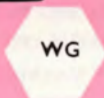


VEERTIENDE JAARGANG No. 8 AUGUSTUS 1960



HET ZESKANT



HET ZESKANT

PERSONEELSORGAAN VAN

I . H . C
H O L L A N D

14e JAARGANG No. 8
AUGUSTUS 1960

VERSCHIJNT MAANDELIJKS

Redactieadres: DEN HAAG
VERLENGDE TOLWEG 2

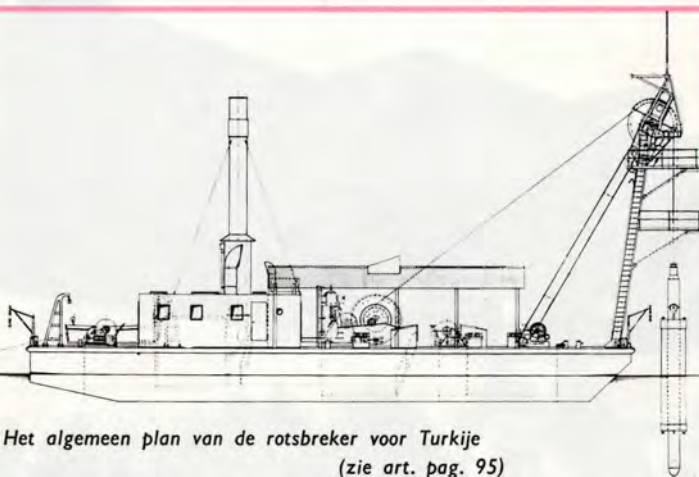
BIJ DE VOORPAGINA

In dit nummer van „Het Zeskant” vindt U een beschrijving van de beproevingen van de lepelbagger/rotsbreker „Kaser”, die op de werf van onze venoot J. & K. Smit is gebouwd. Tijdens de bouw van dit baggerwerktuig hebben we enkele bezienswaardige werkzaamheden waargenomen. Eén hiervan ziet U op onze voorpagina. Het grote dekhuis wordt in een keer op de ponton geplaatst.

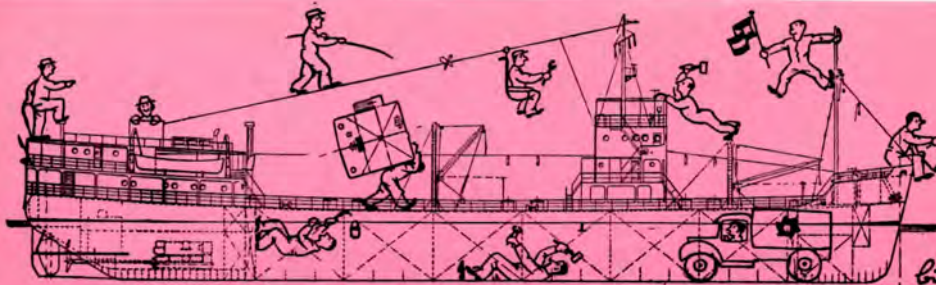
INHOUD: Algemeen Gedeelte

Rotsbreker voor Turkije (CO 426)	95
H.A.M. 305 (CO 448)	96
Bestelling CO 449	97
Beproevingen van de „Kaser” (CO 418)	98
Beproevingen „Minas Gerais” (CO 397)	100
Cutteraandrijving van de „Nuève” (CO 392)	103
Kijkje over buurman's schutting ...	104

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



Het algemeen plan van de rotsbreker voor Turkije
(zie art. pag. 95)



WERK AAN DE WINKEL¹⁾

ROTSBREKER VOOR TURKIJE CO 426

Wij smaakten het genoegen opdracht te ontvangen voor het bouwen van een rotsbreker voor Turkse rekening. Dit speciale werktuig is bestemd om baggerwerkzaamheden mogelijk te maken op plaatsen, waar de bodem uit rotsen bestaat en waarop de gewone baggeremmers geen vat hebben.

Het werktuig bestaat uit een ponton, waarop een bok is geplaatst. Aan die bok is een zgn. valpaal opgehangen, die men door middel van een speciale lier vrij op de rotsbodem kan laten vallen. Hierdoor wordt de rotsbodem verbrijzeld en als dat gebeurd is kan er verder met baggermolens of grijperkranen worden gewerkt. (Voor alg. plan zie pag. 94).

De rotsbreker wordt uitgerust met een Schotse stoomketel, die de stoom levert voor de lieren en de machinekamerinstallatie.

Er is een eenvoudige accommodatie aan boord voor de kapitein, de machinist en de overige bemanningsleden.

Deze rotsbreker is vrijwel gelijk aan die, welke in 1953 naar Brazilië werd geleverd.

De afmetingen van het ponton zijn:

lengte	28 m
breedte	9 m
holte	1/2 m

Het werktuig zal worden gebouwd door onze vennoot Werf Gusto en moet omstreeks juni 1961 worden afgeleverd.



CO 448

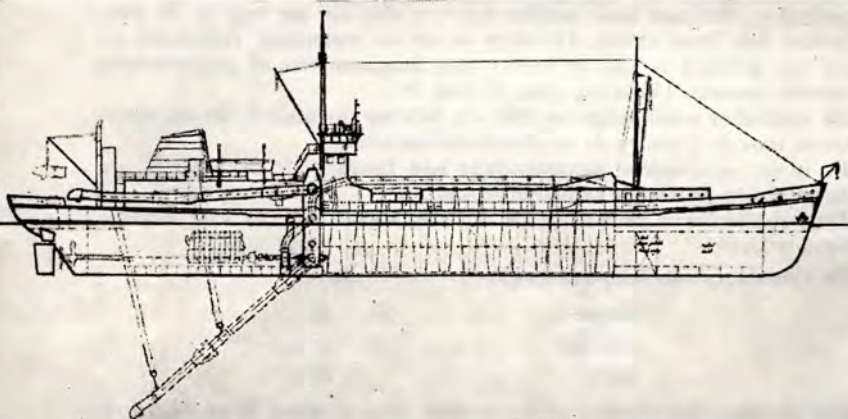
„H.A.M. 305”

Vorige maand is het zeldzame geval ons overkomen, dat een bouwopdracht is overgegaan naar een andere rederij. Dit gold de sleepzuiger CO. 414 (*HAM 304*), welke door LSZ gebouwd wordt volgens opdracht van de Hollandsche Aanneming Maatschappij, Den Haag. Deze maatschappij heeft nu haar rechten en verplichtingen voor dit schip overgedragen aan de Westminster Dredging Co, London, die bijzonder tevreden is over de resultaten, welke zij met haar sleepzuiger *W.D. Seven Seas* (ons CO. 385) heeft opgedaan.

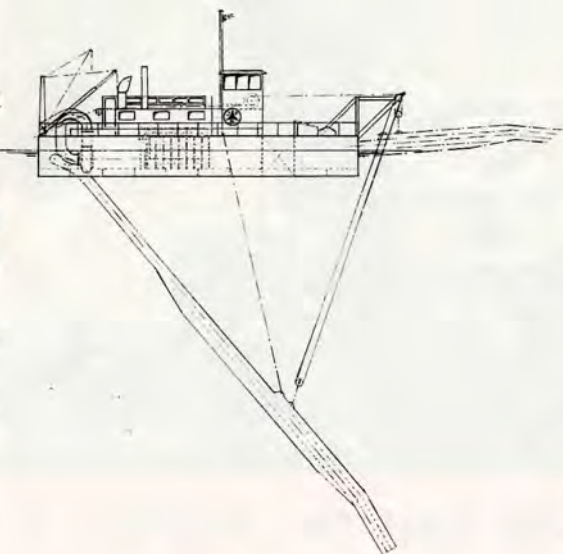
De CO. 414 wordt dus haar tweede sleepzuiger, zij het heel wat groter dan de CO. 385. Intussen heeft de H.A.M. ons opdracht gegeven voor de levering van een dubbelschroef sleephopperzuiger *H.A.M. 305* (CO. 448) vrijwel gelijk aan de nu verkochte *H.A.M. 304* (CO. 414). Het nieuwe schip krijgt dezelfde hoofdafmetingen, t.w. 88 x 16 x 7.30 m, een laadruiminhoud van 2500 m³, drie Smit-Bolnes motoren, waarvan 2 x 1250 pk voor de voortstuwing en 1 x 1125 pk voor de baggerpomp. Dit schip moet september 1961 worden opgeleverd.

Dat het type van deze sleepzuiger wel zeer geslaagd is blijkt wel uit het feit, dat er nu al acht van deze serie waarvan drie voor buitenlandse en vijf voor nederlandse aannemers, bij ons besteld zijn.

J. K. (LSZ).



CO 449



Nauwelijks was de opdracht voor de *H.A.M. 305* (CO. 448) bekend geworden, of een andere Nederlandse baggerfirma heeft ons de bouw van een baggerwerktuig toevertrouwd, nl. de bekende firma Broekhoven, Arnhem. Het geldt ditmaal een *Stationaire Profielzuiger*, waarvan het bijzondere niet zit in de betrekkelijk kleine afmetingen van het vaar-

tuig (20 x 9,50 x 2,50 m) maar veeleer in de grote zuigdiepte van 25 meter en in de manier waarop zulks met dit werktuig bereikt is.

Het zijn eigenlijk twee even grote pontons; daartussen is over de gehele lengte een tussenruimte van 1,50 m breedte. In deze ruimte hangt de 31 m lange zuigbuis, welke in opgehaalde toestand slechts ongeveer 12 m vóór de pontons uit steekt.

In elk van de twee pontons komt een Werkspoor dieselmotor van 750 pk te staan, elk voor aandrijving van een zandpomp. Deze pompen kunnen elk afzonderlijk worden aangesloten op de zuigbuis van 650 mm. Ze kunnen in serie werken en ook kan een pomp uitgeschakeld worden. Ook kan elke ponton afzonderlijk als boosterstation gebruikt worden. De verbinding van de twee pontons geschiedt door de zuigbuisbok, het bedieningshuis en de verbinding op het achterschip. Deze constructies zijn losneembaar. In het voorschip zijn verblijven voor 6 man ingericht. De centrale lier wordt aangedreven door een regelbare hydraulische oliemotor.

De zuiger, welke het CO. No. 449 heeft gekregen, moet door onze vennoot LSZ op 15 maart 1961 afgeleverd worden.

JK (LSZ)



BEPROEVINGEN VAN DE „KASER”

Het oppervlak van IHC's trekpleister voor beproevingen, Loch Dirty, was bepaald onrustig op donderdag 29 juli 1960 toen daar met het diesel-elektrische baggervaartuig met lepel- en rotsbrekerinstallatie *Kaser* allerlei krachttoeren werden uitgehaald.

Over die onrust kan een van de aanwezigen meepraten.

Naast tranen met tuiten werden hem — helaas tijdens de maaltijd — ook andere dingen smartelijk uit de verschillende lichaamsdelen geperst. Het deed dan ook harteloos aan, dat geen enkele vis zijn bek boven water vertoonde om enkele woorden van dank te uiten en tegelijkertijd zijn deelneming te betuigen.

Maar à propos, op deze met een loodgrijze hemel gesierde dag, bevond zich aan boord onder meer een illuster gezelschap van in- en uitheemse baggeraars. Zij hadden het koele, heldere water dat uit diezelfde, onze eigen hemel, zonder ophouden neerstortte, getrotseerd om naar de verichtingen van dit imposante vaartuig te komen kijken.

Nu ja per slot van rekening zijn dit lieden, wier vak het is om dag in dag uit met allerlei technisch „waterdichte” middelen de strijd aan te binden met datgene, waaruit de bodem van rivieren, kanalen en al wat



Gemeenschapszin

①

Bezit de gemiddelde Nederlander gemeenschapszin? Daarover zou men het wel eens kunnen hebben. Er zijn veel mensen, die beweren, dat wij echte individualisten zijn en niets voor de gemeenschap over hebben. We houden ons het liefst maar met onze eigen zaken bezig; niet onze persoonlijke belangen of die van ons gezin en verder bemoeien we ons zo min mogelijk met onze medemensen. Als het ons maar goed gaat, dan zijn we allang tevreden. En „de overheid”, of „de regering”, of „de kerk”, is er om te zorgen voor de gemeenschap en voor wie het niet goed gaat.

Is dat nu allemaal zo? Er schuilt in die beschuldiging beslist wel enige waarheid. Wij lopen in het algemeen ten bate van de gemeenschap zeker niet erg gauw warm. Zeker niet, wanneer het om wat men dan wel noemt „nationale belangen” gaat. Wij beschouwen het als vanzelfsprekend, dat de overheid er is om voor de gemeenschap te zorgen. Dat is allemaal precies bij de wet geregeld. En dan weet ieder precies waaraan hij toe is. Ja, we hebben er wel eens bezwaar tegen, dat de overheid zich overal mee bemoeit en dat er zoveel is, waarvoor je toestemming moet hebben. Maar dat is nu eenmaal zo en niet anders. Als je er goed over nadenkt, komt het eigenlijk hier op neer, dat we allemaal met elkaar van mening zijn, dat voor gemeenschapsaangelegenheden „de overheid” verantwoordelijk is en niet wij.

Toch is het ook al weer beslist niet zo, dat in Nederland alles wat de gemeenschap aangaat, uitsluitend door de overheid behartigd wordt. Het „particuliere initiatief”, om dat bekende woord maar eens even te gebruiken, neemt zelfs in onze samenleving een vrij grote plaats in. Hoeveel instellingen zijn er niet, die echt uitsluitend ten bate van de gemeenschap werken? Hoeveel arbeid wordt niet geheel belangeloos door verenigingen en organisaties verricht ten bate van hulpbehoevenden en misdeelden?

Dus zijn er toch wel tekenen van gezamenlijkheid onder het Nederlandse volk te bespeuren? Zeker, beslist wel! Op het gebied van hulp in nood, van kinderbescherming, opvoeding, gezondheidszorg, ook in sport en ontspanning wordt veel, heel veel gedaan. Er zijn gelukkig heel wat mensen, die hun krachten in dienst van hun naasten stellen.

Maar,..... wagen we nog een keer te vragen..... is het toch ook niet zo, dat de meesten onder ons aan al die instellingen en organisaties in feite niet zo erg veel gelegen is? Behalve natuurlijk, wanneer je er rechtstreeks bij betrokken bent. Kan ons het werk, om nu maar eens wat te noemen, van Pro Juventute of van het Rode Kruis, of de Blindenzorg, of de t.b.c.-bestrijding, erg veel schelen?

Als het anders was, zouden toch niet alle weldadige organisaties altijd en immer om geld verlegen zitten? Dan zou het toch niet nodig zijn, dat voor alle mogelijke, steeds voorkomende behoeften altijd maar weer acties, speldjesdagen, geldinzamelingen, moesten worden gehouden? Men geeft daaraan, ja; maar enthousiast zijn de mensen er zelden voor.

Enthousiast! Daar hebben we ineens een woord dat voor de hele zaak, waarover het hier gaat, van grote betekenis is. Werkelijke gezamenlijkheid heeft iets met enthousiasme te maken. En als men de vraag stelt, of de gemiddelde Nederlander gauw enthousiast is voor de noden van zijn medemens, dan moet daarop in het algemeen ontkennend geantwoord worden. Is hij dan nimmer enthousiast? Toont hij nooit in enthousiasme gezamenlijkheid? Het is merkwaardig, maar daarop kunnen we onmiddellijk antwoorden: in bepaalde gevallen toont hij die wel degelijk. Er zijn talrijke voorbeelden te noemen: watersnood, hulpverlening bij ongelukken, noodsituaties, waarin ons volk in al zijn lagen in beweging schijnt te komen. Dan wordt er ineens van grote offerzin blijk gegeven en van warm medeleven. Met andere woorden, het Nederlandse volk toont wel degelijk nu en dan gezamenlijkheid, maar het lijkt wel of het een eigenschap is, die heel lang sluimerend blijft. Uitingen van oprechte, levende gezamenlijkheid worden meestal pas door een of andere gebeurtenis spontaan opgewekt. Als de sleutel tot het geheim van die spontaniteit is gevonden, ziet men soms plotseling verrassende dingen gebeuren. En daarna keert ieder weer zo gauw mogelijk rustig naar Jantje en Pietje en Marietje in eigen huisje terug.

Gemeenlijkheid komt bij verschillende volken heel verschillend tevoorschijn. Onder de volkeren van Europa is het Nederlandse er zeker niet een, dat van gebrek aan gezamenlijkheid getuigt. Misschien kan men dit historisch wel verklaren, doordat in het verleden de gemeenschappelijke strijd tegen het water onze gezamenlijkheid heeft versterkt, vooral in tijden van plotseling opkomende nood. Men mag er wat ons betreft de tachtigjarige oorlog ook nog bij halen.

De Nederlander toont gezamenlijkheid... als de nood aan de man komt. Een volgend maal zouden we iets willen vertellen over een heel typische vorm van gezamenlijkheid in Amerika.

BEMETEL-EXAMENS

Wederom is een aantal van onze leerlingen in het bezit van het Bemetel-diploma gekomen. Ditmaal waren het:

F. Dröge	ijzerwerken/afschrijven
A. H. de Bondt	ijzerwerken/afschrijven
G. J. Gerrets	ijzerwerken/afschrijven
H. Witberg	ijzerwerken/afschrijven
J. van Santen	scheepsbeschieten
P. S. van Leeuwen	scheepsbeschieten
J. F. Suvaal	koperslaan.

A. H. de Bondt slaagde tevens voor het zgn. uitgebreide examen. Aan bovengenoemde leerlingen, die nu leerling-af zijn, werden door de heer F. Smulders de diploma's uitgereikt. Daarbij vestigde de heer Smulders er de aandacht van de geslaagden op, dat het bezit van het diploma nog geen bewijs voor een all-round vakmanschap is. De geslaagden zullen nog heel wat in de praktijk moeten leren. Maar afgezien daarvan is het zijn van een goed vakman nog niet voldoende om goed door het leven te gaan. De leerlingen van de Werf Gusto krijgen de gelegenheid de zgn. Levensscholen te bezoeken en zij leren daar datgene, wat bij een technische opleiding niet wordt gegeven en ook niet gegeven kan worden. Zij leren daar als een man in het leven te staan.

Spreker hoopt, dat de thans geslaagde leerlingen, die ook de Levensscholen hebben bezocht, in het dagelijkse leven een goed voorbeeld zullen geven en dat zij, aan de hand van hetgeen zij geleerd hebben, hun eigen weg zullen kiezen. Hierbij moeten zij niet steeds kijken naar hetgeen een ander doet. Zij moeten zelf hun houding bepalen. Het behalen van een Bemeteldiploma is belangrijk zowel voor de leerling als voor het bedrijf. Het als een eerlijk en weldenkend mens door het leven gaan is misschien nog belangrijker.

Hierna volgde de uitreiking van de diploma's.

Ten slotte heeft G. J. Gerrets met een enkel woord geantwoord op de rede van de heer Smulders en namens de geslaagden zijn dank betuigd voor de genoten opleiding.



DRIE VRAGEN

De lange winteravonden staan al spoedig weer voor de deur. Avonden, die bij uitstek geschikt zijn voor allerlei vormen van vrijetijdsbesteding, zoals discussie-avonden, vergaderingen, hobby's enz. Voor de lange avonden, dat U niets omhanden heeft, zou ik U allen drie vragen willen voorleggen. Drie vragen, die de moeite van het overwegen en beantwoorden zeker waard zijn.



- 1e. Hoe kan een leek iemand, die door een ongeval levensgevaarlijk gewond is, toch soms nog het leven redden?
- 2e. Hoe kan een zwemmer een te water geraakt persoon veilig aan de kant brengen?
- 3e. Hoe kunt ge ongevallen voorkomen?

U ziet, drie vragen, die allemaal in het sociale vlak van de menselijke hulpverlening liggen. Het antwoord op deze vragen kunt U leren en de leermeesters ervoor zijn beschikbaar.

Met betrekking tot de eerste vraag kunt U zich wenden tot de Kon. Ned. Ver. Eerste Hulp Bij Ongelukken en de Neder-

landse Katholieke Bond voor E.H.B.O. Bovendien tot het Nederlandse Rode Kruis, dat door het gehele land cursussen organiseert.

Voor de tweede vraag kunt U terecht bij de Kon. Ned. Bond tot het Redden van Drenkelingen.

Zowel de verenigingen voor E.H.B.O., als het Rode Kruis, als de Bond v. Redding van Drenkelingen hebben overal plaatselijke afdelingen, waar U alle gewenste inlichtingen kunt krijgen.

En nu de derde vraag: Daarvoor kunt U terecht bij de ondergetekende, die over dit punt graag alle gewenste inlichtingen verschaft.

J. Olde Monnikhof.



VIERMAAL VIJFENTWINTIG



Op 12 juli 1960 werden vier jubilarissen door de Directie ontvangen. Vier jubilarissen, die ieder 25 dienstjaren bij de Werf Gusto achter de rug hadden. Een eeuw bij elkaar! Het waren de heren H. Semeijn, J. M. Huiskens, M. Burger en M. Bezemer.

Zij werden toegesproken door de heer Ir. A. Smulders, die zeide er trots op te zijn, dat wederom vier werknemers de grens van de 25 dienstjaren waren gepasseerd. Hij sprak zijn dank uit voor de diensten, die de jubilarissen aan de Werf hebben bewezen en wenste hen met dit jubileum van harte geluk. Vervolgens spelde hij hen het zilveren Gusto-insigne in het knoopsgat en overhandigde elk van hen een gouden polshorloge en een geschenk onder enveloppe.

De volgende spreker was de heer De Roos, die de gelukwensen overbracht van de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel en de jubilarissen het vererend getuigschrift met de bijbehorende zilveren legpenning van de genoemde Maatschappij aanbood.

Ten slotte heeft de heer Bezemer, mede namens de andere jubilarissen, de Directie dank gezegd voor de ontvangst.

Het gezelschap bleef daarna nog enige tijd bijeen bij een kopje koffie en een praatje.



Op de eerste foto ziet men v.l.n.r. Mevr. Semeijn, de heer Semeijn, Mevr. Huiskens, de heer Huiskens, Mevr. Burger, de heer Burger, Mej. Bezemer en de heer Bezemer.

De tweede foto toont de heer Ir. A. Smulders, die het horloge aan de heer Burger uitreikt.

JUBILEUM *C. Huyzer*

Op 19 juli 1960 was de heer C. Huijzer gedurende veertig jaar in dienst van de Werf Gusto. Hij werd die dag, vergezeld van zijn echtgenote en zijn zoon, door de Directie ontvangen.

Hij werd toegesproken door de heer Mr. H. Smulders, die er op wees, dat een jubileum als dit niet alleen voor de jubilaris een feestdag is, maar ook voor de onderneming. Spreker dankte de heer Huijzer voor de door hem aan de Werf bewezen diensten en wenste hem van harte geluk met dit jubileum. Hij spelde hem vervolgens het verguld-zilveren Gusto-insigne op en overhandigde hem een geschenk onder enveloppe. Vervolgens was het woord aan de Burgemeester van Schiedam, die uitvoerig de verdiensten van de jubilaris schetste en aan het slot van zijn

toespraak mededeling deed van het feit, dat H.M. de Koningin aan de heer Huijzer de bronzen medaille, verbonden aan de Orde van Oranje-Nassau heeft toegekend. Een onderscheiding, die de Burgemeester de jubilaris opspeldde en waarmede hij hem van harte gelukwenste. Ten slotte sprak de heer Buschmann namens de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel. Hij bracht de gelukwensen van deze



Maatschappij over en reikte de jubilaris het vererend getuigschrift en de bijbehorende grote zilveren legpenning van de Maatschappij uit. Hierna bleef het gezelschap nog enige tijd bijeen bij een kopje koffie, van welke gelegenheid de heer Huijzer gebruik maakte om zijn dank te betuigen voor de hem verleende Koninklijke onderscheiding en voor de ontvangst door de Directie.

WONINGRUIL

Een van onze werknemers bewoont thans een drie-kamerwoning aan de Van Houtenlaan (Nieuwland) te Schiedam. De huur van deze woning bedraagt f 13,— per week.

Hij wil deze woning gaarne ruilen voor een woning in het oostelijk deel van Schiedam.

Gegadigden voor deze ruil kunnen zich wenden tot de afd. Personeelszaken.

Boottocht met de gepensioneerden op 19 juli 1960

In alle vroegte stonden velen van onze gepensioneerden al op het Schiedamse Hoofd te wachten op de „Erasmus”, die om 9.15 uur aanlegde en om 10 uur zou vertrekken. Aan de haast van de feestgangers om aan boord te komen, zou men niet gezegd hebben, dat men drie kwartier de tijd had om een goede plaats te zoeken.

In tegenstelling met vorige jaren waren het ditmaal de dames van het kantoor, die voor de bediening zorgden. Dit verhoogde nog de gezellige sfeer, want nu was het nog meer „Gusto onder elkaar”.

Het weer was buiten verwachting gunstig. Een pianist en twee jeugdige gitaristen verzorgden het muzikale programma, waarvan de polonaise 's middags het hoogtepunt was.

De tocht ging tot het Slot Loevestein. Op de heenreis maakte men de „Nieuw Amsterdam” reisvaardig, die we toen op de terugweg passeerden. Voordat men het wist was het einde van deze heerlijke dagtocht in zicht. Mevrouw Smulders, mej. Heijnen en de heer v. d. Berg (de restaurateur van de „Erasmus”) spraken woorden van waardering en dank voor de prettige medewerking tot de gepensioneerden. De heren Van Putten en De Graaf dankten namens de gepensioneerden. Laatstgenoemde zei, dat deze jaarlijkse tocht door ieder zo gewaardeerd wordt en de gepensioneerden het gevoel geeft, er nog echt bij te behoren. Daarna maakte men zich gereed voor het afscheid. Aan wal werden we verwelkomd met een pittige mars van Gusto's Muziekgezelschap. Velen bleven nog enige tijd luisteren, maar ook daaraan kwam een eind.

Tegen 7 uur was de rust op het „Hoofd” weergekeerd. Leeg en verlaten vertrok de „Erasmus”. Maar in de huizen van onze gepensioneerden zal er nog druk gepraat zijn over deze geslaagde dag.

V. H.

WAT DOEN DE GEPENSIONNEERDEN

met hun vrije tijd?

De man, die gepensioneerd wordt, ziet zich gesteld voor de overgang van het werkzame leven naar de periode van rust. Hij heeft dan geen werkring meer en moet dus trachten zijn vrije tijd te vullen. Voor de een is dat gemakkelijker dan voor de ander. Er zijn mensen, die bepaalde hobby's hebben en in de tijd, dat zij nog in het arbeidsproces waren opgenomen, eigenlijk te weinig tijd voor die hobby's hadden. Worden zij nu gepensioneerd, dan kunnen zij zich ten volle aan hun hobby geven. Voor hen is de besteding van de vrije tijd geen probleem.

Maar er zijn er ook, die eigenlijk met al de vrije tijd, die hun plotseling toevalt, niet goed raad weten. De eerste tijd is dat niets doen wel aardig. 't Is net of je met vakantie bent, maar als die vakantie lang gaat duren, dan komt de verveling. Dan weten ze met hun tijd geen raad meer.

Voor hen nu, kregen we van een van onze gepensioneerden, de heer v. d. Male, een tip. Tijdens de boottocht heeft hij een gesprek gehad met Mevrouw Smulders en daarbij is dat probleem van de vulling van de vrije tijd blijkbaar ter sprake gekomen. Mevrouw Smulders heeft hem geadviseerd het Braille-schrift te gaan leren schrijven en dan de vrije tijd beschikbaar te stellen voor degenen, die zeer veel moeten missen, nl. de blinden.

Er is in de wereld van de blinden een enorme behoefte aan lectuur in Braille-schrift en iedere medewerking om (uit de aard der zaak vrijwillig en onbezoldigd!) in deze behoefte te voorzien, wordt gaarne en met grote dank aanvaard.

De gepensioneerden, die iets voor dit mooie werk voelen, kunnen zich in verbinding stellen met een van de Blindenbonden (Algemene, Christelijke of Rooms Katholieke), of met de Maatschappelijk Werkster of de afdeling Personeelszaken van de Werf Gusto.

UIT ONS MIDDEN

In dienst gekomen:

1-7-1960	W. J. C. 't Hart	volontair S.B.
1-7-1960	L. J. Ham	tekenaar Kraanbouw
4-7-1960	J. Fakkell	monteur Montage-afd.
4-7-1960	J. Verhoeff	hulpijzerwerker S.B.
4-7-1960	M. Buurke	lasser Montage-afd.
5-7-1960	M. Voets	transporteur S.B.
11-7-1960	F. J. de Kil	volontair S.B.
11-7-1960	J. Vonk	monteur Montage-afd.

13-7-1960	E. O. Dingilian	volontair M.B.
18-7-1960	D. C. Wapenaar	fraiser M.B.
18-7-1960	J. J. Stok	sjouwer M.B.
18-7-1960	H. Nuis	monteur Montage-afd.
21-7-1960	W. J. J. Vroom	fraiser M.B.
25-7-1960	O. Mein	constructiewerker Montage-afd.
25-7-1960	P. W. Mark	lasser Montage-afd.

Terug uit militaire dienst:

4-7-1960	J. Koevermans	scheepsbeschieter S.B.
----------	---------------	------------------------

Geboren:

3-7-1960	Jozina Johanna, dochter van L. Izelaar en J. G. Izelaar-Rietberg.	
6-7-1960	Cornelis, zoon van A. Verveen en A. G. Verveen-Snijders.	
8-7-1960	Petrus Dingeman, zoon van G. Anemaat en J. M. Anemaat-Pronk.	
12-7-1960	Dirk Andries Christianus, zoon van S. Krouwel en I. H. Krouwel-Kluyver.	
15-7-1960	Cornelis, zoon van B. de Keijzer en J. de Keijzer-den Boef.	
22-7-1960	Willem, zoon van D. Dekker en T. Dekker-Pieters.	
27-7-1960	Maria Antonia Elisabeth, dochter van C. Schot en G. Schot-Plooi.	
28-7-1960	Martine Elizabeth, dochter van J. de Man en G. M. de Man-v. d. Velden.	

Gehuwd:

30-6-1960	P. Bijl en H. Schuster.
-----------	-------------------------

DANKBETUIGINGEN

Aan de Gepensioneerden.

Ontroerd door de enorme verwenning met een zo grote mand van 't heerlijkst fruit, kom ik U in Het Zeskant mijn hartelijkste dank uitspreken. Ik hoop, dat we elkander in 't volgend jaar weer in zo'n blijmoedige stemming en gezondheid terug mogen zien.

Met hartelijke groeten,

Mevr. Frans Smulders-Reichlin.

Bijzonder aangenaam werden mijn vrouw en ik verrast met een prachtige fruitmand, die ons door de gepensioneerden, die aan de boottocht op 19 juli jl. hebben deelgenomen, werd aangeboden. Wij betuigen daarvoor gaarne onze recht hartelijke dank.

J. A. G. Roeters van Lennep.

Mede namens mijn vrouw en kinderen betuigt ondergetekende zijn hartelijke dank aan de Directie, Mej. Heijnen, chefs, bazen en collega's voor de huldiging en de geschenken bij zijn 25-jarig dienstjubileum.

M. Burger.

Voor de vele blijken van belangstelling en de geschenken, die ik ter gelegenheid van mijn 25-jarig dienstverband bij de Werf Gusto mocht ontvangen, betuig ik, mede namens mijn vrouw en kinderen, mijn hartelijke dank aan de Directie, mej. Heijnen, chefs, bazen en collega's en aan het Dorusfonds.

H. Semeijn.

Mede namens mijn vrouw en kinderen betuig ik mijn hartelijke dank aan de Directie, mej. Heijnen, bazen en collega's voor de vele blijken van belangstelling, ondervonden bij mijn 25-jarig jubileum.

M. Bezemer.

Hierdoor betuig ik, ook namens mijn vrouw, mijn hartelijke dank aan de Directie voor het mij bij mijn vertrek van de Werf Gusto toegekende pensioen. Voorts mijn dank aan mej. Heijnen, bazen en collega's voor de mooie geschenken, die ik ter gelegenheid van mijn afscheid mocht ontvangen.

A. M. Aalsma.

Mede namens mijn vrouw betuig ik mijn hartelijke dank aan de Directie voor het mij toegekende pensioen. Voorts dank ik mej. Heijnen hartelijk voor de hulpvaardigheid, die ik van haar heb mogen ondervinden.

G. den Uijl.

De gepensioneerden van de Werf Gusto te Slikkerveer betuigen hierdoor hun oprechte dank aan de Directie en mej. Heijnen voor de gezellige en prettige dag, die zij hebben genoten bij de boottocht.

L. de Werker.

De gepensioneerden van de Werf Gusto betuigen de Directie hun hartelijke dank voor de anthraciet, die zij ook dit jaar weer mochten ontvangen.

De leden van het Geschenkenfonds „Gusto” te Slikkerveer betuigen hierdoor hun hartelijke dank aan Bestuur en leden van dit fonds voor de geschenken of het fruit, dat zij bij hun huwelijk, pensionering, jubileum of ziekte mochten ontvangen.

Geschenkenfonds „Gusto” Slikkerveer

Nu ons geschenkenfonds een jaar bestaat, zullen we onze eerste jaarvergadering beleggen. Deze vergadering zal plaats vinden op *woensdag 7 september 1960*, in het Gebouw „De Vriendschap”, Donckselaan te Bolnes en wel om *8 uur n.m.*

Het Bestuur zal dan een overzicht geven van hetgeen er in het afgelopen jaar werd gedaan. Voorts zal het oordeel van de leden worden gevraagd over verschillende denkbeelden, die door enkele leden geopperd zijn met betrekking tot de mogelijkheden van het fonds. Tevens zal worden gesproken over de uitbreiding van het huisbezoek aan zieken.

Het Bestuur verwacht van de leden eventueel voorstellen en — zo nodig — opbouwende kritiek. Ook verwacht het Bestuur, dat de leden in groten getale ter vergadering zullen komen. Want alleen wanneer er de leden belangstelling voor de zaak tonen en niet schromen op de jaarvergadering hun mening duidelijk kenbaar te maken, kan de vereniging gezond en sterk worden.

Het Bestuur.



„Daar gaat de fluit! Stoppen maar, jongens!”

dies meer zij bestaat, zodat zij voor een dergelijke unieke gelegenheid wel wat mogen trotseren.

Hoe het ook zij het langverwachte partijtje baggeren werd vlot weggegeven, waarbij tenslotte in een bak die door een sleepbootje aan de lijn werd gehouden, werd gelost.

Het gehele programma bestaande uit:

baggeren met de lepel, met en zonder lossen in een bak en de voortbeweging van het vaartuig door middel van de achter-spud en de lepel

werd afgewerkt, na afloop waarvan er kon worden gezegd, dat ruimschoots aan de volgens contract gestelde eisen werd voldaan. Met de rotsbrekerinstallatie werd reeds eerder op de Lek gewerkt.

Daartoe was een blok gewapend beton van circa 2 m² een tiental meters uit de wal in de rivier gedeponneerd.

Er ging niets kapot, neen, dat hoefde ook niet. Er moest alleen maar worden vastgesteld of het vereiste aantal slagen kon worden behaald. En dat kon, dus was deze proef geslaagd.

Al met al werden er slechts successen geboekt en gaan de heren technici zo langzamerhand aan de slag om de *Kaser* zeeklaar te maken. De opdrachtgever, de Suez Canal Authority, zal dan te zijner tijd deze belangrijke aanwinst ten behoeve van werkzaamheden in het Suez Kanaal over kunnen nemen.

Wat dit kanaal betreft zal menig een denken dat de bodem uit niets dan zand bestaat. Niets is minder waar.

Over een lengte van ongeveer 60 à 70 km bestaat de bodem uit rots, zodat onze afnemers met recht hun lusten daarop zullen kunnen botvieren.

Tot slot volgen nog enige technische gegevens over dit vaartuig:

Lengte 38 m.

Breedte 13,5 m.

Holte 3 m.

Max. baggerdiepte 19 m.

Capaciteit 90 m³/uur.

Gewicht rotsbreker 22,5 ton.

Inhoud lepel ca. 4 m³.

Inhoud reserve lepel ca. 5 m³.



BEPROEVINGEN „MINAS GERAIS”

U zult zich nog wel herinneren, dat een belangrijk deel van de Braziliaanse baggervloot in het begin van dit jaar naar Rio de Janeiro verscheept werd. Voor dit transport, een motorsleepboot, een dienstboot, een drijvende bok, een olie- en waterlichter, een mastbok, een tussenstation en 3200 m pijpleiding, bestond in de Rotterdamse haven zeer veel belangstelling. Tegelijkertijd vertrok van de werf van onze vennoot J. & K. Smit de stationaire cutterzuiger *Mato Grosso*, gesleept door de sleepboot *Witte Zee*. Spoedig daarna vertrok de heer Van Keulen naar Brazilië om leiding te geven bij de aflevering van al dit materiaal. Na enkele maanden verdienstelijk werk is het hem gelukt alles tot volle tevredenheid aan de cliënt bedrijfsklaar over te dragen. Hierna werd de aandacht geconcentreerd op de twee nog in bouw zijnde sleephopperzuigers *Minas Gerais* en *Rio de Janeiro*. Van deze twee schepen is de *Minas Gerais* nu gereed en de beproevingen hebben medio juli plaats gehad.

Bij het vertrek uit de werfhaven De Klop was de bovenbouw van het schip gedeeltelijk gedomonteerd om de Baanhoekspoorbrug over de Merwede te kunnen passeren. Daarom voeren we naar de werf van LSZ om het schip weer te completeren. Binnen enkele dagen was dit geschied en op de elfde juli voeren we naar het Hollands Diep, waar de sleep- en snelheidsproeven gehouden zouden worden. Er stond erg veel wind: desondanks slaagden wij er in de eerste beproevingen uit te voeren.

Gedurende de tweede dag werd al sleepzuigend eerst het laadruim gevuld, waarna bij Tien Gemeten de snelheidsproeven gehouden werden. De voorgeschreven snelheid werd ruimschoots gehaald.

De derde dag was gewijd aan het sleepzuigen met verschillende sleepkoppen, waartoe aan BB een sleepkop met vast vizier en aan SB een sleepkop met los vizier gemonteerd was. Een equipe van ons laboratorium, het M.T.I. te Delft, heeft op die dag beproevingen uitgevoerd met en metingen verricht aan de zandpompinstallatie.

De veertiende juli werd gezogen met een speciaal type sleepkop. De dag kenmerkte zich door een grote drukte aan boord, daar alle technici



van de IHC-vennoten aanwezig waren. Dezelfde avond terug naar LSZ. De volgende week verlieten we deze werf om in de Waalhaven rondjes te draaien om de bekende paal voor het afstellen van de kompassen. Donderdag 21 juli. Uitgezocht weer voor de officiële proeftocht, hetgeen in deze matige zomer wel een uitzondering mag heten. Er waren zeer veel gasten aan boord, waaronder hooggeplaatste gasten uit Brazilië (enkele van deze heren brachten eerst een bezoek aan ons kantoor in Den Haag; u ziet hen op de foto met de heer Van Keulen), directieleden van vele baggermaatschappijen, directieleden van de IHC-werven enz. Op de Nieuwe Waterweg gingen de zijzuigbuizen weer overboord en met veel interesse werden de verrichtingen van het schip gevolgd.

Op zeer vlotte wijze werd het programma afgewerkt en reeds vroeg in de middag konden vele gasten in Hoek van Holland debarkeren na een volkomen geslaagde beproeving. Hierna vertrok het schip naar zee voor de vaarproef van zes uur, die eveneens bijzonder goed verlopen is.

Na de proeftocht zijn we met het schip nog enkele dagen te gast geweest bij Werf Gusto, waar nog enkele werkzaamheden zijn uitgevoerd. Op vrijdag 29 juli jl. heeft de Rederij Gebrs. Wijsmuller zich over de *Minas Gerais* ontfermd en tegen het middaguur werden de trossen losgelegd. De grote oversteek naar Rio de Janeiro, die ongeveer vier weken zal duren, was begonnen.

De sleephopperzuiger *Minas Gerais* dankt zijn naam aan één der voornaamste industriële centra van Brazilië, de streek waar de huidige President Kubitchek het levenslicht aanschouwde.

In de eerste plaats is Brazilië nu nog een agrarisch land. Het beslaat meer dan de helft van de oppervlakte van Zuid-Amerika (zie kaartje), is 250 maal zo groot als Nederland en heeft 60 miljoen inwoners. Het bezit alles, wat een land welvend kan maken: een vruchtbare bodem, een heerlijk klimaat, vooral in de zuidelijk hoogvlakten, een voldoende



De Braziliaanse bezoekers bij de I.H.C.;



De gasten gaan van boord



De directie van De Klop met de gastgevoerde

de regenval, een rijkdom aan mineralen, goede havens en een bevolking, die zich bewust geworden is van haar kracht.

In de vorige eeuw zijn talrijke Zuid-europeanen naar Brazilië geëmi-greerd en velen van hen zijn er in geslaagd een eigen plantage te stich-ten. Mede daardoor is Brazilië het land geworden van tabak, mais, rijst, katoen, suikerriet en vooral van koffie. Brazilië heeft ook vee-teelt en in zijn behoefte aan zuivelprodukten kan het zelf voorzien.

Gedurende de oorlogsjaren heeft men in Brazilië leren inzien, welk een gevaarlijke situatie kan ontstaan, wanneer de economie van een land eenzijdig wordt bepaald door de agrarische produktie en alle kapitaalgoederen moeten worden ingevoerd. Dientengevolge heeft men zich bezonnen op de mogelijkheden de eigen mijnbouw en industrie verder tot ontwikkeling te brengen. Brazilië is daardoor in snel tempo gaan industrialiseren en het beeld van het land wordt hierdoor allengs belangrijk gewijzigd.

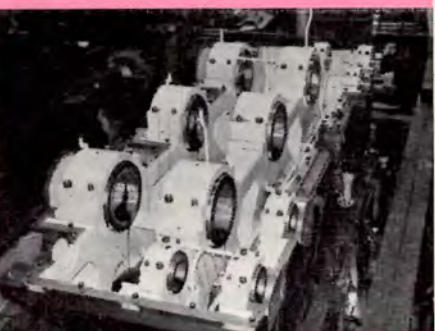
In het licht van verdere industriali-satie kan ook de aanschaffing van de door IHC Holland geleverde bagger-vloot gezien worden. Immers voor industrialisatie is men afhankelijk van goede verbindingen, niet in het minst met het buitenland. Hiervoor zijn haven met moderne outillage noodzakelijk. Een haven eist echter veel en goed onderhoud en in dit opzicht zullen de door IHC Holland geleverde baggerwerktuigen zeer zeker goede diensten kunnen bewijzen.

B. (De Klop)

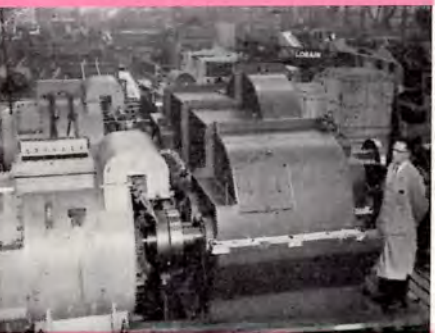




De onderkast voor de koterbank



De onderkast wordt vol gepompt met olie



De proefstand



CUTTERAANDRIJVING VOOR DE „NUEVE”

Voor Panama leveren wij een cutter-zuiger van zware makelij. Het is de *Nueve*, CO. 392.

Bij Verschure in Amsterdam werd de *Nueve* op stapel gezet en te water gelaten. In de eerste week van deze maand werden nog volop proeven genomen.

Onze venoot Conrad-Stork in Haarlem werkte ook voor deze zuiger. Daar werd een complete zeer zware tandwielkast gebouwd.

Twee gelijkstroommotoren elk met een vermogen van 375 pk drijven de ingaande as aan met een toerental van 375 omwentelingen per minuut. Door een inwendige vertraging wordt dit zeer belangrijk teruggebracht. De uitgaande as die de cutter aandrijft, weegt met bijbehorend tandwiel alleen al 10 ton. De complete kast weegt 35 ton.

Bij de beproeving in de werkplaats waren enkele heren van een Italiaanse klant aanwezig. Alles verliep naar wens.

Op de foto is iets te zien van de beproeving bij Conrad-Stork. Waar de bovenkast niet aanwezig is, zien wij de olie boven de onderkast uit spuiten.

Ook de beproeving in de wateren van Amsterdam verliep gunstig. In september volgt een volledig verslag.

KIJKJE OVER BUURMAN'S SCHUTTING

Bij de Gusto-redactie zijn vijf-en-twintig jaren als één dag, wanneer zij schrijft, dat de heer H. S. op 19 juli jl. *gedurende* 25 jaar in dienst van Gusto was. Nu weten wij — zeer zijdelings — dat tijd een relatief begrip is en een bepaald gebeuren voor de ene waarnemer sneller of langzamer kan verlopen dan voor een ander. Vandaar het woord subjectiviteit. Maar het lijkt ons vermoeiend om in één bedrijf te werken met mensen wiens tijdschaal zo ontzettend van de onze verschilt...

In het volksleven van Sliedrecht staat de dichter geworteld, die wij met de naam Gédé-Génestet zeker geen oneer aandoen. Nu bezingt hij de vakantievreugde van, wij citeren, Jantje met de pet. Zonder verder over dit onderwerp iets te willen zeggen, willen wij wel vaststellen, dat de Sliedrechtse dichter ook in dit opzicht uniek is in onze vaderlandse dichtkunst.

Bij J. & K. koos men een ondernemingsraad — een sprekend bewijs voor de stelling dat de vooruitgang ook aan de Noord niet halt houdt — en wij vrezen, dat het ogenblik niet veraf meer is, dat wij ook in Den Haag met het optreden van dergelijke organisatievormen rekening moeten houden. Wij stellen ons hierbij reeds nu voor alsdan candidaat voor de lijst der gedesorganiseerden...

Verschure wijdt aandacht aan rijshouten zinkstukken; die door asfaltmastiek vervangen zouden kunnen worden. Het viel ons daarbij in, dat ook zinkhouten rijsstukken in overweging genomen zouden kunnen worden, en vandaar kwamen wij op hinkzouten stijsrukken, rinkzouten hijsstukken en tenslotte stinkzouten hijsrukken...

De gepensioneerden van Conrad-Stork punterden mechanisch in Giethoorn, niet met straaljagersssnelheid en met zeer bescheiden lawaai. Wij betreuren dit en raden C.S. aan volgend jaar zo'n tocht te laten maken met Gusto's draagvleugenboten. Hoe ze werken weten we niet, maar de uitwerking op Giethoorn zal ongetwijfeld sensationeel zijn. Best kans, dat men in die omgeving dan wakker zal *blijven*...

Bij LSZ schrokken wij van de term explosiedeksels voor S-B-motoren. Aanvankelijk meenden wij zelfs, dat S-B stuurboord betekende maar door lang, aanhoudend en vermoeiend peinzen zijn wij tot de conclusie gekomen, dat hier sprake is van een bepaald LSZ-motortype. Waarom deze echter van explosiedeksels voorzien moeten zijn, dat is ons nog niet duidelijk kunnen worden.

