van brand, doch als personen met dit koolzuurgas in aanraking komen en dit inademen, blijkt het toch een schadelijke en zelfs in bepaalde omstandigheden een dodelijke uitwerking te hebben op het menselijk organisme.

Dat is inderdaad een feit, maar men dient zich hierbij wel te realiseren, dat dit niet alleen het geval is met dit blusmiddel, doch ook b.v. met electriciteit, met gassen voor kook- of verwarmingsdoeleinden, met kolen (koolmonoxyde), met water en noemt U verder maar op, allemaal zaken waarvan in het dagelijks leven men algemeen gebruik maakt en men er feitelijk niet bij stil staat dat deze middelen ook gevaren kunnen opleveren.

Als het gebruik of de toepassing hiervan niet in bepaalde vaste banen wordt gehouden, dan keert het zich veelvuldig tegen de gebruikers met mogelijke fatale gevolgen voor de gebruiker of diens omgeving. Als mechanische gebreken of tekortkomingen of fouten door menselijk falen optreden dan is gevaar altijd en overal aanwezig. Dit laatste is ook het geval geweest met het zeer ernstige ongeval te Rotterdam en daarom moet er steeds naar gestreefd worden om de mogelijke gevolgen van eventuele menselijke fouten zo goed mogelijk te voorkomen of te beperken. Hiervoor is bekendheid met de materie wel een allereerste vereiste. Kent men de materie, dan kent men ook de mogelijke gevaren die daaraan verbonden kunnen zijn en dan kan men zich daartegen wapenen.

We weten reeds dat onze idameningslucht voor 0,03 % uit dit koolzuurgas bestaat. Dit percentage neemt tot 4 % toe in onze uitademingslucht tengevolge van stofwisseling in ons lichaam. Er zijn vele stoffen die wij op de een of andere wijze tot ons nemen en in ons organisme terecht komen, die bij geringe hoeveelheden of bij kleine concentraties voor onze gezondheid onschadelijk zijn of waarvan de schadelijke werking door de afweerstoffen in ons lichaam worden geneutraliseerd, als voorbeeld de kafféine in onze koffie, nicotine in ons rokertje en niet te vergeten zelfs ook het koolzuurgas in de bekende dranken als limonade gazeuse, coca cola, pepsi cola enz. Worden de hoeveelheden of de percentages te groot of kan ons lichaam door bepaalde oorzaken minder weerstand opbrengen, dan treedt wel een schadelijke of giftige inwerking op met mogelijk ernstige gevolgen. Dit is ook met koolzuurgas het geval. Een weinig is niet schadelijk en kan zelfs nodig zijn (onze lucht), teveel is schadelijk of giftig en bij het gebruik en de toepassing van koolzuurgas, voor welke doeleinden ook, dient men hiermede terdege rekening te houden. Loopt door een of andere oorzaak de toepassing hiervan uit onze handen, dan kunnen in bepaalde omstandigheden de gevolgen fataal zijn.

Onderstaand overzicht geeft een beeld van de gedragingen op het menselijk organisme bij verschillende percentages, van koolzuurgas gemengd in lucht.

Het is dus van het grootste belang om maatregelen te nemen dat geen koolzuurgas kan toetreden in een ruimte waarin zich nog mensen bevinden, tevens dat onbevoegden en ondeskundigen zich verre houden van deze installaties. Ook dienen maatregelen genomen te worden om de gevolgen van eventuele menselijke fouten, gevaarlijke handelingen van onverantwoordelijke personen of van evenutele plotseling optredende mechanische gebreken,

onmiddellijk op te vangen, zodat fatale gevolgen voorkomen worden of beperkt blijven.

Bedrijfsveiligheiddienst
A. KRIJGSMAN

Percentage CO-2 in lucht	Inademingstijd in uren	Longenarbeid	Werking ademhaling	Gedrag kaarsvlam
6/10—8/10%	6	iets verhoogd	nauwelijks tot licht	helder
2%	—	1½ x	licht	helder
3 — 4%	enige	2 — 2½ x	ademhalingsmoeite zonder gevolgen	helder
4 — 5%	½ — 1	3 — 4 x	lichte werking tot duizelig	
5 — 7%	< ½	—	schadelijk tot gevaarlijk	
10%	enige minuten	—	sterke ademnood	minder helder
15%	zeer kort	—	bewusteloosheid	kleine vlam
20%		—		pitje en doven
25—30%	onmiddellijk	—	bedwelmend en dodelijk	direct uit

Uit: Pers. orgaan N.D.S.M. A'dam.

Zonder Oude Garde geen wereldnaam

Een jubileum is véél meer dan zó maar een mijlpaal op de weg naar het pensioen. Vanaf onze schooltijd brengen wij gemiddeld één derde van ons leven door mét en ín ons werk; wanneer een jubilaris wordt geëerd is dat niet alleen voor het werk dat hij heeft verricht. maar ook, misschien zelfs méér nog, voor wat hij van zijn leven heeft gemaakt.

Deze gedachten drongen zich onwillekeurig op toen Ir. A. H. M. Smulders op 24 mei tijdens een kleine plechtigheid drie jubilarissen met 25 dienstjaren toesprak:

de heer H. Schuytvlot, constructeur Tekenkamer Baggerbouw,

de heer J. H. v. d. Wal, constructeur / groepsleider Tekenkamer Kraan- en Staalbouw, bestuurslid van het Pensioenfonds, lid v. de Ondernemingsraad, Kleine Commissie en Jeugdbelangencommissie,

de heer M. de Keijzer, constructeur / groepsleider Tekenkamer Scheepsbouw.

In vriendelijke, warme woorden legde de heer Smulders uit dat zijn dank voor de lange toegewijde dienst geen holle phrase is: zonder de oude garde van specialisten zou ons bedrijf geen wereldnaam verworven hebben.

Een bedrijf als het onze onderscheidt zich van vele andere werven omdat het gespecialiseerd is op een bepaald gebied, en daardoor een geheel eigen karakter heeft: de sfeer wordt wel heel duidelijk getekend door het feit dat wij dit jaar ongeveer 60 jubilarissen hebben!

Onze kracht ligt niet in de routine, in de massaproduktie: de grootste vreugde wordt

steeds beleefd aan een opdracht die iets bijzonders is, die een uitdaging inhoudt. Dat wij dergelijke opdrachten uit kunnen voeren, is voor een groot deel te danken aan de kennis en ervaring die onze oude garde zich verworven heeft.
Nadat de heer Smulders ieder der jubilarissen met een persoonlijk woordje het zilveren Gusto-insigne op de borst gespeld had, overhandigde hij hen een gouden armbandhorloge en een geschenk onder enveloppe. Namens de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel heeft de heer Smulders hen vervolgens nog het vererend getuigschrift en de bijbehorende legpenning van die Maatschappij uitgereikt.
Het gezelschap bleef hierna nog enige tijd bijeen bij een kopje koffie. En natuurlijk werden daarbij veel herinneringen uit vroeger tijden opgehaald.

GROETEN VAN DE „JOHANNES GÄHRS"

Bij een recent bezoek aan de „Johannes Gährs" bleek ons dat de bemanning buitengewoon goede herinneringen heeft aan het verblijf in Schiedam en dat iedereen aan boord, van hoog tot laag, zeer trots is op het schip.
In herinnering aan de prettige samenwerking, verzochten kapitein Horlitz en zijn bemanning ons uitdrukkelijk de hartelijke groeten over te brengen aan de heren Akkerman, Alderlieste, Booij, Braad, Dekker, Oprel, v. d. Pol, de Raaij, van Wieringen, en alle anderen die de „Johannes Gährs" tot de trots van de W.S.D. hebben helpen maken.

UIT ONS MIDDEN

In dienst:

1-5-1961 J. Th. de Winter, magazijnbediende MB.
1-5-1961 F. L. Knoppers, electriciën Onderhoud.
1-5-1961 A. J. de Veld, kraanrijder MB.
2-5-1961 B. H. J. Brunning, harswerker Polyesterafd.
16-5-1961 P. J. Jansen, harswerker Polyesterafd.
29-5-1961 W. Klinge, harswerker Polyesterafd.

Uit militaire dienst:

15-5-1961 J. Wessel, draaier MB.

Geboren:

2-5-1961	Maria, dochter van L. Lijmbach en E. A. A. M. Lijmbach-Rangdag.
3-5-1961	Hans, zoon van N. v. d. Bos en N. J. v. d. Bos-Meerberg.
17-5-1961	Elizabeth, dochter van A. Vogel en E. Vogel-Kloots.
17-5-1961	Wijntje Catharina, dochter van T. N. de Raad en W. J. de Raad-Terlaak.
22-5-1961	Johannes, zoon van F. J. Ooms en W. Ooms-Jonker.

DANKBETUIGINGEN

Mede namens mijn echtgenote dank ik de Directie en allen, die de viering van mijn zilveren jubileum voor ons onvergetelijk hebben gemaakt.

Reijnart,
Chef Afd. Kraan-, Staal- en Mijnbouw

Mede namens mijn vrouw dank ik Mevr. Bebelaar en het Bestuur van 't Zonnewiel heel haretlijk voor de vele blijken van belangstelling en de prachtige fruitmand, die ik tijdens mijn ziekte mocht ontvangen.

Ram

Hiermede betuig ik, ook namens mijn vrouw, mijn hartelijke dank aan de Maatschappelijk Werkster, het Bestuur en de leden van 't Zonnewiel voor de goeden wensen en het prachtige fruit, dat ik tijdens mijn ziekte mocht ontvangen.

J. W. Linkels

Ondergetekende betuigt hierdoor zijn dank aan de Directie voor de mooie fruitschaal, die hij in het ziekenhuis heeft ontvangen na zijn ongeval. Ook dank aan de Maatschappelijk Werkster voor haar belangstelling na zijn thuiskomst.

L. Ouwendijk

Langs deze weg wilde ik mijn oprechte dank betuigen aan Directie, Chefs en collega's voor het medeleven, door U allen betoond bij het zo plotselinge overlijden van mijn geliefde man.

J. Willemse-Van Toor

PERSONEELSVERENIGING „GUSTO"

Zoals U reeds weet, is de datum voor onze jaarlijkse reis vastgesteld op zaterdag, 1 juli a.s. In de vorige nummers van Het Zeskant is U beloofd, dat U meer zou horen over de te maken reis. Nu is het dan zover. Het Bestuur heeft het volgende reisschema opgesteld.

Vertrek des morgens te 7 uur van de Werf te Slikkerveer. De reis gaat dan via Rotterdam en Delft naar 's-Gravenhage-Zuid, dan langs het Vredespaleis naar de Scheveningse boulevard. Dan langs het vliegveld Valkenburg naar Noordwijk aan Zee, waar we om pl.min. 9.30 uur arriveren. We kunnen daar de koffie gebruiken in Hotel de Zeeleeuw.

Vertrek om 10.30 uur uit Noordwijk. De tocht gaat dan via Bloemendaal, Haarlem, Hoofddorp, Aalsmeer langs het vliegveld Schiphol, Amstelveen, Diemen, Naarden naar de uitspanning „Oud-Valkeveen", waar we om ca. 12.45 uur zullen dineren. Hier kunnen we ons na het diner enige uren vermaken door wandelingen door het bos en naar het IJselmeer. Ook is hier een grote speeltuin met o.a. bootjes, cano's, autotjes enz. enz.

Vertrek van Oud-Valkeveen te 16.30 uur. We gaan dan door het Gooi via Soestdijk naar Utrecht, waar we een Brabantse koffietafel gebruiken in *Ruteck's Restaurant, Potterstraat 2,* en wel om 18 uur. In Utrecht zullen zich waarschijnlijk wel enige moeilijkheden voordoen met het parkeren van de bussen. Daarom vra-

gen we U allen, bovengenoemd adres goed in Uw geheugen te prenten. Dan komt iedereen, waar hij moet wezen.
Vertrek uit Utrecht om 20,45 uur en we hopen dan om ongeveer 22.30 uur thuis te zijn!
Goede reis, en wel thuis.

Het Bestuur

SLOTAVOND PERSONEEL-VERENIGING

De laatste avond van de Personeel-Vereniging, seizoen 1960—1961, vond plaats in de grote zaal van Lommerrijk op zaterdag 20 mei j.l. Deze keer was de keuze gevallen op een toneelstuk „O, o, die Vrouwtjes", een klucht in 3 bedrijven door John Emerson en Anita Loos, uitgevoerd door de Stichting Toneelgroep „De Schouwspelers", onder regie van Theo van Duyn, die tevens een van de hoofdrollen vertolkte.
Het stuk met zijn vele komische verwikkelingen viel buitengewoon in de smaak van de aanwezigen. De inhoud van de klucht komt hierop neer, dat een sullig boekhoudertje (Theo van Duyn) opgezweept wordt door huwelijksplannen met de dochter van zijn directeur, waar ook nog een filmdiva, een bokser, een casanova en andere personages bij betrokken worden.
Het succes was vooral te danken aan het vlotte en goede spel van de actrices en acteurs, die kennelijk plezier in hun rol hadden.

De Heer Nieuwenhuis kon dan ook aan het einde van de voorstelling in zijn slotwoord gewagen van het overbrengen van de dank namens alle aanwezigen, wat nog eens onderstreept werd met een gul applaus en het overhandigen van enige ruikers.
De avond werd besloten met een zeer geanimeerd bal, dat verzorgd werd door Jan de Klerk met zijn „Music Stars", een orkest bestaande uit voortreffelijke musici, wat moge blijke uit de grote belangstelling die er voor het dansen bestond.
Om 2 uur klonk echter het onverbiddellijk eindsignaal en behoorde deze zeer geslaagde avond wederom tot het verleden.

★

BEATI TENTOONSTELLING 1961

★

Vrijdagmiddag, 26 mei 1961, is dank zij de medewerking van de respectieve onderafdelingen van de Personeelvereniging en van de Bedrijfsschool de werfcantine in enkele uren tijds omgebouwd tot tentoonstelling. Dit zeide de secretaris van Beati in zijn inleidend woord, waarna de heer Th. Nieuwenhuis, voorzitter van de Personeelvereniging, tot de opening van de tentoonstelling overging.
Hij memoreerde het grote nut van het hebben van een hobby, waaraan nu vooral, in verband met de vrije zaterdag, veel tijd besteed kan worden. Hoewel het niet mogelijk was hier op deze tentoonstelling alle vormen van vrije-tijd-besteding te demonstre-

ren, wees spreker toch op de veelzijdigheid van hetgeen op deze tentoonstelling bijeengebracht is: schilderijen, postzegelverzamelingen, muntenverzameling, foto's, aquaria, vitrine met vogels, terrarium. En niet te vergeten — alhoewel dit geen vrijetijd-bestedingsobject is — de inzending van werkstukken, vervaardigd door de leerlingen van de Bedrijfsschool.

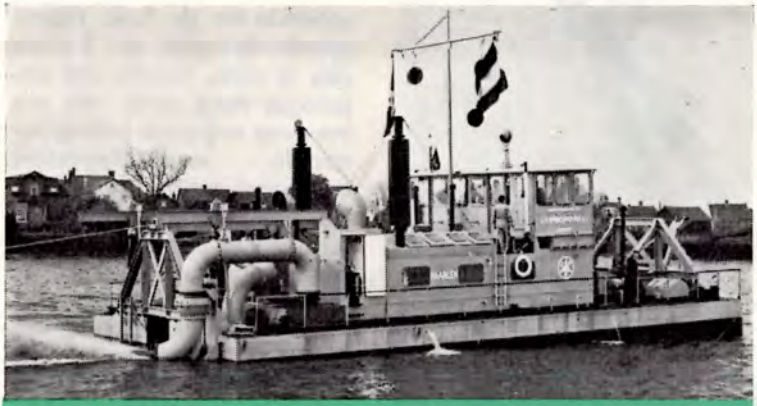
Voorts memoreerde spreker, wat de leraar, de kunstschilder H. Spetter, voor Beati betekent. Hij is het, die trouw elke zaterdag aanwezig is om de leden van Beati het beste van de kunst bij te brengen, hetgeen hem — gezien deze tentoonstelling — goed lukt. Voorts sprak de heer Nieuwenhuis de wens uit, dat deze expositie een succes zou worden, waarna hij haar voor geopend verklaarde.

Hierna werd de koffie geserveerd en er was al direct een echte tentoonstellingssfeer. Zaterdag en zondag was er eveneens veel belangstelling. Verenigingen uit Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Kinderdijk en Ridderkerk zijn op bezoek geweest. Het weer werkte behoorlijk mee en toen de voorzitter van Beati zondagavond de tentoonstelling sloot, kon hij met recht zeggen „Het was een mooie en drukbezochte tentoonstelling".

De uitslag van de loterij is:

1e prijs: no. 1111; 2e prijs: no. 1412; 3e prijs: no. 1918 en 4e prijs: no. 1234.

K. V.



Beproeving en overneming van de „Haarlem"

De profielzuiger *„Haarlem"*, die wij voor de firma Broekhoven te Arnhem hebben gebouwd, bestaat in tegenstelling tot gebruikelijke profielzuigers slechts uit twee pontons, en in elk daarvan is een dieselmotor van 750 pk en een zandpomp geplaatst.

De twee pontons zijn aan voor- en achterzijde gekoppeld door zware geconstrueerde verbindingsbruggen op bouten, terwijl tussen de pontons een ladder, met een 32 meter lange zuigbuis, opgehangen is. Deze zuigbuis kan zowel op de S.B., als op de B.B. pomp worden aangesloten.

Een hydraulische centrale lier staat bovenop de beide motorkamer dekhuizen, dwars over beide pontons, opgesteld onder een dichte bedieningshut. De lier heeft 7 trommels, waarvan één voor de hijsdraad van de zuigbuis en zes voor de ankers.

Bij de overdracht van de „Haarlem"

De beproeving ge-

Tijdens montage bij Haarlem

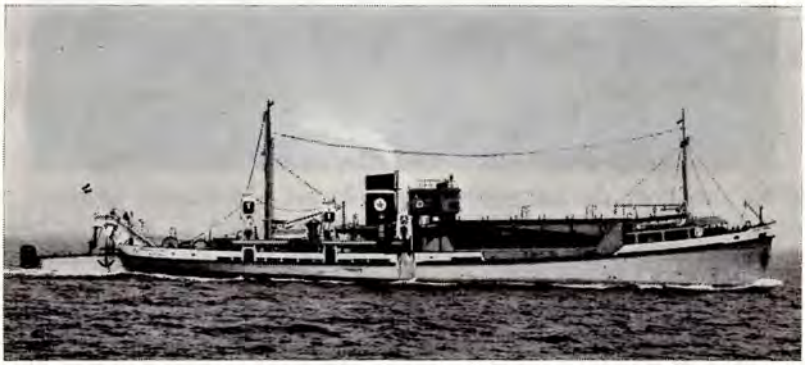
schiedde op de Lek, tijdens stromende regen, met 2 pompen in serie, waarbij het opgezogen zand direct, via een voor een drijvende leiding bestemde aansluitkoppeling overboord geperst werd.
De proef verliep uitstekend met weinig opmerkingen, en een behoorlijke opbrengst. De enige aanmerking van betekenis die bij volle belasting van de beide hoofdmotoren naar voren kwam, was, dat de persbuizen van de baggerinstallatie iets anders gekoppeld en ondersteund moesten worden; de voor het eerst toegepaste koppelingen tussen de pijpen, bleken weliswaar zeer snel uitwisselbaar en enorm waterdicht te zijn, doch ook te flexibel voor de optredende hoge drukken in de kromme pijpen van de serieleiding.
De firma Broekhoven heeft de zuiger echter met grote voldoening over de capaciteit overgenomen, waarbij een korte technische bespreking plaats had in het eenvoudige, maar gezellige manschappenverblijf. Inmiddels werden de ankers binnengehaald en het zuigertje weer naar de werf gesleept.
Daarna werd de *„Haarlem"* in twee dagen volkomen gedemonteerd en op transport gesteld, om in de buurt van Haarlem, na montage, in een zgn. zandput voor zandwinning aan het werk gezet te worden.

E. v. d. B. (L.S.Z.)

SNIJKOPSLEEPHOPPERGRANATENZUIGER GEVRAAGD VOOR LA SPEZIA

In de Golfo di la Spezia liggen de granaten op de bodem als knikkers in een verlaten goot, waar kinderen hebben gespeeld. De barre oogst van twee oorlogen, waarin La Spezia een marinehaven was. In zó'n haven te moeten baggeren, is de twijfelachtige eer, die de *Maria Teresa* (CO 388) te beurt viel, nadat het schip de werf van onze vennoot Verschure had verlaten.

Gelukkig schijnt de natuur ook hier regelend op te treden en moeten veel granaten al lang in de diepere grondlagen zijn gezakt. Maar in enkele weken tijd heeft de *Maria Teresa* er toch minstens tien opgebaggerd, met uiteenlopende gevolgen. Garantiemachinist J. Roos, die juist teruggekeerd is uit La Spezia, heeft het allemaal op een lijstje staan. Meestal braken minstens een paar bouten van het puntstuk, wanneer weer een granaat door de zandpomp was geslagen. Herhaaldelijk bleek het puntstuk ontzet te zijn, en bij al die reparaties bleef de enige troost dat de granaat tenminste niet was ontploft. Meestal werden de granaten teruggevonden, soms op het stortrooster, of in het slakkenhuis. Eén verdween in het laadruim zonder iemand een blik op zijn roestige lijf te hebben gegund. Toen heeft de heer Roos met een



beetje weemoed teruggedacht aan zijn vorige reis, naar Afrika. Daar kwamen ook vaak „vreemde lichamen" in de hopper, maar die waren dan van grote vissen. De inheemse bemanning maakte er jacht op met harpoenen.
Moet voor dit soort karweien dan toch een nieuw soort baggervaartuig worden uitgevonden? Bijvoorbeeld een snijkopsleephoppergranatenzuiger?
Wij weten het niet, het woord is aan de technici. Wel weten wij dat ook in de haven van Rangoon, waar de *Kyant Khaing Yay* sinds een jaar baggert veel bommen en granaten mee naar boven komen, en dat men ons op de zojuist afgeleverde *Johannes Gährs* vroeg: „Zou er werkelijk geen rooster in de zuigbuisaansluiting aan te brengen zijn? Het is verschrikkelijk wat hier aan oorlogstuig opgezogen wordt".

Sch. (I.H.C.)

DE „KIRAR I" VERLIET DE HELLING

Na ons door de Euro-prop (die ook wel Maastunnel genoemd wordt) geworsteld te hebben, arriveerden wij op 23 mei juist te laat in Slikkerveer bij vennoot Gusto om daar de tewaterlating van de CO 426 te beleven.

De *Kirar I,* een rotsbreker voor de Turkse regering, leek er in onze verbeelding enigszins beschaamd bij te liggen, daar midden in het Hollandse landschap, op een Hollandse rivier, onder een sombere wolkenlucht. Ze zag er keurig uit, netjes in de verf, met schone vlaggen; op haar hek blonken trots de letters ISTANBUL. Maar aan de hellingen van I.H.C.-werven zijn de namen van verre havensteden even gewoon als de straatnamen in het eigen dorp, en de bedrijvige sleepbootjes waren er dan ook niet door geïmponeerd. Zij pakten de *Kirar I* beet en sleurden haar naar de wal, nog vóór de fotografen hun apparaten ingepakt hadden.

Zodra het beduusde schip weer voor de wal lag, spoedden wij ons aan boord om onze verontschuldigingen aan te bieden voor de late komst. Ons Turks is nogal gebrekkig, maar gelukkig gooide de „Kirar I" erook wel een woordje onvervalst Slikkerveers doorheen: „Meneer, u heeft niets gemist. Geen ceremonie, geen gasten en geen toespraken, ze hebben me gewoon het water *ingeschopt*".

„En weet u wat ik het ergste vind? Eén van de fotografen dacht

dat een rotsbreker door de rotsen vaart, net als een ijsbreker door het ijs!"

In Turkije zal het schip zich hopelijk beter voelen, want het gaat daar zeer nuttig en gewaardeerd werk doen. De grote prestaties van deze kleine rotsbreker zullen gebruikt worden bij de havenbouw in Bartin, aan de strategisch zo belangrijke noordkust van Turkije. De pontonafmetingen zijn 28 x 9 x 2,50 m, de diepgang is 1,25 m. Het gewicht van de valbeitels is respectievelijk 12, 14 en 16 ton; hiermee kan gewerkt worden tot op een diepte van 16 meter. De krachtbron bestaat uit een olie-gestookte stoommachine gedreven door een ketel.
Wanneer dit jongste produkt van onze combinatie naar Turkije vertrekt, zullen wij, ook in Het Zeskant, zorgen voor een hartelijk afscheid!

De „Johannes Gährs" is een gelukkig schip

Zeelieden hebben de gewoonte over een schip te spreken alsof het een eigen karakter heeft. Men moet zich dan ook niet verbazen wanneer men hoort:
„De *Marie Louise* is een loeder, dat weet je toch wel?"
„Nee, dan de *Spica,* dat was een hondje van een schip!"
Eigenlijk is dit heel begrijpelijk, want bij de bouw geven zóveel mensen er hun beste kunnen aan, dat het geen dood ding kán blijven.

Het deed ons dan ook veel genoegen aan boord van de *Johannes Gährs* te horen:
„Wij hebben niet alleen een goed schip, wij hebben een gelukkig schip".

Met een filmploeg van I.H.C. Holland hebben wij op de Weser een weekje doorgebracht op dit schip, dat in maart door vennoot Werf Gusto aan de Westduitse rijkswaterstaat werd afgeleverd.
De geweldige medewerking die wij tijdens de opnamen voor een kleurenfilm voor de reklame-afdeling aan boord kregen, hadden wij voornamelijk te danken aan de dankbaarheid die de bemanning voor

Behalve zand, leem en kiezel krijgen de pompen van de „Johannes Gährs" ook nog wel andere dingen te verwerken. . .

Op de brug van de „Johannes Gährs"

de bouwers voelt. Tijdens directie-vergaderingen, op projectenafdelingen en tekenkamers, later in lashallen en op de helling, nóg later bij de afbouw, heeft het schip gestalte gekregen. Maar pas als de drukte van proefvaarten en de officiële overdracht achter de rug is, als bemanning en schip elkaar hebben leren kennen, blijkt het karakter van wat tot op dat ogenblik voor sommigen een bouwnummer, voor anderen een samenstel van platen, spanten en leidingen was.

In het geval van de *Johannes Gährs* blijkt de binding met de werf bijzonder sterk te zijn gebleven. Zo beleefden wij het op een goede ochtend dat op de brug iemand zei: „Wat was de samenwerking in Schiedam toch goed. Laten we hen eens opbellen!" En werkelijk, via de kortegolf werd een gesprek met Werf Gusto gevoerd.

Een baggerzuiger is echter een werktuig, het gaat dus om de prestatie, en ook in dat opzicht heeft de bemanning alle reden tot tevredenheid.
Wij waren er getuige van hoe op een avond de marconist, met nauw verholen trots, naar de wal belde:
"Hallo, hier de *Johannes Gährs*. Wij melden u de resultaten van heden: gebaggerd van zeven uur tot half zes vanavond in de omgeving van Rote Sand. Totaal 18.080 m^3 zand, ik herhaal 18.080, in acht reizen. Verder geen nieuws".
Dat is een prestatie die er niet om liegt, en namens de I.H.C. zwol onze borst dan ook een beetje.
Maar hoewel het ons speet het schip te verlaten, beleefden wij toch het grootste genoegen aan het afscheid, toen de gehele bemanning, van hoog tot laag, over de railing hing en ons uitbundig nazwaaide tot we uit het gezicht waren verdwenen.