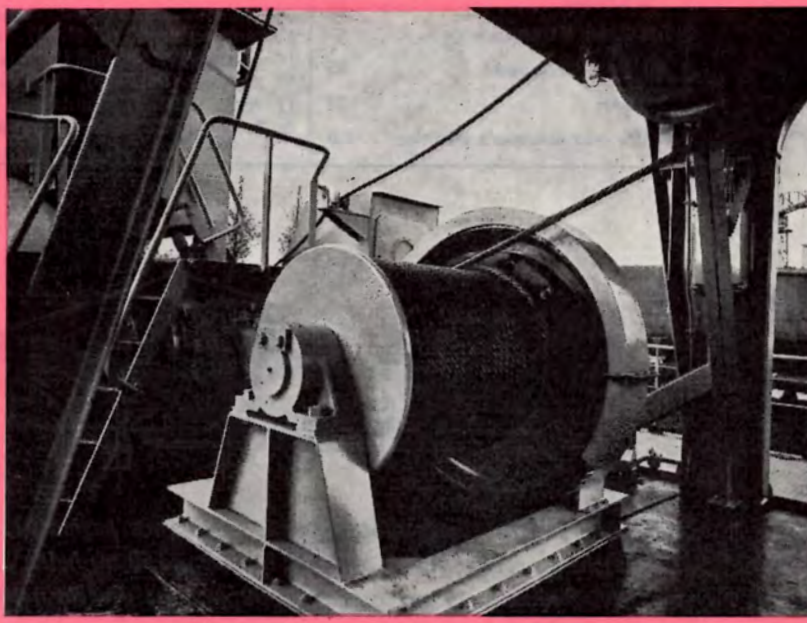
DERTIENDE JAARGANG NR 8 WG AUGUSTUS 1959

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

13e JAARGANG No. 8

AUGUSTUS 1959

VERSCHIJNT MAANDELIJKS

Redactieadres: DEN HAAG

VERLENGDE TOLWEG 2

BIJ DE VOORPAGINA

U ziet hier de ladderlier van de door J. & K. Smit gebouwde snijkopzuiger „Vlaanderen IX". Deze lier heeft een kracht van 40 pk. Wat kunnen we verder nog over deze lier vertellen? Misschien dit: wat heeft deze lier aan haar 40 pk als ze niet geplaatst is in het geheel van de zuiger? Maar nu is dat wel zo en zij levert haar productieve kracht. Wanneer U zo Uw werk ook eens bekijkt, ontdekt U vast en zeker: samenwerken geeft productieve kracht, oh . . . vandaar I.H.C.

INHOUD: *Algemeen Gedeelte*

Bij de voorpagina 90

Lepelbagger-rotsbreker CO 418 . 91

Tweede „Matola" gaat te water in Lissabon 92

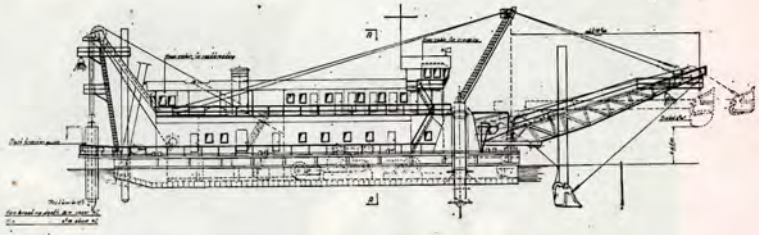
I.H.C. en Kernenergie 93

100 Jaar Suezkanaal 95

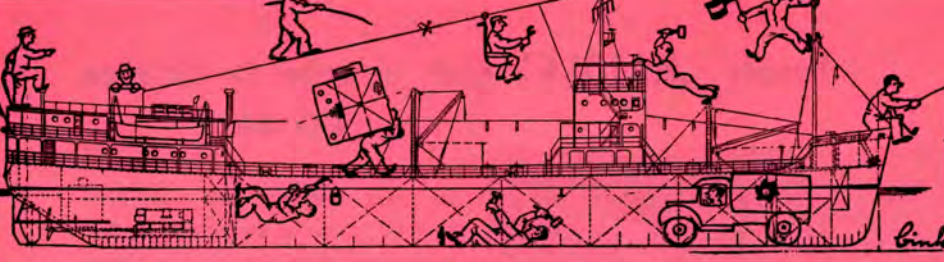
Correctie 99

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 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).



Algemeen plan lepelbagger/rotsbreker CO 418 (art. pagina 91). Technische gegevens: lengte: 38,00 m; breedte: 13,50 m; holte: 3,00 m; max. baggerdiepte: 19 m; capaciteit: 90 ms/uur; gewicht rotsbreker: 22,5 ton.



WERK AAN DE WINKEL

CO. 418 **EGYPTE**

LEPELBAGGER-ROTSBREKER

Wij zijn er trots op. Op de nieuwe opdracht die we hebben voor een lepelbagger/rotsbreker. Het is CO. 418.

Het is niet de eerste rotsbreker die we leveren. Het feit dat men vertrouwen in ons materiaal heeft, geeft voldoening. Vooral als dat vertrouwen gebaseerd is op eerder geleverd materiaal.

De rotsbreker/lepelbagger CO. 363 die we in India plaatsten, gaf en geeft uitmuntende resultaten.

Voor de CO. 418 rekenen wij op dezelfde prestaties, ja zelfs nog belangrijk grotere, want al zijn de beide werktuigen in principe vrijwel gelijk, de CO. 418 is toch groter en sterker. Zo zal de lepel nu ongeveer 3,8 m^3 rotsblokken kunnen bevatten, tegen 2,5 m^3 van de CO. 363.

Vergelijking van het op pag. 90 afgedrukte plan met dat van de CO. 363 toont ook wel enige verschillen. Vooral de „behuizing" is anders, terwijl nu de breker achter en de lepelsteel voor op de ponton komen; bij de CO. 363 waren deze beide voor geplaatst.

De lepelbagger zal heel wat moeten doen. Hij zal gebruikt worden voor verbreding van het Suezkanaal. Vooral tussen het Bittermeer en Suez komen rotsformaties voor onder het zand der woestijn. Dan kan met een cutterzuiger of emmerbaggermolen niet volstaan worden. Daar zal de breker heel wat moeten „heien". De daardoor gebroken rotsen kunnen dan door de lepel opgeschept worden.

Kortom, een belangrijk stuk werk in Egypte wacht op de CO. 418. Ons wacht een belangrijk werk aan deze lepelbagger/rotsbreker.

We zullen er goed en vlot aan moeten werken; wij zijn immers trots!!!

P. (CS)

Tweede „MATOLA" gaat te water in Lissabon

CO. 8671

De „Matola" gaat te water

In „Het Zeskant" van juli 1957 heeft U uitvoerig kunnen lezen, hoe in samenwerking met de Cia Uniao Fabril te Lissabon een opdracht werd geboekt voor het leveren van twee baggerinstallaties voor Portugese rekening. Deze twee installaties zijn bestemd voor inbouw in te Lissabon te bouwen sleepzuigers.

Enige tijd geleden is de eerste van het tweetal, de „Matola" tewatergelaten, in tegenwoordigheid van tal van genodigden, waaronder ook de heer C. J. E. Bloemendaal, bedrijfsleider van Verschure.

Onder de naam „Matola" bouwden wij voor Portugal reeds in 1951 een sleephopperzuiger met middenbun in het achterschip. Deze eerste „Matola" is niet lang daarna op de kust van Lourenço Marques op een rots gelopen en vergaan.

Natuurlijk hopen wij allen, dat deze tweede „Matola" een voorspoediger bestaan zal leiden. Bijgaand ziet U een foto van de geslaagde tewaterlating. Men is momenteel bezig met het inbouwen van de in Holland vervaardigde baggerinstallatie.

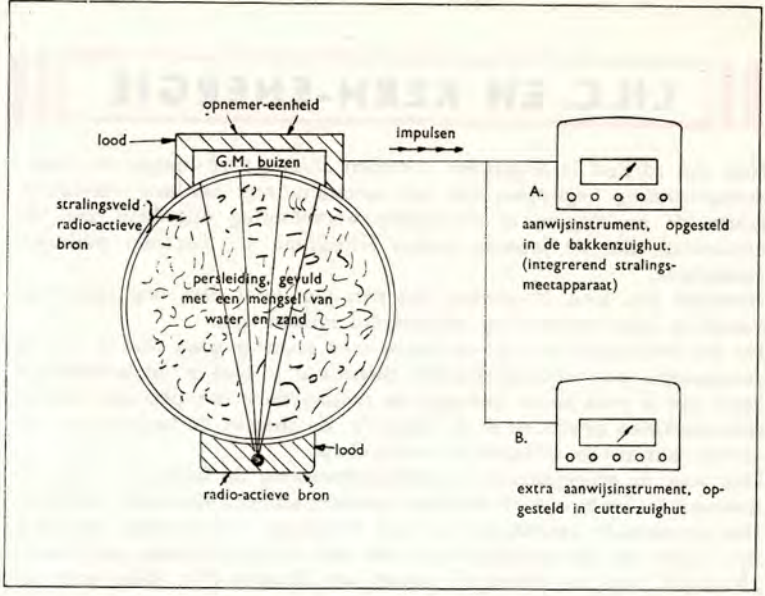
Naar wij vernemen gaat dit niet geheel zonder moeilijkheden. Dat is natuurlijk geen wonder, want wie heeft er in Portugal nu ervaring in de bouw van baggerwerktuigen?

Maar wij vertrouwen, dat onder leiding van de heer Bloemendaal de afbouw spoedig in orde zal komen.

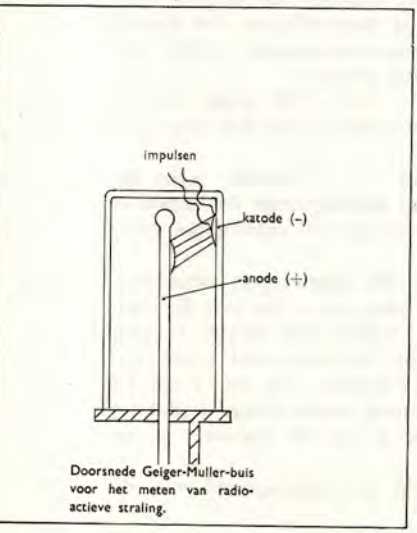
N. O. (IHC)

I.H.C. EN KERN-ENERGIE

Nog niet zo heel lang geleden vormden *atoom, kern-energie* en *radio-actieve-straling* begrippen, die het mensdom met afschuw vervulden, gezien de ervaringen, in de laatste wereldoorlog opgedaan met de atoombom, die de japanse steden Hiroshima en Nagasaki praktisch vernietigde.
Niemand kon toen bevroeden, dat tien jaar later deze begrippen volkomen in onze samenleving ingeburgerd zouden zijn.
Na het beëindigen van de oorlog is men naarstig gaan zoeken om de kern-energie aan vredesdoeleinden dienstbaar te maken. In betrekkelijk korte tijd is men hierin geslaagd en radio-actieve isotopen zijn belangrijke middelen geworden in de industrie, de chemie, de biologie en vele andere takken van techniek en wetenschap.
Ook voor de scheepsbouw is atoomvoortstuwing de krachtbron van de toekomst en reeds zijn en worden meerdere schepen hiermede uitgerust. Dat verrassende resultaten met een dergelijke voortstuwing mogelijk zijn, blijkt uit de opzienbarende reis van de amerikaanse onderzeeër „Nautilus" van de Beringzee onder het Noordpoolijs door naar de Atlantische Oceaan.
Niet alleen als voortstuwingskrachtbron is kern-energie belangrijk. Ook vele andere problemen in de scheepsbouw kunnen een oplossing vinden door toepassing van methoden voor het aantonen en meten van radio-actieve straling. Eén der toepassingen is, dat door middel van absorptie van radio-actieve straling het meten van concentraties mogelijk geworden is. Door enkele nederlandse baggermaatschappijen is in samenwerking met Philips een systeem ontwikkeld, waarbij radio-actieve straling door het mengsel van zand en water in persleidingen van zuigers heendringt en de vermindering van de stralingsintensiteit wordt genomen als maat voor de concentratie van het mengsel.
De cutter- en bakkenzuiger „HAM 207" — C.O. 386 krijgt van de door I.H.C. gebouwde baggerwerktuigen de primeur van een dergelijke meet-installatie.
Zoals op de afbeelding (zie pag. 94) te zien is, wordt tegen de buitenwand van de persleiding een met lood afgeschermde stralingsbron en een opnemereenheid aangebracht, hetgeen op zeer eenvoudige wijze geschiedt, zonder de buis te beschadigen.
In de afscherming om de stralingsbron is een langwerpige sleuf aangebracht, waarvan de lengterichting evenwijdig is aan die van de buis. De opnemereenheid bestaat uit een bak, waarin een aantal Geiger-Müller buizen naast elkaar zijn aangebracht. Op deze wijze wordt een gevoelig meetoppervlak verkregen met een breedte van ca. 4 cm en een lengte, die bepaald wordt door het aantal naast elkaar geplaatste G.M.-buizen, welk aantal weer afhankelijk is van de diameter en de wanddikte van de persleiding.
De opnemereenheid wordt aangebracht in het stralingsveld van de



radio-actieve bron. De door de G.M.-buizen uitgezonden impulsen worden via een afgeschermde leiding toegevoerd aan een integrerend stralings-meetapparaat. Op de indicator kan nog een extra wijzerinstrument aangesloten worden, zodat op twee plaatsen de concentratie van het mengsel continu afgelezen kan worden. Aan de hand hiervan kan de baggerbaas de opbrengst van de zuiger regelen.



Doorsnede Geiger-Muller-buis voor het meten van radio-actieve straling.

Voor de werking van het apparaat is elektrische stroom nodig, die geleverd wordt via een omvormer van 600 vA bij 3000 omw/min, die in de machinekamerschacht is opgesteld.

De stralingsbron en de opnemereenheid, door het werfpersoneel populair „de atoombom" genoemd, is gemonteerd op de standpijp boven dek, waarop beide zandpompen zijn aangesloten. Als constructieve bijzonderheid kan nog vermeld worden, dat, in afwijking van reeds eerder op baggermaterieel toegepaste concentratiemeters, de kast met de bron en de opnemereenheid op pasvlakken met bouten op een gedeelte perspijp bevestigd zijn. Dit heeft tot voordeel dat, indien deze pijp versleten is, de kast met bron en opnemereenheid op een nieuw pijpstuk aange-

Vervolg Algemeen Gedeelte op Pagina 95

TEWATERLATING M.S. „ALCHIBA"

Woensdag, 22 juli 1959, precies te 6 uur, gleed het m.s. „Alchiba", dat gebouwd wordt voor Van Nievelt Goudriaan & Co's Stoomvaartmaatschappij, vlot het water in. Ondanks het late uur en ondanks de vakantietijd was er voor deze tewaterlating veel belangstelling.

Even voor 6 uur hadden de genodigden zich op de hellingtribune verzameld en direct daarna klonken onder het schip de galmende slagen, die gepaard gaan met het verwijderen van de laatste beletselen voor de stapelloop.

Onder de genodigden merkten wij op mevrouw G. C. J. Duijfhuizen-Van der Ent Braat, die de doop zou verrichten, en de heren B. B. Duijfhuizen, Prof. Mr. P. J. Oud, J. C. Smalt, A. W. Goudriaan, W. Goudriaan, Ir. M. Eikelenboom, G. Goudriaan, J. B. Korpershoek, W. Kruijne de Bruijne, D. E. Verschoor en J. M. van Vugt, allen commissarissen en directeuren van de rederij. Voorts de heer Ir. Corver van het Bureau Veritas, Mr. J. W. Peek, burgemeester van Schiedam, en Prof. Albergts, president-commissaris van de Werf Gusto.

Nadat mevrouw Duijfhuizen-Van der Ent Braat het schip zijn naam had gegeven en de klink had laten vallen, speelde Gusto's Muziekgezelschap het Wilhelmus en loeiden de stoomfluiten en sirene's van fabriek en schepen. Na de tewaterlating verzamelden de gasten zich in het kantoorgebouw, waar het woord werd gevoerd door de heer Mr. H. Smulders, die er op wees dat de „Alchiba" een schip is van een serie van vijf schepen, die door Van Nievelt Goudriaan & Co aan verschillende werven zijn opgedragen. De vraag, die thans wel wordt gehoord, of het tewaterlaten van een schip onder de huidige moeilijke omstandigheden in de scheepvaart een gelukwens waard

is, beantwoordde spreker bevestigend. Want, zo zeide hij, na iedere periode van neergang volgt een periode van opgang. Spreker hoopt, dat de „Alchiba" dan zal bijdragen tot bloei van de rederij.

Vervolgens dankte spreker de heren van de Technische Dienst van de rederij, van het Bureau Veritas, van de Scheepvaartinspectie, van de onderaannemers, kortom allen, die aan de bouw hebben medegewerkt, voor de prettige samenwerking. Speciaal richtte spreker zich tot mevrouw Duijfhuizen-Van der Ent Braat, die hij dank zegde voor haar medewerking bij het dopen en tewaterlaten van het schip. Hij bood haar als aandenken aan dit gebeuren een geschenk aan. Ten slotte bracht spreker een dronk uit op de behouden vaart van de „Alchiba" en op het welzijn van de rederij.

Hierna sprak de heer W. Goudriaan, die er op wees, dat de tijden voor de scheepvaart weliswaar moeilijk zijn, maar dat een rederij ook in moeilijke tijden met een goed schip nog wel geld kan verdienen. Hij hoopte dan ook, dat de „Alchiba" met de grootst mogelijke spoed zal worden afgebouwd en aan de rederij zal worden overgedragen. Het heeft de rederij verheugd, zo zeide spreker, dat mevrouw Duijfhuizen-Van der Ent Braat de doop heeft willen verrichten, omdat haar echtgenoot de enige is, die alle 54 jaren van het bestaan van de rederij heeft medegemaakt. Hierna bracht spreker een dronk uit op de Werf Gusto.

Ten slotte heeft mevrouw Duijfhuizen-Van der Ent Braat haar beste wensen uitgesproken voor de behouden vaart van de „Alchiba" en de heer Smulders haar dank betuigd voor het haar aangeboden geschenk.

Hierna volgen nog enkele bijzonderheden over het schip:

Lengte tussen de loodlijnen	140,— m.
Lengte over alles	150,— m.
Breedte op de spanten	19,20 m.
Holte in de zijden tot shelterdek	11,70 m.
Klasse	Bureau Veritas.
Snelheid	ca. 16 knopen.
Moderne accomodatie met rook- en eetsalon voor 12 passagiers.	
d.w.	9200 ton.
Hoofdmotor	Stork-Dieselmotor 72000APK bij 1500 omw/min.
Dynamo's	3 x 230 kW en 1 x 35 kW.

Laadgerei:

2 vaste electrische laadkranen van 2 ton;
4 verrijdbare electrische laadkranen van 2 ton;
1 laadboom van 40 ton;

1 laadboom van 15 ton;
4 laadbomen van 3-5-10 ton;
6 laadbomen van 3-5 ton.
Airconditionning in alle verblijven.
Stalen pontonluiken.
Moderne nautische uitrusting, zoals radar, echolood-installatie, gyrokompas, draadloze telegrafie en telefonie, richtingzoeker enz.

HUP, HOLLAND, HUP...

Er heerst een gezellige drukte in het stadion. Echt de sfeer van een interlandwedstrijd. De suppoosten zijn druk in de weer met het controleren van de kaarten; de programmaverkopers venten luidkeels met „de officiële opstelling"; chocoladerepen en dergelijke versnaperingen gaan bij de venters vlot van de hand.
Het stadion is vol. Iedereen is in spanning. Daar komen, onder het klaterend applaus van het publiek, de spelers het veld op. Daar zijn ook de scheidsrechter en de grensrechters. Het spel gaat beginnen. De muziek, die tot nu toe vrolijke marsen heeft laten horen, staat nu voor de officiële tribune opgesteld. Ook de spelers komen nu naar die tribune. Iedereen weet wat er gaat gebeuren.
De volksliederen worden gespeeld. Bij de eerste tonen verheft een ieder zich van zijn zitplaats. Al die 65000 mensen staan op en ontbloten het hoofd. Iedereen staat stil; ook de suppoosten, de programmaverkopers en de ijscoventers. Voor zover de volksliederen niet door het publiek meegezongen worden, worden ze eerbiedig aangehoord.
Bij een internationale voetbalwedstrijd is dit een normaal gebeuren. Geen van de 65000 zou het in zijn hoofd halen om niet op te staan, niet z'n hoed af te nemen, of heen en weer te gaan lopen. Hij zou zich het misnoegen van de omstanders op de hals halen.
We verplaatsen ons van het stadion naar de Werf. Daar wordt een schip te water gelaten. Op de officiële tribune hebben de gasten zich verzameld. Iedereen is in spanning. Het muziekgezelschap heeft tot nu toe vrolijke marsmuziek ten gehoren gebracht maar zwijgt nu. Daar komt het seintje, dat alles gereed is.
De doopformule wordt uitgesproken; de champagne spat tegen de boeg van het schip. Nu volgt het overhalen van de handle, waardoor het schip vrijkomt en het water in glijdt.
Op dit moment heeft de dirigent van het muziekgezelschap gewacht. Hij heft de dirigeerstok en dan klinken de tonen van het volkslied van het land van de opdrachtgever, gevolgd door die van het Wilhelmus. En wat zien we nu bij de toeschouwers op de Werf? De mensen beginnen, zodra er beweging in het schip is gekomen, door elkaar te lopen en praten met elkaar over het schip. Niemand denkt er aan bij het spelen van de volksliederen de hoed af te zetten.
Men babbelt rustig voort tijdens het spelen van de volksliederen. Men steekt een sigaartje of een sigaret op. Men klampt vrienden en kennissen

aan. Men houdt een gezellig kletspraatje. En intussen speelt de muziek. Dat is fout; helemaal fout. Zolang de volksliederen gespeeld worden behoort men het hoofd te ontbloten en stil te staan. Dan wordt er niet gepraat en niet gerookt. Zó hoort het!
Stelt U zich eens voor, dat U bij de een of andere gelegenheid in het buitenland zou verblijven en men zou daar, tijdens het spelen van óns Wilhelmus, heen en weer blijven lopen met de hoed op het hoofd en de sigaar in de mond. Welke indruk zou dat op ons, Nederlanders, maken? Kunt U zich dat indenken?
Nou, dat is dan dezelfde indruk, die de buitenlandse gasten op *onze* werf krijgen, als daar *hun* volkslied wordt gespeeld bij de tewaterlating van een schip. 'n Beroerde indruk is dat!
En waarom maken wij zo'n beroerde indruk? Oh nee, zeker niet om onze gasten te ergeren. Nee, 't is een kwestie van niet nadenken en van er niet op letten. Maar iedereen weet dat de volksliederen gespeeld worden, ook al wordt de muziek tijdelijk wel overstemd door de stoomfluiten van fabriek en schepen. Nee, we letten er niet zo op. Maar nou je 't zegt, ja, eigenlijk moet het wel anders! We zullen er in 't vervolg op letten.
Bij het spelen van de volksliederen: stilstaan, hoeden af, niet kletsen, niet roken!
Afgesproken!

Een kwestie van voorzorg

(II)

„Helpt nu U self Soo helpt U God."

In een vorig artikel spraken wij over de voorzorgen tegen oorlogsdreiging . . . de dreiging van een atoomoorlog wellicht.
Wel verre van dat in zo'n geval „alles van de kaart is" kan door doeltreffende hulpverlening nog zeer veel worden behouden; kunnen nog tallozen worden gered.
Dit is de taak van de Organisatie Bescherming Bevolking, bekend als de B.B. Maar dat is ook onze taak, thuis!
Het beeld van een atoomexplosie is niet alléén maar totale vernietiging. In een wijde cirkel rondom het explosiepunt beginnen de branden, beschadigde gebouwen, versperde straten, doden, maar nog veel meer gewonden, verbroken leidingen. En daarbij uiteraard: storing van de drinkwater- en voedselvoorziening en de kans op epidemieën.
Een kind kan begrijpen, dat tegen zulk een ramp geïmproviseerde hulp van welwillende, maar ongetrainde helpers niet alleen niets uitricht, maar met nog te meer zekerheid leidt tot de chaos. En dit is wel de grootste ramp, die ons treffen kan, waarvan altijd het slachtoffer worden de zwakken, de zieken, de kinderen, de ouden van dagen. Zonder een doeltreffende hulpverlening zou de uitwerking van de explosie nog honderdmaal ernstiger worden!

Het is de Organisatie Bescherming Bevolking, de B.B., die met haar blok- en wijkploegen, haar overheidsdiensten (brandweer, reddingsdienst, geneeskundige dienst, dienst sociale verzorging en verbindingsdienst) en last but not least met haar mobiele colonnes, met militairen bemand, de taak heeft te helpen, waar te helpen, te redden wat te redden valt.
Gewonden moeten medische hulp ontvangen, daklozen worden gevoed, gekleed en onderdak gebracht. De straten moeten worden geruimd, de branden geblust, mensen onder het puin vandaan worden gehaald. De leidingen moeten worden hersteld, de voedsel- en drinkwatervoorziening zo snel mogelijk weer op gang gebracht, epidemieën voorkomen of bestreden. Een indrukwekkend apparaat staat hiervoor gereed en wordt door gestadige oefening en training paraat gehouden.

.....TOT HULP U BEREIKT

Maar tussen het moment van de ramp en dat, waarop de georganiseerde hulp de slachtoffers bereikt, verloopt altijd enige tijd, korter of langer naar gelang van de omstandigheden.
Die tijd, waarin wij wachten op hulp, moeten wij doorkomen. En daartoe moeten wij zelf alvast de nodige maatregelen nemen. Wanneer wij ons hierop bezinnen, kan een ramp ons nimmer volkomen onvoorbereid overvallen. We moeten weten wat we te doen hebben.
Wanneer we geen schuilplaats ter beschikking hebben, welke plek in ons huis biedt dan de meeste beschutting?
Meestal is dat de plaats zo dicht mogelijk bij de begane grond en zoveel mogelijk in het midden: in de meeste huizen onder de trap. Trappen zijn doorgaans ook vrij stevig van constructie gebleken.
Waarom zouden we onze zolder tot een ideale brandhaard maken, door er allerlei brandbare oude rommel op te slaan?
Wanneer we plotseling ons huis zouden moeten verlaten, wat nemen we dan mee? Ons geld, onze waardepapieren: polissen, trouwboekje, diploma's, medicijnen (als we die gebruiken), levensmiddelen, kleding en dekking. Het verdient aanbeveling dat we die in een z.g. vluchtkoffertje gereed hebben staan, als het zover komt.
Wanneer we geheel op onszelf zijn aangewezen, kan bij een verwonding snelle hulp het verschil uitmaken tussen leven en dood.
We zorgen dus dat we een goed voorziene verbandtrommel in huis hebben en bekend zijn met eerste-hulp-thuis.
Wanneer we te maken krijgen met de radioactieve fall-out, de dodelijke stofregen, moeten we binnenshuis blijven, kunnen wij niemand bereiken en kan niemand ons bereiken.
We moeten dan voldoende eten en drinken in huis hebben (geconserveerd, gezien de mogelijkheid van besmetting van voedsel en drinkwater) we moeten onze zieken zelf verzorgen en eerste hulp bij ongevallen kunnen verlenen.
Zo'n periode, waarin het levensgevaarlijk is, de neus buiten de deur te steken, kan van 24 uur tot (in het ergste geval) een dag of zes duren. Gelukkig bestaat hier, mede dank zij een uitgebreid net van waarne-

mingsposten, de gelegenheid tot waarschuwing, en de ABC-dienst van de B.B. heeft tot taak na de gaan, hoe intens de straling is, waar en wanneer ze in voldoende mate is afgenomen, en ontsmettingsmaatregelen te nemen.
Er wordt veel gedaan en wij kunnen veel doen.
En dat hoeft helemaal niet te leiden tot een paniekstemming van: nu gaat 't gebeuren!
We zullen wel gemerkt hebben dat verschillende maatregelen (brandhaarden opruimen, E.H.B.O., levensmiddelenvoorraad) ons ook in het gewone, dagelijkse leven nuttig kunnen zijn.
We hebben dan gedaan wat we kunnen doen.
Net zo min als een brandpolis ons waarborgt dat we nooit brand krijgen, evenmin kunnen al deze maatregelen ons waarborgen dat we, wanneer de oorlogsramp ons treft, daar ongedeerd doorkomen.
Maar wanneer we een kans krijgen, hebben we die benut.
Die kans is dat wij ons zelf helpen, tot hulp ons bereikt.
Geen struisvogelpolitiek, geen defaitisme van „we gaan er toch aan", geen moedeloos „we kunnen er toch niets tegen doen".
Veeleer past hier het boven dit artikel aangehaalde woord uit Valerius Gedenckclanck.

Ditmaal geen groot artikel over de veiligheid. Wat dacht U? Dat we het schrijven over de veiligheid hebben opgegeven, omdat het toch niets uithaalt? Héééélemaal niet, zoals we dat bij ons in Schiedam zeggen. Integendeel, want we hebben met genoegen geconstateerd, dat het ongevallenpercentage juist in de laatste maanden een flink stuk gedaald is. En dat geeft ons de moed om op de ingeslagen weg voort te gaan met het schrijven over de veiligheid.
Maar er is iets anders. De Veiligheidsinspecteur is met vakantie! Maar denk er om, dat het gevaar nooit met vakantie gaat.
Wilt U daarom in de tijd, dat de Veiligheidsinspecteur er niet is, een beetje op Uzelf passen? En ook een beetje op Uw medearbeiders, dat die geen ongelukken maken?

W.

Jubileum G. G. de Vries

In de werfcantine van de Werf Gusto was op 21 juli 1959 een groot aantal werknemers bijeen gekomen voor de viering van het jubileum van de heer G. G. de Vries, beter bekend als „Baas de Vries". De jubilaris had met zijn familieleden plaats genomen voor het bekende met vlaggendoek versierde schild, waarop met grote cijfers „25" staat. Het woord werd gevoerd door de heren Van Wieringen, De Haas, Nieuwenhuis en Slabbekoorn, die allen hartelijke en waarderende woorden lieten horen en deze woorden vergezeld lieten gaan van geschenken.

De 22ste juli 1959 werd de jubilaris met zijn echtgenote door de Directie ontvangen. De heer Mr. H. Smulders complimenteerde de heer De Vries met zijn jubileum en zegde hem dank voor de langdurige en trouwe dienst. Hij bood de jubilaris een geschenk onder enveloppe aan en bovendien een gouden horloge. Voorts overhandigde hij de heer De Vries het zilveren speldje van de Werf Gusto.

Namens de Maatschappij voor Nijverheid en Handel sprak de heer Van Bergen Walraven, die de gelukwensen van de Maatschappij overbracht en de jubilaris het vererende getuigschrift van de Maatschappij met de bijbehorende zilveren penning aanbood.

Na dit officiële gedeelte bleef het gezelschap nog enige tijd bij een kopje koffie bijeen, waarbij verschillende herinneringen uit vroeger jaren werden opgehaald.

DE OUDE GARDE

J. de Wit

Bijna vierendertig jaar lang is de heer J. de Wit iedere dag des morgens van huis naar de Werf gelopen en des avonds van de Werf naar huis. Wanneer we er dan de zondagen en de vakantiedagen aftrekken, blijft er nog een respectabel aantal keren over. Maar nu is dat afgelopen. Want de heer de Wit, die op 10 november 1925 bij de Werf Gusto in dienst trad en daar vierendertig jaar als kraanrijder heeft doorgebracht, is op 4 juli 1959 met pensioen gegaan. Een nieuwe aanwinst dus voor De Oude Garde.

We wensen de heer De Wit een goede levensavond en een langdurige diensttijd bij zijn nieuwe onderdeel toe!

AVE CAESAR, MORITURI TE SALUTANT

In het nederlands vertaald is dit: Gegroet Keizer, zij die sterven gaan groeten U! Het zijn de woorden, die in de oude Romeinse tijd werden gesproken door degenen, die ter dood veroordeeld waren en voor de leeuwen werden geworpen.

Zij die sterven gaan, groeten U!

Deze woorden schoten ons te binnen, toen we dezer dagen de stand van onze Ideeënbus opmaakten.Een paar jaar geleden zijn we met een „herboren" ideeënbus gestart met een dikke 160 inzendingen per jaar. En in 1959 hebben we halverweg het jaar nog geen 20 inzendingen ontvangen.

Gaat de Ideeënbus sterven?

Is het vermogen van het personeel, om verbeterde werkmethoden te vinden, uitgeput?

Of vinden we het allemaal wel goed zoals het gaat?

Iedereen weet, dat het thans een moeilijke tijd is voor de scheepvaart en dus ook voor de scheepsbouw. De tijd, dat de opdrachten vanzelf naar binnen rolden, is voorbij. Voor iedere opdracht moet nu worden gevochten. En daarom is het juist *nu* van belang, dat iedereen meewerkt aan het vinden van betere werkmethoden, van besparingen op de productiekosten enz.

Het is merkwaardig, dat juist nu, nu de werf de goede ideeën van het personeel het meest nodig heeft, de belangstelling voor de Ideeënbus tanende is.

Gaat de Ideeënbus sterven?

We zijn er van overtuigd, dat dit niet het geval zal zijn. En zeker zal dit niet gebeuren wanneer iedereen zijn ogen en oren openzet en er scherp op let of de thans gevolgde werkwijzen nog voor verbetering vatbaar zijn.

De Ideeënbus gaat niet sterven. Zij heeft alleen een beetje honger. Help die honger te stillen en de Ideeënbus zal er wèl bij varen. En Uzelf ook!

W.

UIT ONS MIDDEN

In dienst getreden:

26-6-'59 A. C. Dekker, Constr.werker Hoogovens.
1-7-'59 Drs. P. G. L. M. v. d. Lande, Secretariaat.
1-7-'59 Ir. P. Teijema, Tekenkamer Baggerbouw.
13-7-'59 B. Dieduksman, Volontair Onderhoud.
13-7-'59 J. Kostense, Kraanrijder S.B.
15-7-'59 C. de Koning, Afd. Personeelszaken.

Gehuwd:

10-6-'59 G. T. Boef met J. A. Baris.
2-7-'59 G. Barbieri met R. Boon.

Geboren:

2-7-'59 Alfred, zoon van A. Baas en A. J. Baas-de Haan.
2-7-'59 Johanna Alida Sophia, dochter van J. d. Waart van Gulik en C. d. Waart van Gulik-Loef.
2-7-'59 Leonardus Anthonius Maria, zoon van J. Roctus en M. L. Roctus-van Putten.
21-7-'59 Jan, zoon van J. Boshoven en P. Boshoven-Kol.

DANKBETUIGINGEN

Hiermede dankt ondergetekende, mede namens zijn vrouw, de Directie, mejuffrouw Heijnen, bazen en collega's voor de hartelijkheid en de goede gaven bij zijn vertrek van de Werf Gusto wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd.

J. de Wit.

Voor de vele blijken van belangstelling, die ik gedurende mijn ziekte van chefs, mejuffrouw Heijnen en collega's mocht ontvangen, betuig ik hierdoor mijn hartelijke dank.

K. H. Kosterman.

Ode aan Gusto-Zomeravond-Voetbal

Gusto is een mooie naam,
Zij heeft ook in voetbal een bestaan.
Trots haar kleine kunnen,
Maar ingeslagen op deez' weg
Ging het toch niet altijd even slecht,
Want ondanks vele blauwe plekken
Wist men toch het spel te rekken
Tot aan de allerlaatste dag.
Toen sleepte men nog stiekum
Het kampioenschap in de wacht.
Zo ziet men toch weer keer op keer,
Dat hij, die terugkomt, slaagt steeds weer.

K. V.

GUSTO-Vakantiekamp 1959

Eindelijk was dan de 16e juni aangebroken, de dag, waarop het Gusto-vakantie-kamp zou beginnen.
's Morgens om negen uur precies vertrokken we nadat de heer H. Smulders ons een prettige, maar vooral leerzame vakantie had toegewenst. Het kamp stond zoals gewoonlijk weer onder leiding van juffrouw Heijnen. Dan de 4 leiders en niet te vergeten onze keukenprinsessen juffrouw Mulders en Pim.
De 18 jongens waren onderverdeeld in 3 patrouilles n.l. de Rode Duivels, Vlammende Maskers en Blauwe-Witte Pijlen.
De bus reed in één ruk door naar 't Kippen- en Eierenrestaurant bij Barneveld. Nadat er een consumptie was gebruikt en er wat was gespeeld gingen we verder op pad naar Bartje.
In het kamp aangekomen, stond er een koffietafel op ons te wachten. Deze was n.l. verzorgd door juffrouw Mulders, kortweg Kokkie en Fons alias Kuif.
Na tafel werd door een ploeg vrijwilligers de afwas gedaan, terwijl de anderen hun lange broek verwisselden voor een korte en hun bed vast opmaakten.
Met het hijsen van de vlag en het zingen van het Wilhelmus werd het kamp officieel geopend. Direct na deze opening kregen de patrouilles de opdracht om voor de kwade geest een draagbaar te maken en ook moest deze kwade geest feestelijk begraven worden.
Na de begrafenis werd met de opsporing van de goede geest begonnen. Dit werd als volgt gedaan: iedere patrouille trok met een leider het bos in en na tien minuten zou juffrouw Heijnen fluitsignalen gaan geven. Zij zat n.l. bij de goede geest. De tocht werd door de Rode Duivels het vlugste volbracht; de Blauw-Witte Pijlen brachten de goede geest

in optocht naar het kamp, waarna de Vlammende Maskers hem op het dak plaatsten.

Na het warme avondeten werd er op het veld bij de Deel slagbal gespeeld. Direct na het slagbal werd er een flinke wandeling gemaakt door de bossen en over de hei. Bij onze terugkomst in het kamp stond er een boterham en een beker thee op ons te wachten.

Om half elf lag alles in bed en nadat juffrouw Heijnen had voorgelezen was alles spoedig in diepe rust.

De volgende morgen waren we al erg vroeg op, zodat er een hoop tijd beschikbaar was voor het te spelen vlaggeroof. Nu kon er om kwart over tien mee begonnen worden. Het spel werd goed gespeeld en tenslotte door de Rode Duivels gewonnen. Zij hadden de vlag van de Vlammende Maskers veroverd, terwijl de Blauw-Witte Pijlen hun vlag nog hadden. 's Middags werd er na het eten gezwommen in het zwembad Hatto-Heim te Hattum. Het water bleek voor de meeste toch nog te koud te zijn, zodat er maar een paar aan het zwemmen waren. De avond werd gevuld door een opera, gebracht door de Vlammende Maskers en een quiz en pantomine door de Blauw-Witte Pijlen. Omdat de Rode Duivels zoveel last van plankenkoorts hadden kon hun deel aan deze avond niet doorgaan.

De avond werd besloten met het zingen van kampliedjes, waarna we de bedden weer opzochten.

Dondagsmorgens werden na de dagopening een stel hutten gebouwd voor 't smokkelaarsspel, dat 's avonds plaats zou vinden. De beste hut bouwden de Vlammende Maskers; deze was het grootst, het veiligst te bereiken en zeer goed gecamoufleerd.

Juffrouw Heijnen wist te vertellen, dat er aan de IJsel een baai was gezogen en dat die prima was om in te zwemmen. Dus 's middags op weg naar de beroemd geworden baai; we liepen wel twee keer verkeerd maar we kwamen er toch tenslotte. Nadat er een uurtje was gezwommen, gingen we weer terug naar Bartje.

's Avonds, toen het donker was, werd met het smokkelaarsspel begonnen. De smokkelwaar bestond o.a. uit zakken aardappels, zakken met een matras er in, banken en tot slot boomstammetjes van 50—60 kg. Langzamerhand was iedereen voorzien en toen gingen we op pad naar de hutten aan de andere zijde van de grens. De Vlammende Maskers en de Blauw-Witte Pijlen trokken samen langs het oostelijke punt over de grens en de Rode Duivels westelijk. Over de grens ging ieder zijns weegs.

Toen de Blauw-Witte Pijlen in het bos liepen, hoorden zij plotseling een douanier komen. Alles ging plat op de grond liggen, maar de douanier liep even later recht op ons af, zodat we er bij waren. We liepen wel nog hard weg, maar een had het ongeluk om met zijn keel tegen een gespannen staaldraad te lopen, waardoor hij werd uitgeschakeld. Toen er verzamelen was geblazen en hutten waren gecontroleerd, bleek dat de Vlammende Maskers hadden gewonnen. Tegen

middernacht lagen we eindelijk in bed en na nauwelijks 10 minuten sliepen we als ossen.

Vrijdagmorgens hebben we geleerd hoe je door het zand moet kruipen. We moesten n.l. de pieken in de Leemküle besluipen, maar zó, dat het nummer op ons voorhoofd niet kon worden gelezen. Konden ze dit wél, dan was je uitgeschakeld.

's Middags werd er een grote speurtocht gehouden, waarbij we aan het eindpunt een oorlogsverklaring moesten stelen. Deze werd dan later overhandigd aan Hare Koninklijke Hoogheid Prinses der Gusto-kampen Pim. Na afloop kregen we een glas limonade en een beker ijs aangeboden. Toen we na het eten van tafel kwamen hebben we gelijk een 20 minuten hard gelopen naar een bosbrand, die gelukkig door de brandweer al was bedwongen. De verdere avond werd gevuld met lezen en kaarten, zodat we om 10 uur naar bed gingen.

Zaterdagsmorgens werden we door juffrouw Heijnen zo rustig mogelijk gewekt in verband met het plan de tent van de leiders te slopen. Toen dit gebeurd was werd de ochtendgymnastiek o.l.v. Arie van Oort (ook wel Callas genoemd) en Ab Nuiten gegeven.

De rest van de dag werd gebruikt voor een tocht naar Zwolle, waar 10 opdrachten uitgevoerd moesten worden. Iedere patrouille-leider had f 9,— meegekregen, waarvoor eten gekocht moest worden. Om half elf vertrokken we en circa 12 uur waren we in Zwolle.

Nadat er eerst voor de knorrende magen was gezorgd, werden de opdrachten uitgevoerd. Toen dit klaar was werd er nog wat rondgekeken en wat later gingen we weer terug naar Bartje. Omstreeks half zes waren 2 patrouilles terug, de derde kwam pas tegen half zeven uitgeput binnenstrompelen. Nadat de blaren waren verzorgd en het verslag van de tocht was gemaakt, werd er gegeten.
Nadat er na 't eten nog wat was gesport, werd er wat gelezen en gekaart en om 10 uur lag alles in bed.

Zondag was een officiële rustdag, zodat er niet veel over te vertellen valt, behalve dan dat er nog 9 man in de IJsel zijn wezen zwemmen. 's Avonds werd er een quiz gehouden, die zeer spannend verliep en tenslotte door de Vlammende Maskers werd gewonnen. Tegen middernacht gingen we naar bed.

Om half twee 's nachts werden we door juffrouw Heijnen gewekt: er was n.l. een grote bosbrand. Vliegensvlug sprongen we uit bed en staken ons in de kleren en toen zo vlug mogelijk naar de „Brand". Onderweg zagen we leiders liggen half verscholen onder een struik en toen begrepen we pas, dat we in de boot waren genomen.
Er werd toen een nachtwandeling gemaakt tot 3 uur (voor een groep werd het zelfs 4 uur) om weer wat slaap op te doen. Terug in het kamp sliepen we spoedig als ossen.
De andere ochtend werden we om kwart voor tienen gewekt, zodat de rest van de morgen verloren ging aan de corvee en dergelijke.
's Middags werd er een telegram van de luchtmacht bezorgd: wij

moesten om 3 uur in de Leemküle zijn. Om drie uur die middag kwam een vliegtuig boven de Leemküle en na een paar rondjes vliegen wierp de piloot een stel pakjes uit. Ze bevatten de opdracht om een tijdbom te vinden die 17 uur 17 zou ontploffen. Op het bijgedropte kaartje was de plaats ongeveer aangegeven. Om 4 uur werd de bom gevonden in een rioolbuis. Toen werd er in het zwembad nog een uurtje gezwommen. 's Avonds werd er gevoetbald en later gepraat over het kamp. Om 10 uur lagen we in bed, om krachten op te doen voor de komende dag. Dinsdag werd er groot corvee gehouden, waarna de koffers werden gepakt. Om 12 uur werd er buiten een boterham gegeten en we waren net klaar toen de bus arriveerde. Een ploeg deed de afwas en de rest laadde de koffers in de bus.
Toen alles klaar was vertrokken we, eerst weer naar het Kippen- en Eierenrestaurant, toen naar Utrecht, waar de studenten uitstapten, en vervolgens naar Schiedam, waar we om half vijf aankwamen.
Dit betekende het definitieve einde van een prima geslaagd kamp.
Tot slot onze dank aan de Directie, juffrouw Heijnen en de leiders, die dit kamp mogelijk maakten, waarop we altijd dankbaar en blij terug zullen blijven zien.

Arthur Kooymans.

Nee, nee; de andere knop!!!

MET de P.V. Werf Gusto-Slikkerveer op reis naar Valkenburg

Zoals ieder jaar brak ook nu weer de vastgestelde datum donderdag 9 juli, aan om met de Personeelsvereniging een dagtocht te maken per touringcar naar Valkenburg. Op de bewuste datum reden 's morgens vier touringcars voor, zodat ieder zijn aangewezen bus kon opzoeken. Met een voorspoedige start en prachtig zomerweer werd de richting Noord-Brabant gekozen en naar Maarheze gereden, waar de koffie en het gebak zich goed lieten smaken. Wie zich nog niet van colbert en stropdas had ontdaan, heeft in Maarheze met alle etiquette gebroken en deze zo gaarne geziene ijdelheden maar in het bagagenet van de bus gedeponeerd.

Van Maarheze werd direct doorgereden naar Valkenburg en op deze tocht werd volop genoten van de prachtige panorama's, die het schone Limburg ons biedt. Limburg, door dichters bezongen en zeer zeker door onze P.V.-ers geloofd en geprezen om deze schoonheid.

Omstreeks half twaalf kwamen we in Valkenburg aan en daar werd

aan een ieder een lunchpakket uitgereikt (goed idee van het Bestuur). Er bleef nu wat meer tijd over voor de diverse bezienswaardigheden, want een gezamenlijke lunch vraagt in de regel nogal wat tijd. Van de „Tips", die op het reisprogramma waren afgedrukt, werd door velen een dankbaar gebruik gemaakt. (Dank U wel Bestuur, voor het verstrekken van deze tips voor het bezoeken van de bezienswaardigheden!) De groep, waartoe schrijver deze behoorde, heeft zich op de Heunsberg aan de voet van de Wilhelminatoren de belegde broodjes goed laten smaken. De kabelbaan, die ons naar dit hoge punt had gebracht, verwekte bij velen een goede eetlust, maar bij sommigen was juist het tegengestelde het geval. (Helaas!) De temperatuur was inmiddels sterk gestegen, zodat velen een bezoek aan de grotten hebben gebracht, waar het ongeveer 26° koeler bleek te zijn dan buiten.
De vele wandschilderingen en beeldhouwwerken waren zeker de moeite waard en persoonlijk werd ik sterk door het zien van al deze kunstwerken geïmponeerd... Door en door koud kwamen we uit de grotten en in de door de zon verwarmde bussen. We vonden het heerlijk ons eens te kunnen warmen na zo'n kille onderaardse speurtocht.
We plaatsen hierbij nog een foto onder het motto „Wat hebben we het weer goed" als een prachtige herinnering.
Te ongeveer drie uur vertrokken we uit Valkenburg naar Horn, waar gestopt werd voor het gebruiken van een consumptie, die er in ging als de koele dronk in een woestijnreiziger. Hierna ging het op 's-Hertogenbosch aan, waar het diner ons wachtte. Dat was af! Moeder, dit of dat lust ik niet, was er niet bij, want er stond voor elk wat wils op tafel. Tijdens het diner trok een onweersbui over Den Bosch, die gelukkig wat verkoeling bracht. Om ongeveer 9 uur — het was inmiddels weer droog geworden — begonnen we aan het laatste traject van onze reis en keurig op tijd arriveerden we te half elf bij de Werf Gusto in Slikkerveer. We hadden een heerlijke dag gehad.
Dank aan de Directie voor de verleende medewerking; dank vooral ook aan het Bestuur van de P.V., voor het vele en vaak moeilijke werk, dat aan de voorbereiding van zo'n reis is verbonden. We kunnen op een goed geslaagde dag terugzien. Geacht Bestuur, namens ons allen hartelijk dank en speciaal van Uw medelid en reporter.

C. P.

TENTOONSTELLING 12-13 Sept. a.s.

Gusto's
- Schildersclub „Beati"
- Fotoclub
- Postzegelclub

't Is alweer bijna 1½ jaar geleden, dat „Beati" een tentoonstelling had van tekeningen, aquarellen en schilderijen, waaraan tevens een expositie verbonden was van werkstukken van de leerlingen van de Bedrijfsschool.

Mochten we 't vorig jaar bekend maken, dat we in de Power-kantoren onderdak hadden gekregen om te kunnen tekenen en schilderen en een betere gelegenheid in 't vooruitzicht was gesteld, nu hebben we een prima atelier gekregen met prachtig licht, zodat het een lieve lust is om daar te werken en 't behoeft geen betoog, dat er druk gebruik van wordt gemaakt.

's Zomers wordt er als altijd buiten gewerkt, deze zomer is Beati gelegerd bij boer de Jong in Kethel. Ook zijn we een dag bij de molens in Kinderdijk te gast geweest. We troffen die dag prachtig weer en menige molen werd onder de loupe genomen om op het linnen te worden vereeuwigd.

En nu gaat Beati het op 12 en 13 september a.s. weer wagen om van het gemaakte werk van de leden een tentoonstelling in te richten. Op de tentoonstelling zijn tevens aanwezig de afdelingen „foto's" en „postzegels", die zich zeer beijveren om zo goed mogelijk voor de dag te komen.

Houd in ieder geval één van die twee dagen vrij om deze tentoonstelling te bezoeken, waarop wij maar zeggen: tot ziens op de tentoonstelling.

K. V.

bracht kan worden. Bij eerder toegepaste apparatuur werd de kast met bron en opnemereenheid rechtstreeks op de pijp gelast.
Het integrerend stralingsmeetapparaat (A) is geplaatst in de bedieningshut van de bakkenzuigbaas, terwijl een extra aanwijsinstrument (B) in de bedieningshut van de cutterzuigbaas opgesteld is (zie schets).
De toepassing van radio-actieve straling op baggerwerktuigen heeft hiermede z'n intrede gedaan en wij twijfelen er niet aan of er zal in de — misschien wel nabije — toekomst gaandeweg meer gebruik gemaakt worden van de zich nog in het ontwikkelingsstadium bevindende krachtbron, de kern-energie. *B (De Klop)*

---

100 JAAR SUEZKANAAL

Dat het Suezkanaal voor bijna alle landen van de wereld wel een zeer belangrijke vaarweg is, is ons allen wel bekend. Voor I.H.C. Holland geldt dit wel in het bijzonder, want het is toch zo, dat verscheidene van onze mensen hun brood verdienen aan het bestaan van dit Suezkanaal. Een korte opsomming van het materiaal, dat wij sinds 1950 voor het werken in en voor het onderhoud van het kanaal hebben gebouwd zal U dit direct duidelijk maken. Zo bouwden wij in 1951 vier sleepboten, de „Darfils", in 1952 de „Qirsh", eveneens een sleepboot en in 1954 de

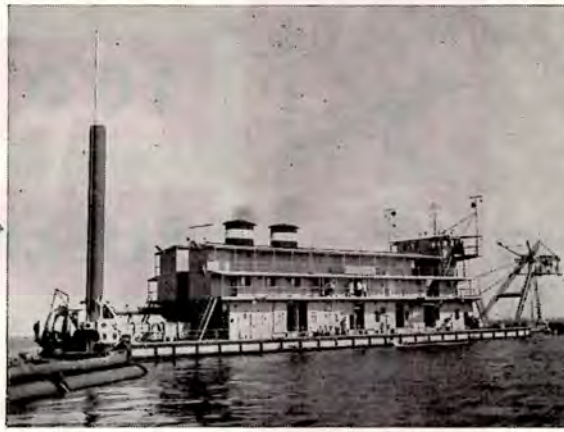
Het Suezkanaal in 1890.

.....en in 1959.

reuzesleepboot „Edgar Bonnet". Deze laatste sleepboot, die een vermogen van 4500 pk heeft en tot op dit ogenblik nog de sterkste ter wereld is heet thans „Antar". Een model van deze prachtige sleepboot kunt U vinden in het kantoor van I.H.C. te Den Haag. Wist U, tussen haakjes, dat de snelheid van de „Antar" 15 knoop, dat is bijna 25 km per uur bedraagt. De volgende opdracht werd in 1955 afgeleverd. Dat was de grote snijkopzuiger „Louis Perrier", die nu „Tohotmos" heet. Ook hiervan bestaat een model, dat U desgewenst bij Gusto kunt bezichtigen. Vervolgens kwamen nog enkele sleepboten, nl. de „Darfil 139" en de „Chadid" (1600 pk).
Een zusterschip van de „Tohotmos" volgde in 1956. Deze kreeg aan-

100 JAAR

SUEZ KANAAL



Twee van de vele aan het Suezkanaal geleverde I.H.C.-vaartuigen, links de 1600 pk sleepboot „Shabar" aan de kade te Port-Said en rechts de grote snijkopzuiger „Tohotmos".

vankelijk de naam „Gargamelle" maar heet nu „15 September". Ongeveer tegelijktijdig bouwden wij voor een Panamese klant de „Draga Siete". Deze grote snijkopzuiger werkt tegenwoordig ook in het Suezkanaal onder de naam „26 Juli". Vorig jaar werd de serie sleepboten voortgezet met twee stuks van het type „Qirsh". Dit zijn de „Morgan" en „Shabar". En nu staan er weer twee sleepboten op stapel. In ons volgende nummer hopen wij U van de tewaterlating van de eerste een verslag te kunnen geven. Deze zijn echter wat het aantal paardekrachten betreft verreweg de sterkste. Vandaar dat wij hierboven schreven dat de „Antar" tot nog toe de sterkste was. De twee die thans in aanbouw zijn krijgen een vermogen van 6400 pk.
De laatste order, die wij tot nu toe van de Suezkanaal Maatschappij ontvingen is de CO. 418, een lepelbagger/rotsbreker (voor gegevens hiervan verwijzen wij naar een ander artikel in dit „Zeskant").

U zult het met ons eens kunnen zijn, dat deze opsomming zeker een indrukwekkend geheel vormt en dat wij daarom gaarne enige aandacht willen besteden aan het feit, dat in de kop van dit artikel wordt genoemd. Het was namelijk in 1859 dat de U allen bekende Vicomte Ferdinand de Lesseps een begin maakte met het graven van het Suezkanaal De voorbereidingen voor de bouw hadden ruim vier jaar in beslag genomen. Overigens was de Lesseps niet de eerste die een poging in het werk stelde om een kanaal te graven van de Middellandse Zee naar de Rode Zee. Reeds in de dertiende eeuw voor Christus probeerde de toenmalige Pharao van Egypte, Seti I een kanaal tot stand te brengen. Op voor onze begrippen primitieve wijze gelukte dit. Het is echter jammer, dat

100 Jaar Suez Kanaal

Een konvooi vaart vanaf Port-Said in de richting Suez en passeert hier de plaats „Déversoir". Op de voorgrond ziet U een stukje van het Grote Bittermeer.

I.H.C. Holland toen nog niet bestond, want al spoedig was het kanaal verzand. Onze „zandmolens" en hypermoderne „anti-verzandings apparaturen" zouden dit zeker hebben voorkomen.
In de zesde eeuw voor Christus liet Pharao Necho opnieuw een kanaal graven. Dit voor die tijden eigenlijk onmenselijke karwei heeft volgens de geschiedschrijver Herodotus aan 120.000 slaven het leven gekost. Bestendigheid was ook toen het kanaal niet beschoren, ook al hebben Perzische koningen, die een tijd lang het gezag in Egypte hadden, eveneens hun best gedaan om verzanden te voorkomen. De enorme woestijnen, die aan weerszijden van het kanaal liggen, leverden de wind zand genoeg om het kanaal spoedig weer dicht te blazen. Lange tijd is het daarna voor onmogelijk gehouden om een kanaal in stand te

Een kerk in Port-Said.

houden. In 1833 meende een semi-religieus frans genootschap onder de leuze „Verlossing der Mensheid door de Waardigheid der Arbeid" een nieuw kanaal tot stand te kunnen brengen. Dit lukte echter niet, wat zijn oorzaak vond in het schrikbarende aantal doden onder de arbeiders. Ferdinand de Lesseps, die wel van deze poging afwist, zinde op betere middelen en realiseerde dit door de Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez op te richten, die hem de nodige fondsen kon verschaffen, en door een contract aan te gaan met de Egyptische onderkoning Said Pasha. Dit alles maakte het mogelijk om in 1859, om precies te zijn op 25 april 1859 met het grote werk te beginnen. Ruim tien jaar later, nl. op 17 november 1869 voer een konvooi van meer dan 50 schepen voor de eerste maal door het Suezkanaal, d.w.z. rechtstreeks van de Middellandsche Zee naar de Rode Zee, een afstand van 170 km. Zoudt U de afstand van Port-Said naar Suez voor die tijd per schip af willen leggen, dan had U maar even ± 15.000 km moeten varen. Aanvankelijk was het kanaal slechts 7,50 m diep. Op het ogenblik zijn de moderne zuigers van I.H.C. Holland bezig om het kanaal op een diepte van bijna 12 meter te brengen en er zijn plannen om nog dieper te gaan, zodat ook de allergrootste tankers, die over niet al te lange tijd zeer waarschijnlijk gebruikt zullen worden, het kanaal kunnen passeren. Het verkeer door het Suezkanaal is in de loop van haar bestaan verbazingwekkend toegenomen. Terwijl in 1870 ongeveer 14.000 netto register ton het kanaal per maand passeerde is dit getal nu ongeveer 14.000.000 netto regis-

Het schip van de woestijn met zijn reder.

De pyramiden en sfinxen van Egypte zijn welhaast nog bekender dan het Suezkanaal.

ter ton per maand (gem. toename over 90 jaar 12.950 ton per maand). Allerlei politieke verwikkelingen hebben ook vaak hun oorzaak gevonden in het bestaan van het Suezkanaal. Afwisselend frans, frans-engels, engels en egyptisch is het beheer over het Suezkanaal geweest. Sinds 1956 staat dit belangrijke kanaal echter onder beheer van de Suez Canal Authority, een lichaam van de Verenigde Arabische Republiek. De laatste tien van de eerste honderd jaar van het kanaal zijn zeer belangrijke jaren voor I.H.C. Holland geweest. Laten wij hopen, dat deze goede relatie met de Suez Canal Authority zo zal blijven en dat het Suezkanaal in de tweede eeuw van haar bestaan veel profijt zal mogen trekken van onze geperfectioneerde baggerwerktuigen en sleepboten. Onze werktuigen onontbeerlijk voor het Suezkanaal; het Suezkanaal onontbeerlijk voor de wereldscheepvaart en de wereldscheepvaart onontbeerlijk voor de welvaart van alle mensen.

K. B. (I.H.C.)

CORRECTIE

De lezers zullen begrepen hebben, dat de vakantiefoto op de binnenzijde van het dekblad van het juli-nummer niet van dhr. Officier zelf is, doch slechts door hem genomen werd. Het zou immers ontverantwoord zijn de administratie van CO- en PB-nummers in al te jeugdige handen te leggen.

KIJKJE OVER BUURMAN'S SCHUTTING

L.S.Z. leverde zijn eerste duwboot af, de „Olivier van Noort", een schip dat zonder twijfel binnenkort een bekende verschijning op de Rijn geworden zal zijn. Daarmee wordt een nieuw type schip aan het aan afwisseling toch al zo rijke bouwprogramma van de IHC-vennoten toegevoegd. Dat kan nooit kwaad.....

Bij Gusto bouwt men — het zij terzijde gezegd, want er stond deze keer *niets* over in het firmanieuws — (ook buiten de IHC) een [illegible]reiland, een geweldig drijvend gevaarte, dat bij olieboringen in open zee gebruikt wordt. Ook dat is het eerste exemplaar van zijn type dat door onze werven wordt gebouwd. U ziet, we staan niet stil.....

Bij De Klop zoekt men het meer in het litteraire. Gédégé had het weer eens op z'n heupen. Hij stelt zich voor fijn in Den Haag te komen dineren. Haagse Bluf eten — of drinken? — in Madurodam. Dik belegen broodjes, met houten ham, eten. Nu hebben wij in Den Haag wel beschaafd *belegde* broodjes met koude ham. Maar misschien is dat teveel van het goede?

Ook elders in de provincie, te weten bij Verschure in Amsterdam, stort men zich in het culturele onder de leus: de werkende mens, een prachtig fotografisch onderwerp. Min-of-meer beroepshalve geïnteresseerd zijnde hebben wij één brandende vraag: Wie zal de fotografen fotograferen?

Bij J. & K. hebben ze een nieuw techniekje. Ze slepen de jongelui naar een fabriek buitenslands, waar ontzettend hard gewerkt wordt. Het resultaat is dan natuurlijk, dat de jongens denken: „Dan gaat het bij J. & K. heel wat gemoedelijker toe!" Direkt na thuiskomst wordt ze dan een kontrakt voor veertig jaren dienst voorgelegd. Zo komen ze op de Kinderdijk aan al die jubilarissen met lange diensttijden.....

Conrad-Stork trekt het jubileum — in het algemeen — in een dierkundige sfeer en laat op een gegeven ogenblik voor het feestvarken een kater volgen. (Dat moet natuurlijk zijn: nà het feestvarken, want je kunt niet vóór iets volgen, maar laten we het daar niet over hebben.) Maar dat die kater een smet moet werpen op de feestdag vinden wij onhygiënisch.....