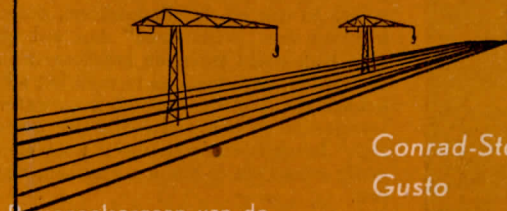
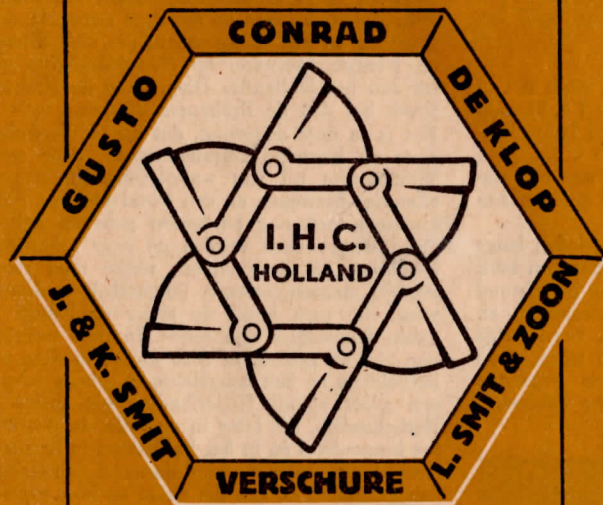


HET ZESKANT



Personeelsorgaan van de
Industriele Handelscombinatie
Holland, Den Haag

Conrad-Stork
Gusto
De Klop
J. & K. Smit
L. Smit & Zoon
Verschure

VAN DE REDACTIE

In de portefeuille van de redactie had zich een zo groot aantal artikelen verzameld, dat besloten werd dit nummer uit te breiden van de gebruikelijke acht tot zestien bladzijden; onze lezers zullen dit zeker waarderen. Alle artikelen zijn bovendien dit keer even interessant en vrijwel alle ICH-rs zullen elk stuk nuttig en aangenaam vinden.

*

Onze Sliedrechtse medewerkers weerden zich flink met een bijdrage over hun woonplaats en de prestaties van de Sliedrechtse medewerkers in het verleden en heden, en met een artikel over de spantenvloer. In dit laatste komen nogal veel termen voor, die niet voor iedereen duidelijk zullen zijn en daarom hebben wij gevraagd voor een volgend nummer een stukje te schrijven met een tekeningetje van een schip en de namen van de verschillende onderdelen.

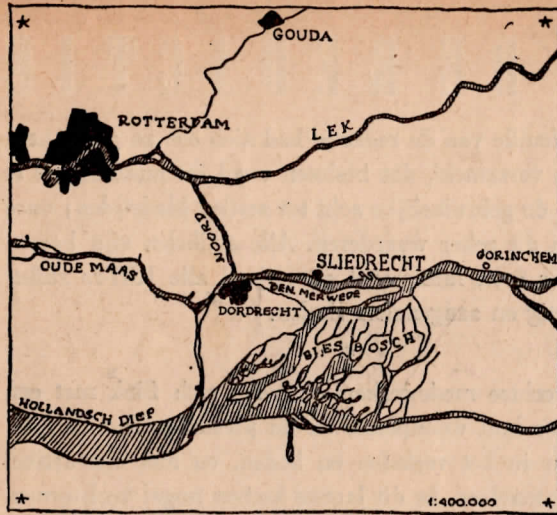
Van drie IHC-ers plaatsen wij bijdragen over hun vrijetijdsbezigheden, wel een bewijs dat onze rubriek O & O de aandacht blijft trekken; wij verwachten dan ook stellig, dat velen in potlood of pen zullen klimmen, om ook iets over hun liefhebberijen te vertellen.

Sinds Maart bezit de I.H.C. een eigen telex- of verreschrijversdienst. Vanuit het IHC-kantoor in Den Haag gaan zes eigen telegraaflijnen naar Amsterdam, Haarlem, Schiedam, Kinderdijk en Sliedrecht, en via die privé-lijnen kunnen de werven de gehele dag, onafhankelijk van de buitenwereld, onderling berichten uitwisselen; het telefoonverkeer is daardoor vrijwel overbodig geworden. Op blz. 54 vindt U een korte beschrijving van de installatie; over enkele maanden wordt de centrale vervangen door een nieuwe, bij welke gelegenheid wij een meer uitvoerige technische beschrijving zullen opnemen, die de P.T.T. ons reeds deed toekomen.

(Zie slot pag. 51)

SLIEDRECHT

DE BAKERMAT VAN HET BAGGERBEDRIJF



I.

„Kent U Sliedrecht?” zo vroeg enige maanden geleden één onzer grote dagbladen aan zijn lezers.

Als onze dagbladpers dit blijkbaar zo belangrijk vindt, dan mag deze vraag toch zeker wel gesteld worden aan de lezers van ons Zeskant.

Zou er immers wel één plaats in ons vaderland zijn, die zo belangrijk is geweest en nog is voor het baggerbedrijf? Zijn de grootste aannemers niet allen uit Sliedrecht afkomstig. Heeft hun wieg, dan wel die van vader of grootvader, niet op Sliedrecht's grondgebied gestaan? En welke plaats is er in Nederland met procentsgewijs zulk een groot aantal inwoners, die over de gehele wereld verspreid, in alle werelddelen hun arbeid verrichten? Waar worden de mannen en vaders gevonden, die op zekere dag tegen moeder de vrouw zeggen: „Ik ga binnenkort naar China. Je ziet me dan wel over een jaar of zes terug.” Is het niet in Sliedrecht en naaste omgeving? Op zulk een gezegde van voor een jaar of vijf, zes, op stap” gaan, zou ongetwijfeld bij het grootste deel onzer huisvrouwen de schrik om het hart slaan. Wat moet er in zulk een lange tijd dan wel van de achtergebleven huisgenoten worden. Moeder ziet zich dan alleen met de zorg harer kinderen belast. Maar over zulk vrouwengepraat bekommert zich de rasechte Sliedrechtse baggerman niet. Als aankomende jongeman ging hij reeds met vader „buitenaf”, als volwassen man kan hij hier op een werf of fabriek niet wennen. Hij wil vrij zijn en dat leven op een fabriek geeft veel te veel gebonden-

heid. Bovendien wat verdient men, als men hier blijft. Hij wil, net als vader, op zijn veertigste, dan wel vijfzigste jaar de schaapjes op het droge hebben. En dan die kinderen, die groeien vanzelf wel op. Is hij ook niet zonder vader groot en toch een nette kerel geworden? Van dat Sliedrecht nu en van zijn inwoners, waarde I.H.C.-ers, zal ik U in enige artikelen wat gaan vertellen.

Waar Sliedrecht ligt.

U weet toch wel waar Sliedrecht ligt? Gij vindt het in de Alblasserwaard, over een lengte van circa 7 K.M. zich als een lintworm al kronkelend uitstrekkend langs Hollands meest bevaren rivier, de Merwede.

Het is een dorp van ruim 15.000 inwoners, met een station aan de z.g. Betuwe-spoorlijn en verder gelegen aan de Rijksweg Rotterdam naar Elst.

In het centrum der gemeente werd 30 jaar geleden langs de rivier een nieuwe woonwijk gesticht, door een stuk grientland met zand op te spuiten en daarvan bouwgrond te maken. Dit gedeelte met zijn industrieterreinen en havens, waaronder ook de gemeentehaven, werd reeds spoedig volgebouwd, zodat reeds voor 1940 weer in de kom der gemeente, nu aan de Noordzijde begonnen moest worden met de aanleg van een nieuwe woonwijk.



De Biesbos.

Tegenover het eigenlijke, het bewoonde gedeelte van Sliedrecht aan de noordelijke oever der Merwede, vindt gij aan de zuidelijke oever dezer rivier, eveneens tot Sliedrecht's grondgebied behorend, de Hollandse Biesbos. Dit is een land van weilanden met enkele boerderijen en enige landbouwbedrijven, een land van greppels, sloten, bredere en smallere stromen; een land van grienden en z.g. slik-gronden, die zich uitstrekken over de Nieuwe Merwede op Noord-Brabants grondgebied, tot aan het Hollandsch Diep. Over de Nieuwe Merwede wordt het dan de Brabantse Biesbos.

Het is in deze omgeving, dat op 18 November 1421 tijdens de beruchte Elizabethsvloed, door een krachtige Westerstorm tal van waterkeringsdijken rondom deze eilandjes bezweken en een 72-tal kleinere dorpen en gehuchten, toen nog parochiën geheten, geheel door de vloed weggesleurd werden en naar schatting de ganse bevolking uit deze streek, welke toen reeds uit een 100.000 mensen bestond, jammerlijk verdrong. Aan een wieg, die toen langs de rivier de Noord aanspoelde, dankt Kinderdijk zijn naam. In deze wereld van moeder, riet en griend, in deze fauna, in deze voor natuurliefhebbers en ook hengelaars zo schone omgeving zagen een groot aantal Nederlanders het eerste levenslicht, Nederlanders, die later in de volle zin des woords en in het binnenland en in het buitenland in hun strijd en taai verzet tegen water en wind de naam van Holland hebben hooggehouden en aan die naam op hun wijze en op hun beurt nieuwe luister hebben toegevoegd.

De omgeving waar men opgroeit zet een stempel op de mens. Zo ook op de Sliedrechtse, die niet voor niets de bijnaam van „brijbroeken” dan wel „brijhappers” dragen. Hun strijd tegen de krachten der natuur, krachten die van de mens maar al te vaak het alleruiterste vergen, hebben dit slag mensen wat stug, wat verbeteren, wat onverzettelijk en ook wel zwijgzaam gemaakt.

Deze karakter-eigenschappen hebben onze baggeraars nodig gehad om te kunnen bereiken, wat zij bereikt hebben.

Het ontstaan van het baggerbedrijf.

Hoe is nu dit baggerbedrijf ontstaan? Wel heel eenvoudig. Het begon met behulp van de zand- of baggerbeugel, zoals men thans nog wel langs onze rivieren de zand-



baggeraars met hun kleine scheepjes ziet, of ook wel langs de vaarten of in sloten.

Zo'n beugel bestaat uit een houten stok van 5 à 6 Mtr. lang, aan het eind waarvan een ijzeren hoepel met linnen zak. Men laat de beugel schuren over de bodem der rivier, waardoor deze zich met zand of modder vult en waarna de beugel opgehaald wordt. De inhoud daarvan wordt dan uitgestort in het ruim van het scheepje.

Dit met de beugel baggeren, is altijd zwaar werken geweest. Niet alleen de arbeid zelf, het ophalen van de beugel met inhoud, maar ook de vele uren die men werkte en de weinige nachtrust die men had, maakte dit werken zwaar. Het was een ploeteren van de vroege morgen tot de late avond. Men ging de gehele week „op stap.” Zodra 's Maandagsmorgens het brood — dat eerst nog door de bakker gebakken moest worden en dat zij voor de gehele week meenamen en waardoor de bakker met zijn gezellen genoodzaakt was om 's Zondagsnachts direct om 12 uur te beginnen — gaar was en door de bakker afgeleverd kon worden, vertrok de baggeraar met zijn schuitje, om dan aan het eind der week terug te keren. Men verbleef dan de gehele tijd aan boord van het schuitje.

De schuit gebruikt als wekker.

Bij hoog water moest met het „beugelen” gewacht worden op laag water. Indien die lage waterstand in de morgenuren viel, liep men de kans niet bijtijds wakker te zijn en zo kostbare uren verloren te laten gaan. Men kwam toen op de idee om het vaartuigje als wekker te gebruiken. De baggeraar lei zich op de oever der rivier te slapen en bond het scheepje met een touw aan één zijner benen vast. Zodra met het water ook het scheepje begon te zakken, werd automatisch aan het been van de baggeraar getrokken, hetgeen de man op de duur wel wakker maakte.



Sliedrecht, Roodhuis

De ontwikkeling der techniek.

Dank zij de ontwikkeling der techniek, kwam er voor de baggeraar meer perspectief om zijn armzalig en hard bestaan van al maar werken van 's Maandagsmorgens tot Zaterdagavond wat te verlichten en op gemakkelijker wijze een meer lonend bestaan te vinden.

Het zou ons te ver voeren om de gehele ontwikkeling in de verschillende methoden, die in den loop der tientallen jaren bij het baggeren toegepast zijn, te bespreken. Laten we ons daarom beperken tot enkele soorten baggerwerktuigen.

Bekend is de z.g. „modder-molen”, aangedreven door paarden en welke gebruikt zou zijn omstreeks het jaar 1850 bij het graven van het Noord-Hollands kanaal, de oude weg van Amsterdam naar zee, en welk vaartuig door zijn dienst in dit kanaal de naam van „Het Groot Kanaal” kreeg.

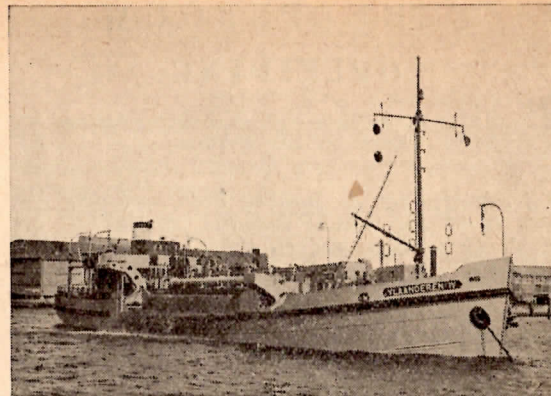
Deze molen was van hout en voorzien van een beun, waarin zich een goot bewegen kon, die aan haar ene einde boven dek haar draaipunt had en aan het andere einde door een handlietwerk op en neer kon worden gegaald. In de goot pasten schoepjes, die aan een eindloze ketting waren verbonden en welke ketting in beweging werd gebracht door paarden. De paarden liepen dan op het dek van het vaartuig in een soort ton- of karmolen.

De hiervoor genoemde goot was aan het andere einde voorzien van een ijzeren of stalen schoen om de te baggeren grond los te maken. De losgemaakte grond werd vervolgens door de scheepjes opgevoerd langs de U-vormige goot, tot hij, aan het boveinde gekomen, zich stortte in een bak of goot, die de opgebaggerde specie voerde in naast of dwars achter de molen gelegen schuitjes, die elk 10 of 12 kub. meter grond konden bevatten. Deze schuitjes werden weder met de hand gelost.

Wij zouden voor dit soort molens zelfs nog terug kunnen gaan tot omstreeks het jaar 1600. In de stad Hoorn is in het West Friesch Museum een model van zulk een molen aanwezig.

(Wordt vervolgd).

v. d. Wiel.



VLAANDEREN

IV

Op 27 April werd een geslaagde proeftocht gehouden met de door J. & K. Smit voor Belgische rekening gebouwde hopperzuiger „Vlaanderen IV.” Aan al de in het bestek voorgeschreven eisen werd met glans voldaan. Het zuigen, snelheid varen en kleppen ging geheel naar wens en hiermede is weer een deviezenobject en tevens voor een oude relatie een waardevol werkschip afgeleverd.

De afmetingen zijn: lengte 54 m, breedte 11 m en ladingcapaciteit 600 m³. Snelheid geladen 9 knoop, voortbewogen door een SMIT-M.A.N. dieselmotor van 650 APK. De „Vlaanderen IV” zal de haven van Ostende, waarin talloze wrakken liggen, uitdiepen en bevaarbaar maken en dient ter vervanging van de door de oorlog verloren gegane „Vlaanderen IV.”

Wij wensen haar bij dit nuttige werk veel succes toe.

Vervolg van pag. 49. „Van de Redactie.”

De oplossing en de uitslag van het I.H.C.-kruiswoordraadsel konden ook in dit nummer opgenomen worden. We geloven wel, dat we van een succes mogen spreken.

Dezer dagen wordt de hopperzuiger voor Argentarië te water gelaten; in het volgend nummer hopen

wij daarvan het nodige te kunnen vertellen, daarop vooruitlopend geven wij nu reeds een oriënterend artikel over het land en het baggerwerk, dat er verricht moet worden.

Een novum is ons rubriekje Boekbespreking. Indien dit in de smaak valt en er ruimte genoeg is, zouden wij daarmede kunnen doorgaan. Wat vindt U ervan?



*

Wij ontvingen van de Stichting Bedrijfsopleiding Metaal- & Electrotechnische Industrie „BEMETEL” het navolgende schrijven, met verzoek tot plaatsing in „HET ZESKANT”.

Sedert enige jaren bestaat de mogelijkheid een praktische opleiding op de werven te krijgen door middel van een z.g. *Leerovereenkomst*, volgens de bepalingen van de Wet van het Nijverheidsonderwijs.

Onder het toezicht van de Stichting Bedrijfsopleiding Metaal- & Electrotechnische Industrie „Bemetel” zullen een aantal jongelui, naar het oordeel van de Directie van een bedrijf, in de gelegenheid worden gesteld een praktische opleiding te krijgen in het door hen gekozen vak. Deze opleiding duurt drie jaren voor jongelui met diploma dagambachtsschool, voor de andere vier jaren. Voor jongelui met diploma Scheepsbouw-Ambachtsschool duurt de opleiding twee jaren. Voorzover er jongelui zijn, die reeds geruime tijd in het vak werkzaam zijn, kan de duur der opleiding korter zijn, dit ter beoordeling van de Stichting „Bemetel.”

De leerling is normaal in loondienst. Naast zijn Arbeids-overeenkomst sluit zijn Vader of Voogd voor hem een leerovereenkomst met de Directie van een werf ten overstaan van de genoemde stichting. Hiervoor behoort een leergeld te worden betaald en wel gemiddeld *20 ct. per week*. De leerling is verplicht gedurende de opleiding Nijverheidsonderwijs te volgen. Ingevolge artikel 47, tweede lid, van de Nijverheidsonderwijswet, behoeft de leerling, voor wie een leerovereenkomst volgens Titel II van genoemde wet is aangegaan, voor het volgen van het aanvullend theoretisch onderwijs geen schoolgeld te betalen. Voor de Scheepswerven komen onderstaande vakken in aanmerking:

IJzerwerken & Afschrijven in de Scheepsbouw, Scheepsbeschieten.

Voor de leerlingen, in opleiding in het vak IJzerwerken & Afschrijvingen in de Scheepsbouw wordt op de meeste werven een cursus in het

afschrijven en uitslaan in de scheepsbouw

gegeven.

De leselden daarvan worden door de Directie van het bedrijf betaald. In de toekomst zal het vak IJzerwerken & Afschrijven in de Scheepsbouw als een van de voor-

De Heer B. v. d. Werken van J. & K. Smit, die reeds meer artikeltjes voor deze rubriek schreef, vertelt hieronder iets over het begin van de amateurradiobouw.

Nu de radio zo algemeen bekend is, wil ik U eens vertellen van de tijd, toen de radio nog in haar kinderschoenen stond. Daar ik een liefhebber ben om allerlei te onderzoeken, begon ik omstreeks 1918 mij bezig te houden met de radio. Het heette toen nog draadloze telegrafie, telefonie was toen nog niet bekend, lampen en buizen voor dit werk waren er nog niet, het was toen nog werken met kristalontvangers. Nadat ik enige inlichtingen had ontvangen, begon ik zelf proeven te nemen en al gauw kon ik de Parijs-Eifeltoren en Scheveningen-haven enz. beluisteren, maar het waren morse-tekens die er te horen waren, dus moest ik die eerst nog leren. Dit is mij gelukt en zodoende kon ik weer berichten opnemen. De onderdelen welke ik nodig had, maakte ik zo veel mogelijk zelf, condensators, telefoons en zelfs het kristal werd door mezelf gemaakt. Dit kristal bestond uit lood-glans, kunstmatige looderts. Alles was wel eenvoudig, maar het ging. Verbeteren kon ik altijd nog, het was wel heel moeilijk, want je moest alles zelf proberen.

In het jaar 1919 op de 18e Maart werd voor het eerst op de Jaarbeurs telefonie gedemonstreerd. Toen waren er lampen verkrijgbaar buismodel en ik kocht toen zo'n lamp. Met de telefonie was ik de eerste in de omtrek die muziek kon beluisteren van de Jaarbeurs.

aanstaande vakken in de Nederlandse Industrie worden beschouwd. Dit komt in de opleiding tot uitdrukking. Tevens is het mogelijk te volgen: de vakcursus in het

Scheepsbeschieten.

De leerlingen, in opleiding in één der bovengenoemde vakken, ontvangen een *Werkboek*, waarin zij de door hen verrichte werkzaamheden schrijven, terwijl zij tevens naar aanleiding van verricht werk elke week een schets of tekening maken in dit boek. De leerbaas beoordeelt wekelijks de uitgevoerde werkzaamheden met een cijfer, terwijl ook voor de schets of tekening een waarderingscijfer wordt toegekend. Het werkboek behoort steeds *zeer zorgvuldig* te worden bijgehouden en in elk opzicht een indruk te geven van een leerling en zijn opleiding. Enige malen per jaar worden *Proefwerkstukken* vervaardigd, om de vorderingen ook aldus te kun-



nen beoordelen. Deze proefwerkstukken kunnen ook bestaan uit daarvoor geschikte werkstukken van de productie. Het toezicht over de opleiding wordt namens de Stichting Bemetel uitgeoefend door de Controleur, die hiervoor regelmatig het bedrijf bezoekt om zich op de hoogte te stellen van de bijzonderheden van de opleiding en de leerlingen. Aan hen, die aan het einde van de opleiding het Examen met goed gevolg afleggen, wordt uitgereikt het:

Rijks-Nijverheids-Diploma.

Bij het begin der opleiding vormen de eerste drie maanden een Proeftijd, binnen welke de overeenkomst kan worden verbroken. Zij, die voor de opleiding worden gekozen, zullen dit zeker als een onderscheiding beschouwen.



TROPISCHE VISSSEN

Ook ik wil een bijdrage voor het „Zeskant” leveren over het onderwerp „De mens en zijn liefhebberijen na werktijd.”

Ik zal U even bezighouden met mijn liefhebberij: „de tropische vissen.”

Een tropisch aquarium is een sieraad in de kamer, het geeft altijd een indruk van voorjaar- of zomersfeer. Al is het buiten ook winter, het aquarium blijft groen en de vissen in goede conditie zijn levendig.

Aan deze liefhebberij zit, net als bij andere bezigheden, veel vast, veel moeilijkheden moeten overwonnen worden, maar is het zover, dan is de vreugde des te groter. Het zou te ver voeren en te veel plaats innemen als ik zou gaan uitweiden over het onderhoud, enz. Ik zal er mij dus toe bepalen een paar visjes te noemen, die een lust zijn voor het oog. Zo is er dan o.a. de halve maanvis, die werkelijk de koning der aquariums kan genoemd worden. Ik bezit zelf 6 van die vissen en als er bezoek bij me komt, dan is men steeds vol bewondering. Het zijn dan ook mijn troetelkinderen. Er zijn echter nog zoveel soorten, die ook mooi zijn, zoals b.v. de paradijsvis, die zeer kleurrijk is, en verder de manguppen, het visje waarmee de beginner meestal aanvangt, het is zeer fijn gebouwd en heeft paarlemoeren vlekken over het gehele lijf.

Er zijn nog wel 100 soorten vissen, te veel om hier te noemen. Zelf heb ik 25 soorten in mijn bezit, wat een pracht kleurschakering vormt, vooral 's avonds als de lichtkap brandt. Onder 't genot van een sigaret en op m'n gemak gezeten in een gemakkelijke stoel, kan ik uren lang zitten kijken naar 't levendige kleurspel in mijn 3 aquariums. Zo is mijn vrije-tijdsbesteding voor mij een waar genoegen.

J. Waterreus (Gusto).

Bijgaande foto van een schilderstuk, voorstellende een halve maanvis in een aquarium werd, eveneens een vrije



tijdsbesteding, door de schrijver van bovengesteld artikel, geschilderd op de Gusto schilderclub „Beati”.

Red.

HET LEVEN DER BIJEN

*

De honingbijen leven in korven en kasten; zij leven in kolonies en overwinteren ook in kolonies, in tegenstelling met wespen, hommels, e.d., waarvan alleen het bevruchte wijfje overwintert.

De mannetjes (darren) worden in het najaar in de maand Augustus of September uitgedreven (zij worden door de bijen van de honing verdreven, verhongeren en worden dan door de bijen naar buiten gebracht), aangezien zij voor de voortplanting niet meer nodig zijn.

De kolonie bestaat des winters in normale gevallen, uit één koningin (kortweg moër genoemd), met ongeveer 15.000 tot 20.000 bijen, afhankelijk van de grootte der woning en ontwikkeling in het najaar met de ratenbouw. In het vroege voorjaar ontwikkelt zich het broednest en vermeerdert zich het volk.

Aanvankelijk heeft er een vermindering van het volk plaats, daar de overwinterde bijen meer en meer afsterven en het aantal bijen dat geboren wordt, het verlies van de afstervende oude bijen nog niet vervangt.

In de maand Mei of Juni, ontwikkelt zich de kolonie zeer snel tot 50.000 à 60.000 werkbijen.

In April of Mei worden ook de darren geboren; dit aantal loopt tot enige honderden, meer of minder, dit hangt af van de bedrijfswijze. De koningin legt de eieren (zij kan zowel bevruchte als onbevruchte eieren leggen). Bevruchte eieren worden werkbijen, onbevruchte eieren mannetjes (darren), maar het broed en de eieren worden niet door haar, maar door de pas uit de cel gekropen werkbijen verzorgd. Ook wordt de koningin door de pas geboren werkbijen gevoed en deze houden zich onledig met het schoonmaken der cellen, het bebroeden der raten en het verzorgen van het broed. Daarna nemen zij deel aan het wasbouwen, bewaken en verdedigen van het vlieggat en maken ze oriënteringsuitvluchten, om daarna dienst te doen als haal- en vliegbijen, om honing, stuifmeel en water te halen.

De koningin is het vrouwelijk deel in de bijentros. Ook de werkbijen behoren tot het vrouwelijk deel en kunnen ook in bijzondere omstandigheden eieren leggen (dit zijn onbevruchte eieren, waaruit mannetjes (darren) geboren worden). Hun geslachtsorganen zijn minder ontwikkeld en voor paring met een dar ongeschikt.

Wie zich eenmaal met de bijenteelt, deze neventak van het land- en tuinbouwbedrijf, heeft ingelaten, zal niet spoedig zijn bijenvolken afschaffen. Al zijn er jaren met winst, ook zijn er jaren van verlies. Eén en ander neemt niet weg, dat de interesse voor dit mooie bedrijf toeneemt.

F. A. Scholte (Conrad-Stork).



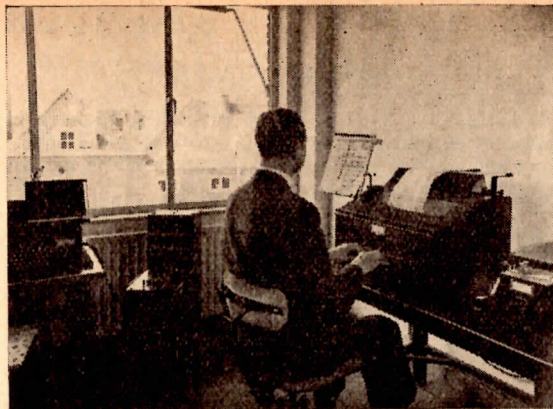


Foto 1. Bedieningscentrale, centraalpost, zendmachine, automatische zender met een ponsbandje erin gelegd

Vijftien jaar geleden werd een sensationele uitvinding gedaan, maar... niemand wilde er eerst aan. Het was een schrijfmachine, waarbij bij het aanslaan van een toets een combinatie van stroomsloten langs een kabel

Foto 3. De telexmachine bij een van de werven. Op ontvangen berichten wordt een etiketje geplakt met de naam van de afzender. Voor elke werf heeft het etiketje een aparte kleur



*
IHC
TELEX CENTRALE
*

naar een andere schrijfmachine werd gezonden die in die ontvangende schrijfmachine een zelfde letterteken deed bewegen en een aanslag op het papier tot stand bracht. De telex of verreschrijver was uitgevonden. Zij is thans in gebruik bij politie, pers en grote bedrijven, o.a. de I.H.C.

Door middel van de telex willen we een snellere uitwisseling van gegevens en gedachten onder de I.H.C.-vennoten bereiken. Een voorbeeld uit de praktijk:

De Klop heeft dringend tien kopernikkel-electroden nodig, dik drie of vier mm. Stuk voor stuk de andere vijf werven opbellen, met de kans (om niet te zeggen, de zekerheid), dat hij niet dadelijk uitsluitel krijgt? Dat zou heel lang duren; bovendien zou de magazijnmeester of inkoper, die die 5 telefoongesprekken moet voeren, op zijn stoel moeten blijven zitten, totdat alle interlocale telefoongesprekken zijn doorgekomen. De telex brengt uitkomst. De inkoper schrijft zijn noodkreet op een papertje, de typiste tikt het op de telex en via de eigen telexlijnen is het bericht bij alle andere werven in enkele minuten ontvangen.

De telex centraalpost staat bij de I.H.C. in Den Haag. Op foto 1 ziet U in het midden het kleine kastje staan met de contactpennen die de verbindingen tot stand brengen. Wanneer een werf een verbinding met een andere werf wenst gaat op de centraalpost een lichtje branden en een bel gaat over. Op de machine links ontvangt de bediende de verzoeken om verbinding met anderen. De machine rechts van de centraalpost is voor het verzenden van berichten die de I.H.C. zelf heeft voor één of meer werven.

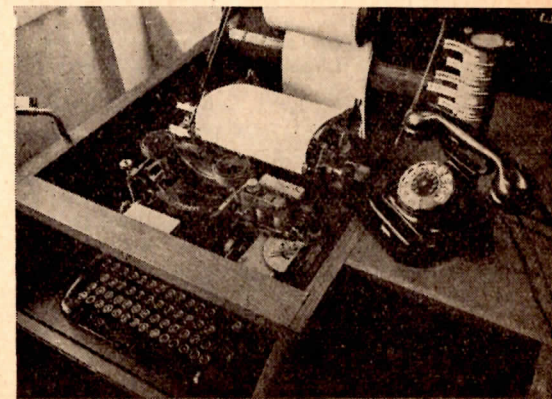
Een belangrijk instrument is verder de automatische zender, waarover de centrale beschikt. Het is met een telex n.l. mogelijk, het bericht eerst compleet te typen en pas te verzenden nadat het eerst geheel getypt is. Gedurende het typen wordt dan het bericht, behalve op een vel papier getypt, ook op een smalle strook geponst, waarbij elke letter door een combinatie van één tot vijf gaatjes wordt aangegeven. Wanneer het bericht getypt



Foto 2. Overzicht van de I.H.C. Telex-centrale

(en dus ook geponst) is, en eventueel nog eens nagelezen, wordt de geponste strook in de automatische zender gelegd (foto 1 geheel rechts) en met zeer grote snelheid (70 woorden per minuut), verzonden. Op de overzichts-foto no. 2 ziet U aan de rechtermuur de ponsbandjes hangen, die verzonden moeten worden, aan de linkermuur de bandjes die verzonden zijn. Ze worden een week lang bewaard, zodat wanneer iemand later een copie wil hebben, hij die kan krijgen. Links op de overzichts-foto ziet U verder de relaiskasten van de installatie staan.

Foto 4 Telexmachine, de kap opengeslagen





II.

De vorige maal werd gesproken over methoden om delen naar elkaar toe te brengen. Hiertoe moesten enkele plaatjes worden bevestigd met korte hoeklassen. Bij dergelijke werkzaamheden komen zulke hoeklassen elk ogenblik voor. Voor de geklonken constructies had de ijzerwerker nodig montagebouten en sleutels, voor de gelaste constructie zal hij moeten beschikken over plaatjes, spanschroeven, en een compleet lastoestel, om de tijdelijke verbindingen te maken. Het lassen in de naad zal hij natuurlijk aan de lassers overlaten. Hij zal dan ook in staat moeten zijn om een hoeklas te leggen om het plaatje te bevestigen. Het is niet logisch om dat te laten doen door een lasser, hier gaat het slechts om een tijdelijke verbinding. Wanneer bij de groep ijzerwerkers, die met de aanbouw is belast, er één is, die met een lastoestel kan omgaan, dan behoeft niet langer een lasser aldoor te wachten om af en toe maar eens een klein eenvoudig karweitje van een halve minuut te verrichten. Omdat nu een ijzerwerker deze kleine hoeklassen zal gaan leggen, is het goed, over deze hoeklassen nog iets meer te zeggen.

We moeten liefst gebruik maken van een gasmantel-electrode van 4 mm. dikte.

Voordelen van gasmantel-electrode

Deze electrode heeft n.l. enige voordelen. Deze voordelen sommen we hieronder op een rijtje op:

- 1e. Deze electroden zijn te verlossen in alle standen.
- 2e. Een las van 40 mm. lengte kan reeds tot een ton trekkracht verdragen.
- 3e. De inbranding is niet diep, zodat bij verwijderen van het plaatje niet een stuk uit de plaat wordt mee-ge scheurd.

Een ander detail, waarbij het belang heeft even stil te staan, is aangegeven in fig. 1; hier liggen twee platen niet in het zelfde vlak. Ze worden nu onderling op de juiste plaats gedrukt door het aandraaien van een moer. De bout waarop deze moer wordt gedraaid is gelast aan de plaat, die te laag ligt. Een stuk hoekstaal met de

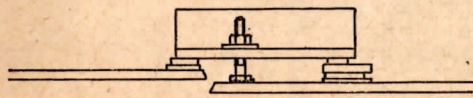


Fig. 1

nodige plaatjes brengt de kracht over. Deze methode is nu te vergelijken met fig. 2, waar een strip van speciale vorm met een korte enkele hoeklas op de te lage plaat is bevestigd. Door middel van een spie wordt nu met een hamer de te hoge plaat naar beneden gedreven. Desgewenst slaat men daaronder een volgende spie. Zowel de montage als het verwijderen van de onderdelen in fig. 1 is veel tijdrovender. Fig. 2 geeft een belangrijk goed-

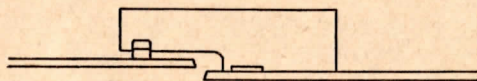


Fig. 2

kopere oplossing om het doel te bereiken. Wel is er nog enig verschil tussen beide methoden. Met de bout-moer constructie kan een grotere afstand worden weggedrukt, met de spie kan meer kracht worden gedaan.

Nieuw type spanklem

Gedurende de oorlog is in Amerika een stuk hulpgereedschap ontwikkeld, dat daar op alle werven op grote schaal is toegepast. Dit gereedschap is afgebeeld in fig. 3, en wordt in Amerika genoemd: Jack Clamp, hetgeen we zouden kunnen vertalen door Jakobs Klem. De lengte van hart bout tot einde staart is ong. 850 mm. Aan de

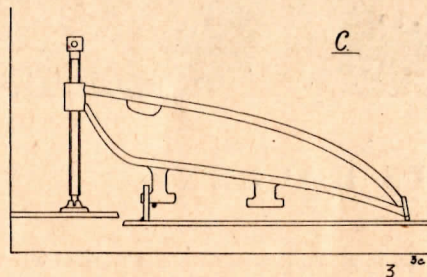


Fig. 3. Jacobsklem

staart zit een dwarsplaatje gelast om in dwarsrichting voldoende stabiliteit te geven. Aan de onderzijde zijn twee dubbele haken gelast. Op de tekening is één van deze haken gestoken door een plaatje met groot gat; dit plaatje is op het dek gehecht. Aan de bovenkant is een handvat uitgespaard in de lijfplaat. Het gebruik van dit instrument spreekt verder voor zichzelf. Dit gereedschap is zo handig gebleken, dat op de Amerikaanse

werven ploegen van twee of drie vrouwen dit werk uitvoerden, één was dan opgeleid om de hechtlassen te kunnen leggen voor het bevestigen van de plaatjes, en wanneer de platen onderling juist zijn gesteld, deze zo te kunnen vastzetten. Wanneer de platen op de juiste manier vast zitten, komt de Jakobsklem weer vrij en kan het plaatje worden afgebroken.

Het hechten van de platen, wanneer deze juist zijn afgesteld, kan b.v. geschieden zoals aangegeven in fig. 4. Er is dus niet gehecht in de naad, maar op een andere wijze zitten de platen toch vast. Er is dus niet in de naad gehecht. Maar dan behoeft de hecht ook niet gelegd te worden door een gediplomeerd lasser, zelfs al is het een heel belangrijk verbanddeel. Het is dus ook logisch, dat

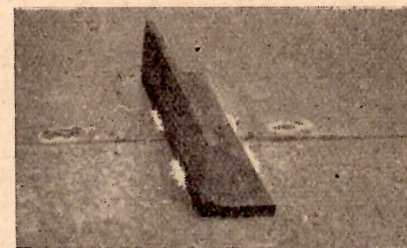


Fig. 4

dit deel van de montage door de ijzerwerker wordt uitgevoerd. Later komt de lasser, en die zal zorgen, dat de naad wordt gemaakt van goede kwaliteit; dat is immers ook zijn vak. Het hechtwerk in fig. 4 is het werk voor de ijzerwerker; evenals hij in geklonken constructies met montagebouten de delen op de plaats stelt, doet hij dit bij de gelaste constructie met hechten.

Nu kunnen we hierbij direct wel vertellen, dat de methode van fig. 4 helemaal niet de meest ideale is. Daarover een volgende keer meer. Op dit terrein is in onze bedrijven nog veel te doen, en daarom wordt hier nogmaals herinnerd aan de ideeënbus.

J. R. de Waard.

In de eerste regel van het vorig artikel vroegen wij de attentie van de „lassers.” De aandachtige lezers zullen bemerkt hebben, dat bedoeld was ijzerwerkers, belast met het verbouwen van lasconstructies.

„In de 5e regel van onder staat 5/9”, hetgeen moet zijn 5/8.”





VAN DE BOUWPLAATS BOLLÈNE

Als ik deze brief schrijf is het Zondagmiddag, een dag, waarop hamer en verder gereedschap rusten.

De baggermolens, waaraan U allen medewerkt, beginnen al vorm te krijgen. Het is hier ondertussen een echte scheepswerf geworden met al het lawaai van klinkhamers enz.

3 Amerikaanse pontons en 2 baggermolens in aanbouw is voor een normale werf een behoorlijk stuk werk, laat staat hier tussen de bergen.

De meeste mensen hier hebben nog nooit iets dergelijks gezien, nog minder aan dergelijke objecten gewerkt.

Wij, die de montage uitvoeren, zijn trots op ons werk. Maar niet minder trots kunt U zijn, die zo'n stuk werk uitdenkt en maakt. Het is voor ons precies een mecano-doo, zo sluit alles op en in elkander.

Het is voor U dubbel moeilijk om te controleren of alles wel precies klopt en past, daar in Holland niets van tevoren gemonteerd wordt, tenminste niet wat de casco's betreft.

Het is daarom niet alleen, dat wij uit het oogpunt van reclame een bord van de I.H.C. op ons kantoor op de bouwplaats plaatsen, maar dit is tevens een bewijs van

datgene waartoe wij gezamenlijk in staat zijn.

De montage van het constructiewerk moet nog begonnen worden, daar dit nog niet hier is aangekomen, maar wij twijfelen er niet aan of ook dat zal een visitekaartje zijn van de I.H.C.

Wel is hier een groot gebrek aan alle onmogelijke dingen, want dikwijls houden wij ons hart vast als alle zes laswagens tegelijk in bedrijf zijn. Want als men weet, dat de toevoerkabel berekend is op hoogstens 3 stuks, dan begrijpt U wel wat het zeggen wil het dubbele daarvan te verlangen, maar tot nog toe gaat het, dus houden zo.

De kranen op rupsbanden, waarmede b.v. een grote huidplaat opgehesen wordt, staat je wel vriendelijk „bonjour” toe te knikken en een kraan op luchtbanden moet ook wel eens dienst doen als pers om over de kromgebogen onderdelen te rijden, maar dat mag niet hinderen.

Begin Mei hopen wij de eerste 3 pontons tewater te laten; de sleden daarvoor worden reeds gelegd.

Een kleine proef hebben wij reeds voor ons zelf genomen om 1 ponton 4 meter te versleden en met succes!

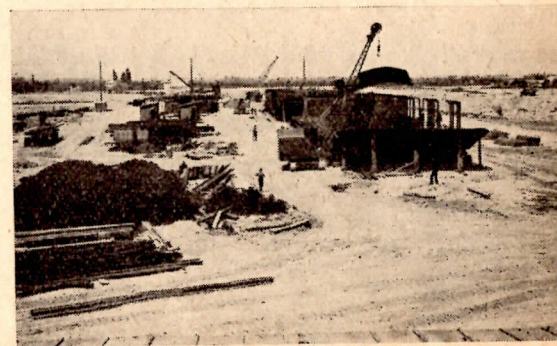
Als hier hadden wij een „Tornadozer” van stal gehaald.

Dat is een monster op luchtbanden. De handen hebben een diam. van 1600 en zijn 600 mm breed. Als zo'n ding begint te trekken moet het buigen of... nu ja U weet wel. Dat versleden van het ponton was nodig om de bouwput 5 meter kleiner te kunnen maken. Als alles gaat volgens het plan, gaat de eerste molen begin of half Juli tewater. En dan hoop ik U in een volgende brief te kunnen melden, dat de tewaterlating met goed gevolg heeft plaats gevonden.

Allen gegroet.

P. C. van Diepen.

(Bovenstaand artikel kon niet meer in ons vorig nummer worden opgenomen. Inmiddels ontvingen wij enkele foto's van de montage en de tewaterlating, die wij hierbij afdrukken).



De Spantenvloer

Toen verleden jaar onze firma-redacteur een beroep op mij deed, om ook eens een artikel te schrijven voor ons „Zeskant”, heb ik dat geprobeerd met „Mijn reis naar Siberië.”

Hier volgt thans mijn tweede artikel, in de hoop hiermede enig begrip over het werk op en de betekenis van de spantenvloer aan te kweken bij die I.H.C.-ers en hun huisgenoten, die hiervan nog niet of nog niet voldoende op de hoogte zijn.

„Het hart van de scheepsbouw.”

U weet toch wel waar de spantenvloer ligt en wat zij is. Die spantenvloer, daar ergens in de scheepsbouwloods, die mooie gladde en vlakke houten vloer, die wat hoger ligt dan de begane grond en die iedere bezoeker van de werf steeds zal opvallen.

Al weet nu wel een ieder, die in de scheepsbouw werkzaam is, waar de spantenvloer ligt, de meesten van hen weten evenwel niet precies, wat daarop gebeurt. Dat is ook niet zo eenvoudig en het vereist voor de leek heel wat inspanning om dat te gaan begrijpen. Dat is ook het geval met hen, die daar voor het eerst aan het werk gezet worden. Men zal eerst grondig opgeleid moeten worden om te kunnen optreden als geschoold vakman op de spantenvloer.

Zelf heb ik vele jaren deze functie bekleed en met trots kan je dan zeggen „De spantenvloer is het hart van de scheepsbouw”, daar kan de ware scheepsbouwer zijn hart ophalen aan echte scheepsbouwkunst.

Spantenvloer en Kantoor.

Voor dat we nu verder gaan met de spantenvloer, zullen we eerst even een kijkje gaan nemen op het kantoor en het verband gaan zien tussen beide.

Er heerst daar op het kantoor een aangename drukte. Er is weer een schip bij! Dit gerucht gaat met een zekere voldoening door het kantoor en verder over de werkplaatsen.

Op de tekenkamer komen eerst de tekenaars en daarna op de administratie de inkoopers en de correspondentieafdeling aan het werk.

Een lawine van tekeningen en berekeningen moeten snel gemaakt worden, want als er een nieuw schip wordt gebouwd, is er doorgaans haast mede. Er moet dus direct aangepakt worden, want de Hollandse scheepsbouwer staat er op, dat de overeengekomen termijnen aangehouden worden. Voorwaar een van die goede Hollandse

eigenschappen van: Een man, een man, een woord, een woord.

Na al de noodzakelijke voorbereidingen op het kantoor en nadat de lijnentekening, met de spantenlijst op de spanten vloer afgegeven zijn, begint dan

Het werk op de spantenvloer.

Het eerste werk is dan de lijnen van het schip op ware grootte op de spantafstanden „uitstroken.” Vervolgens wordt de voor- en achterstevan van het te bouwen vaartuig in zij- en boven-aanzicht uitgezet en in de houten vloer geschrapt. Dan wordt het spantraam gevormd.

Nu zijn de plaatgangen aan de beurt om uitgezet te worden, waarbij ter dege rekening gehouden moet worden met de afmetingen van het bij de walswerken bestelde materiaal. De landen moeten zo geplaatst worden, dat de huidplaten er goed uit kunnen.

Geleidelijk komen er meer onderdelen van het schip, die op de vloer uitgezet moeten worden, als: langsschotten, zaadhouten, zij en dekstringers, bovenbouw enz. te veel om op te noemen.

Hierna worden de landen met verf „aangehaald”, de spanten en alle onderdelen van nummers en tekens voorzien. Ondertussen zijn van de tekenkamer de werktekeningen aangevoerd en het zijn de afschrijvers die aan de slag kunnen gaan met het maken van mallen en het opmeten van het materiaal. De gegevens, die de afschrijvers niet op de tekeningen vinden, krijgen zij wel op de spantenvloer.

De verdere voortgang van het werk.

Er kunnen nu telkens meer mensen ingeschakeld worden voor de bouw van het nieuwe vaartuig, nl. de spantenbuiger, de hoekijzersmid, de man van de platenpers. Zij allen moeten een begin maken met het slaan van de vormroeden volgens de spantvormen en het opnemen van de spantzweïën.

Er moet ook geweten worden, hoe en waar de kielbalk moet komen te liggen, om daarop het schip straks te gaan bouwen.

Het is de man van de spantenvloer, die voor een ieder klaar moet staan om alle maten, welke voor de bouw van het schip nodig zijn, te geven en die ondertussen kalmpjes aan doorgaat met het uitslaan van de verschillende scheepsvormen.

De spantenvloer is dan ook met recht de ziel van het scheepsbouwbedrijf, daarover gaat het werk van de con-

structeur en dat van de ijzerwerker. Van hieruit gaan de gegevens naar alle punten van het bedrijf, waar deze ook nodig mochten zijn.

Het is begrijpelijk, dat een buitenstaander vol bewondering toeziet, hoe al deze onderdelen, platen, profielen, enz., recht en gebogen, van klinknagelgaten voorzien, straks aan boord precies op elkaar passen.

Om dit alles te kunnen bereiken, moet niet alleen de man van de spantenvloer, maar ook moeten de afschrijvers en ijzerwerkers goede geschoolde vakmensen zijn.

Het nut van een goede vakschoolopleiding, als o.a. ambachtsschool en nijverheids(avond)school springt hierbij duidelijk naar voren.

Wellicht is er voor ondergetekende later nog wel gelegenheid om wat te schrijven over het onderricht dat op sommige ambachtsscholen en nijverheids(avond)scholen in het speciale vak scheepsbouw voor ijzerwerkers en a.s. ijzerwerkers gegeven wordt.

A. J. Korevaar. (Klop)

Oplossing

KRUISWOORDRAADSEL

De goede oplossing van het kruiswoordraadsel in ons nummer van Mei is:

Horizontaal: 1. Idem; 6/31/64 IHC; 8. Sten; 12. Indië; 13. Latoen; 14. Natte; 16. Ark; 17. D; 18. Ordernummer; 24. Shah; 26. U; 27. Edem; 28. Ozo; 29. St.; 32. Met; 33. Oil; 34. Te; 36. Kerel; 38. Regentijd; 40. Voldoen; 42. A; 43. Ir; 44. Ee; 46. G.N.; 47. E; 48. GEB; 49. E.D.; 50. LB.; 53. e.a.; 54. Inzamelen; 65. Edict.

Verticaal: 1. Ina; 2. DDT; 3. Eitop; 4. Meer; 5. Bode; 7. Leem; 8. Sta; 9. Tors; 10. Eekhoorn; 11. NN; 15. UN; 19. Dieet; 20. Uren; 21. Mem; 22. Ede; 23. Rat; 25. Azië; 30. Teer; 35. Leeg; 36. K.O.; 37. EE; 39. Nee; 41. Dokken; 42. and; 45. Hallo; 46. Geste; 51. Bah; 52. Ems; 54. In; 55. ND; 56. Boze; 57. Al; 58. E.C., 59. Em; 60. N.B.; 61. Da; 62. It; 53. C.I.

Er zijn bij enkele nummers andere oplossingen mogelijk, die ook goed gerekend zijn.

Er zijn 91 goede oplossingen ontvangen en 39 onjuiste. Er worden 3 prijzen beschikbaar gesteld in de vorm van een boek naar keuze van de winnaar ter waarde van f 7.50. Bij loting door de kern van LSZ zijn de volgende winnaars uitverkoren:

A. v. d. Vlies, magazijnmeester „De Klop”.
W. Ackerman, calculatie S. en C., Werf Gusto,
Jac. de Deugd, draaier, L.S.Z.

Willen deze heren aan hun firmaredacteur opgeven, welk boek zij wensen te ontvangen?



ARGENTINIË

H O P P E R Z U I G E R C. O. 3 2

Het bouwen van de hopperzuiger C.O. 32 voor rekening van het Argentijnse Ministerio de Obras Publicas, door de Werf Gusto, die op 17 Juli a.s. van stapel zal lopen, heeft ons in nauw contact gebracht met Argentinië.

Als inleiding vóór de technische beschrijving van de zuiger is het misschien wel interessant om iets mede te delen over het land en de plaats waar het vaarttuig zijn nuttig werk zal gaan uitvoeren.

Een beetje aardrijkskunde

Argentinië bestaat uit 14 Provincies en 10 z.g. „Gobernaciones.” De provincies zijn eigenlijk onafhankelijke staten en wat in het algemeen onder República Argentina doorgaat is veelmeer een federale republiek, reder waarom de hoofdstad Buenos Aires dan ook meestentijds „Capital Federal” wordt genoemd. Op dit laatste zij speciaal gewezen, daar de „Provincie Buenos Aires” een geheel afzonderlijk gebied is, dat administratief niets met de „Capital Federal” te maken heeft, want zelfs de hoofdstad van deze provincie is een andere stad, n.l. La Plata.

Dat Argentinië een enorm groot gebied beslaat, is natuurlijk een ieder bekend. Om dit echter nog even te demonstreren zij vermeld, dat het land ca. 2.8 miljoen km² beslaat, wat betekent, dat het Europeese Nederland met zijn 34.200 km² ca. een 80ste gedeelte ervan is.

Argentinië heeft volgens de kortgeleden gehouden volkstelling een bevolking van 16 miljoen zielen. Vergeleken bij de 10 miljoen van het tegenwoordige Holland is dit natuurlijk uitermate weinig, zodat er nog heel wat plaats is voor mensen, die zich in dit gedeelte van Zuid-Amerika willen vestigen. De Capital Federal heeft met haar randgemeenten een bevolking van ruim 3 miljoen mensen, d.w.z. iets minder dan een 5de van de bevolking van het gehele land. Dat van een „waterhoofd” gesproken wordt, is dan ook te begrijpen!

De stad Buenos Aires ligt aan de Rio de la Plata, de samenvloeiing van de beide grote rivieren Uruguay en Paraná.

.... en een beetje geschiedenis

In 1536 landde op de plaats waar de stad thans ligt, de

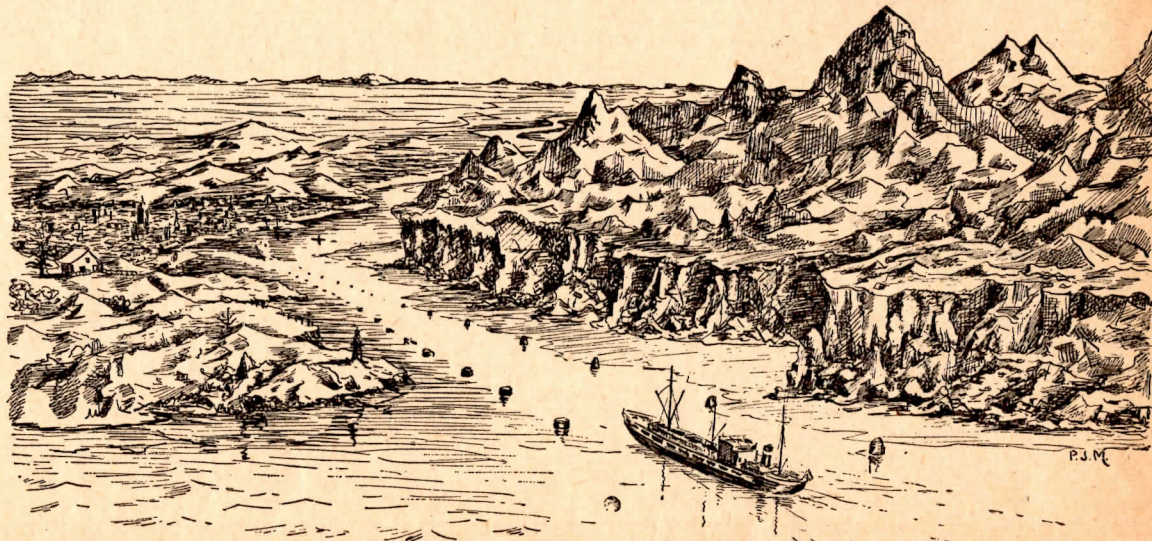
Spaanse veroveraar Pedro de Mendoza en 44 jaar later zette Juan de Garay op dezelfde plaats weder voet aan land en stichtte hij de „Ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Santa Maria de Buenos Aires”, een weidse naam, die in de loop der jaren tot Buenos Aires afgekort werd, wat eigenlijk „Goede Luchten” betekent. De keuze van deze naam is niet al te gelukkig geweest, want alle inwoners van Buenos Aires zijn het erover eens, dat het klimaat aan de andere kant van de rivier, d.w.z. aan de Uruguayse zijde en zeer speciaal daar waar thans de stad Montevideo ligt, veel beter is. Behalve dit is er in Uruguay ook meer natuurschoon en zeer speciaal de buitenlandse bewoners van Buenos Aires beklagen zich er steeds over, dat het wat dit punt betreft, hier eigenlijk alles behalve prettig is. Om iets van de natuur te genieten, moet men 800 tot 1200 km het binnenland ingaan, want eerst in Córdoba, resp. Mendoza,

begint eigenlijk het natuurschoon, waaraan wij allen zulk een behoefte hebben.

Het Andes gebergte, waar eigenlijk het natuurschoon te vinden is, vormt de grens tussen Argentinië en Chile. Het heeft zeer hoge pieken en de bekende Aconcagua reikt tot 7190 m. boven de zeespiegel. De Andes zijn groots, en mooi, doch niet liefelijk. Met de Zwitserse bergen zijn zij niet te vergelijken, want de toerist zal er tevergeefs dorpen met kerkjes in een dal of koeien met bimmelende klokken op de hellingen zoeken, maar toch heeft het Andesgebergte, al is het dan ook van geheel andere aard, veel aantrekkelijks.

Rivieren, slib en baggerzuigers

Verschillende grote rivieren in het laagland van Argentinië vinden hun oorsprong in het hoogland van Brazilië.



Deze rivieren, o.a. de Paraná, met de Paraguay en de Uruguay, voeren op hun lange tocht een vette slijb met zich mede naar de delta, welke voor deze rivieren de La Plata is.

De aanslibbing geschiedt zo snel, dat een vloot van zuigers continu op de rivieren en in de delta werkzaam moet zijn om de rivieren en de vaargeulen, welke vanuit de Oceaan de toegang tot de grote steden verschaffen, bevaarbaar te houden.

Argentinië is een exportland van betekenis — de uitvoer in 1945 bedroeg o.a. 2.5 miljoen ton graan, 1.4 miljoen ton mais, terwijl de uitvoer van vlees, eetbare en technische oliën, katoen, suiker, rijst, zeer belangrijk is. Daarom moet het M.O.P. (Ministerio de Obras Públicas) het vaarwater bruikbaar houden en bruikbaar maken. Het M.O.P. heeft op dit gebied een grote ervaring. Een grote vloot van baggerwerktuigen werkt continu op deze rivieren.

De hopperzuiger CO. 32, welke de naam M.O.P. 224—C zal dragen, zal voor de baggerwerken voor Buenos Aires in het Noord- en Zuidkanaal worden te werk gesteld.

Deze kanalen zijn niet anders dan in het gebied van de La Plata uitgebaggerde vaargeulen, welke door bakens zijn aangegeven.

Wijze van baggeren

De bodem, die uit een zachte vette laag slijb bestaat, maakt het onmogelijk dat verankerde baggermolens deze slijb verwerken. Al varende moet dit geschieden. Daarom heeft het M.O.P. beslist, dat het nieuwe baggerwerktuig een zelfvarende hopperzuiger zal moeten zijn. Om eventueel het baggeren aan de Atlantische Oceaan-kust mogelijk te maken, moet de zuiger zodanig geconstrueerd zijn, dat zij bij een max. 3 m. hoge golfslag kan werken.

Het schip vaart dus op eigen kracht, zuigt de specie op en stort deze brij in de eigen hopper — d. i. een baggerverzamelplaats in het schip — vaart naar de stortplaats, stort de specie uit en herhaalt daarna de handeling. Het storten van de specie geschiedt bij aflopend tij pl.m. 1½ km. ten zuiden van het kanaal, terwijl dit storten bij opkomend tij tengevolge van de golfstroom 1½ km. ten Noorden van dit kanaal moet geschieden.

Men is van plan de specie, dit tijdens het opkomend tij gemengd is met zand, ten Noorden van Buenos-Aires zodanig te storten, dat een kunstmatig strand ontstaat, dat tevens een te vormen meertje insluit, hetwelk voor ontspanningsdoeleinden zal worden gebruikt.

In het volgend artikel zal U iets over de hopperzuiger en haar werking worden verteld.

Aan onze I.H.C.-ers een technisch onderwerp op eenvoudige wijze in goed Nederlands uitleggen, kost onze redacteurs altijd veel hoofdbreken. Onze technici hanteeren doorgaans de rekenschuif beter dan de pen en we zien dan ook samenwerking ontstaan tussen technicus en schrijver, daar waar er brieven geschreven moeten worden, artikeltjes voor reclame, of stukjes voor Het Zeskant geleverd moeten worden. Insiders weten, dat voor het in elkaar dokteren van een behoorlijk epistel of artikel heel wat komt kijken, maar ook dat door samenwerking tussen technicus en schrijver, en vooral door toewijding, veel te bereiken is. En hoeveel moeilijker dan een enkel artikeltje is het schrijven van een compleet boek. Wij waren dan ook heel nieuwsgierig te weten, toen de *Uitgeverij Schuyt N.V., Baarn*, ons het boek *IJzer en Staal* (prijs f 5.50) ter bespreking in Het Zeskant toezond, hoe de schrijver, de heer *C. F. van Dam*, zich van deze opgaaf gekwetend zou hebben. Aan het verzoek van de uitgever hebben wij graag voldaan, omdat het behandelde onderwerp alle I.H.C.-ers ter harte gaat en omdat de auteur, die bij de Hoogovens de bezoekers rondleidt, het heeft geschreven voor leken zowel als meer technisch georiënteerden. De wording van ijzer en staal wordt beschreven van het erts af tot aan het walsproduct en ieder onzer zal er zeker veel in vinden, dat hij niet wist en dat zijn belangstelling heeft. Er staan goede foto's in en schetsen en schema's om alles zo duidelijk mogelijk te maken, terwijl de lezer door een index achterin gemakkelijk later nog eens iets kan naslaan. Het

zwakke punt is ook hier het Nederlands, dat niet veel verschilt van het gebruikelijke product; een enkel grapje er tussendoor (waarvan er een paar bepaald misplaatst zijn) kan dat niet goed maken. Onze lezers zullen dit wel geen onoverkomelijk bezwaar vinden, maar wij menen wel, dat de uitgevers daar meer waarde aan moeten gaan hechten. Overigens is het boek goed verzorgd, gedrukt op behoorlijk papier en gezet uit de schreefloze Nobel, de letter waaruit ook onze normbladen gezet zijn.

Toevalig kregen wij dezer dagen een boek in handen, dat wel een groot contrast vormt met het eerst, n.l. „Scheepswerf De Kroonprinces”, door Herman de Man. Hier is een rasartiest aan het woord, beschrijver van het Zuid-Hollandse boerenleven aan Lek en IJssel, die in deze roman het leven op een ouderwets scheepsreparatiewerfje uitschildert, dat nog wel geleid wordt door een vrouw. Wij beleven alle moeilijkheden mee, die het drijven van zo'n werfje met zich brengt, wij zien de werf groeien en na veel moeilijkheden de vrouw haar ware bestemming bereiken. Het boek is opgedragen aan Dirk Nijland, voor zijn mede-arbeid aan deze vertelling. Raden wij goed, indien wij aannemen, dat Dirk Nijland de man is geweest, die de stof voor het boek heeft helpen aandragen en bij de keuze van de vaktermen behulpzaam is geweest? Dan zou dit boek een voorbeeld zijn van de samenwerking, waarvan wij in de aanhef van dit artikel spraken en die in dit geval geleid heeft tot een gaaf kunstwerk.

C. H. van Looij.

Wijsheid betekent:

te weten wat men moet gaan doen.

Bekwaamheid is:

te weten hōe men het doen moet.

en Deugd betekent:

het inderdaad te doen!

FIRMAREDACTEURS VAN HET ZESKANT

Conrad-Stork : dhr C. Baars
 : dhr Pellen

Werk Gusto : dhr Hellemons

de Klop : dhr C. v. d. Wiel

J. & K. Smit : dhr G. Biezeno
 : dhr W. van Duinen

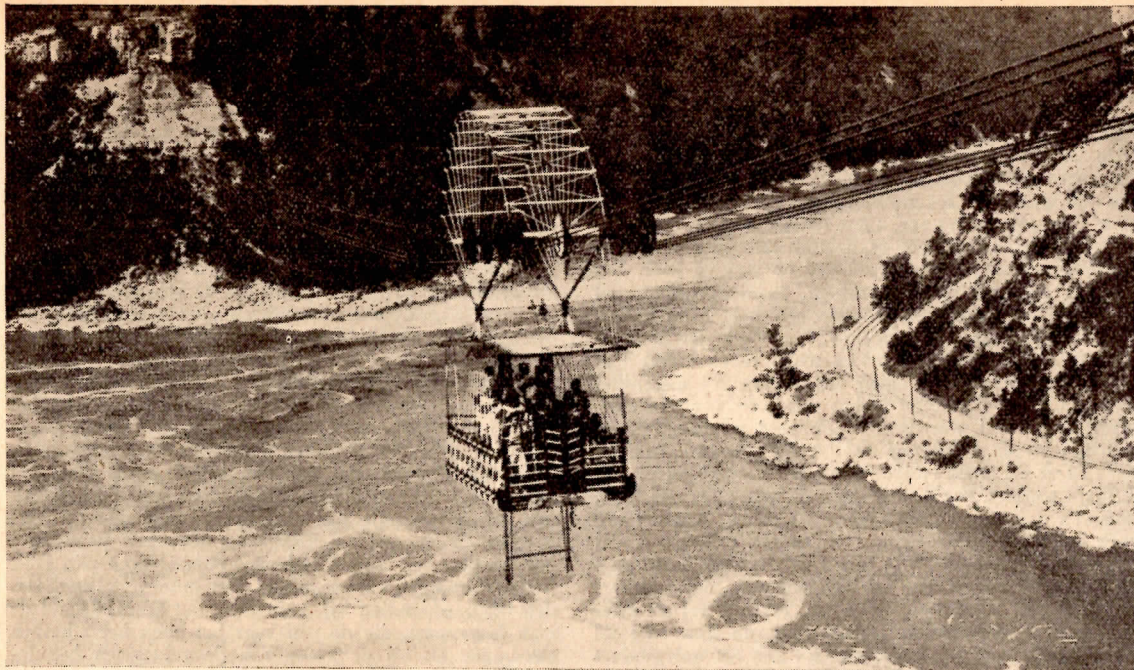
L. Smit & Zoon : Mej. R. van Dijk
 : dhr J. Koutstaal

Verschure : dhr Th. v. d. Wijden

Hoofdreductie:

Industriële Handelscombinatie Holland,
dhr C. H. van Looij, Lyceumplein 18, Den Haag





Kabelbaan over Whirlpool basin

ENIGE INDRUKKEN UIT AMERIKA

Gedurende de oorlogsjaren is de technische ontwikkeling bij de geallieerden enorm geweest op alle gebied. Voor ons is het nu de opgave, deze achterstand zo snel mogelijk en zo goedkoop mogelijk in te halen.

Eén van de ontwikkelingsgebieden, dat speciaal van belang is voor de I.H.C., is de toepassing van het lassen in de scheepsbouw.

In het voorjaar 1946 bezochten enkele Heren van de Bedrijven van de I.H.C. Amerika. Twee punten bleken daar al direct, nl. de lastechniek heeft in Amerika een enorme sprong gemaakt in de jaren dat wij geen contact met de overkant hadden, en ten tweede de ontwikkeling omvat een enorm gebied, zoals materialen, lastoestellen, hoe te construeren, hoe aan te bouwen wanneer nagelgaten ont-

breken, enz. Dit kan niet zomaar even worden afgekeken. Daarom werd besloten een deskundige er op uit te sturen, en zodoende werd aan de Heer de Waard deze taak opgedragen.

De Heer de Waard is zo vriendelijk geweest om het een en ander over zijn reis te vertellen en wij laten hem daarom gaarne aan het woord.

Om de bedrijfszijde goed te leren kennen, is het nodig om geruime tijd op een werf rond te neuzen, in overall, anders zie je nog veel dingen niet. Je moet dan werkelijk „neuzen”, en dus over stellingen kruipen, door dubbele bodems heen, in tunnels en recesses.

Het is een hele toer om alles voor zo een reis voor elkaar te krijgen; geloop van het ene Rijksbureau naar het

andere, veel papieren, stempels en handtekeningen. Voor de Amerikaanse Consul moest ik een eed afleggen, niets tegen de Verenigde Staten te zullen ondernemen, en daar kwamen ook meer dan negentig vingerafdrukken aan te pas. Toen kwam dan de dag van vertrek. Mijn vrouw bracht mij naar Schiphol, en dan gaat plotseling alles heel vlug. Als de douane-formaliteiten beginnen, kun je niet meer bij elkaar komen. De K.L.M. zorgt goed voor haar passagiers, verdaad aan lekkernijen.

Met een autobus wordt je van het douane-kantoor naar de grote zilveren vogel gebracht, de laatste maal even zwaaien naar de vrouw en dan in het toestel, waar je je plaats opzoekt.

Alles gaat vliegensvlug, los van de grond, de polders, en enkele minuten later de duinenrij onder je met de branding op de vaderlandse kust, en dan de zee. Na enkele uren is ook Engeland achter de rug, en dan Ocean, water en nog eens water, geen schip meer te zien. Zo zit je dan maar geduldig op een stoel van 's middags half twee tot de volgende ochtend vroeg met een tussenlanding in New-Foundland.

Zo een „zit” van achttien uren valt niet mee.

In New-Foundland ontbijt, en dan weer voort, nog zes uur, tot New-York oprijst met z'n wolkenkrabbers; dat is een fantastisch gezicht, je voelt je klein in die grote drukke wereld; heel anders dan bij ons, je moet als het ware even bekomen van deze overweldigende hoeveelheid indrukken. Eén dag heb ik rustig rondgekeken, en toen aan het werk, bezoeken gebracht aan verschillende kantoren, en na twee dagen op reis naar de werf bij Philadelphia.

Daar trof ik ook de Hollanders, waarmede ik zou samenwerken, wat altijd erg prettig verlopen is. Gedurende drie maanden heb ik in de functie van opzichter dagelijks een scheepswerf bezocht, en tegelijk terdege m'n ogen de kost gegeven, praatjes gemaakt met de werklui en de bazen, en ook gelast met de Amerikaanse electrode, diepe-inbrand-electroden, heel iets anders dan wij gewend zijn. Dat werk heeft menig zweetdruppeltje gekost. De Werf ligt op ongeveer dezelfde breedtegraad als Lissabon en Madrid. De gebruikelijke kleding op de werf was een onderbroek met overall er over, en na enige uren waren beide steeds doorweekt.

's Avonds thuis werken was practisch alleen mogelijk in de verkoelende tocht van een ventilator. In ieder huis waren dan ook van dergelijke dingen te vinden.

Er zijn in Amerika twee artikelen gerantsoeneerd, nl. de suiker en de whisky, en dat laatste vinden de Amerikanen het ergste.

In vrijwel ieder gezin worden grote hoeveelheden whisky gedronken, gewoonlijk met spuitwater en een blokje ijs uit de ijskast. De levensstandaard is er hoog, er wordt, doorgaans dan ook hard gewerkt, het valt op



dat de vrouwen er vaak werken; ook al zijn ze getrouwd hebben ze een baan buitenshuis en zo nemen dus ook zij deel aan het productie-proces. Ik had echter niet de indruk, dat het Amerikaanse volk daardoor gelukkiger is dan wij. Velen hebben een ontevreden trek op hun gezicht, en wanneer in een land 30% van de huwelijken weer op echtscheiding uitloopt, dan moet er toch wel iets verkeerd zijn. Als Hollander wordt je overal hartelijk ontvangen en gastvrij binnengehaald, maar je hebt wel eens het gevoel, dat wanneer je weg bent, ook niemand ooit meer aan je denkt. Men leeft daar makkelijk en oppervlakkig, geniet van het leven en gaat vroeg dood. Het is een land, schitterend om te zien, maar niet om in te leven voor een Hollander, die van gezelligheid houdt. Na verloop van tijd gaat men er zich eenzaam voelen.

De laatste maand van mijn verblijf aan de overkant heb ik rondgereisd en verschillende bedrijven bezocht en Amerikanen leren kennen, en dat heeft dit inzicht bij mij nog versterkt.

J. R. de Waard.

Er zit méér in U!

Het is niet waar, dat alleen Amerikaanse krantenjongens de kans krijgen, een man van betekenis te worden. Met dit luidruchtige beroep is de later wereldberoemd geworden Edison zijn „loop”baan begonnen en naderhand heeft hij heel wat afgereden ook, toen hij in de trein zijn eigen krant drukte. Maar zonder die kranten en die treinreizen zou hij het waarschijnlijk even ver hebben gebracht. Daarin lag niet de oorsprong van zijn succes. Hij slaagde dank zij een geweldig verstand, gepaard aan een onverwoestbare ijver en de zeldzame gave, na vier uren slapen even fris te zijn als een ander na acht. Daardoor kon hij veel langer werken dan ieder ander. En hij deed het ook.

Gelukkig is het ook niet juist, dat zo'n bijna sprookjesachtige carrière, zo'n vaart van een nederig beroep naar een topfunctie, alleen in de vorige eeuw kon gebeuren, toen er nog zoveel uitgevonden moest worden. Want ook

nu worden er uitvindigen gedaan en ook nu heeft Vader Tijd, die onafgebroken aan het grauwe tapijt van de wereldgeschiedenis weeft, verscheidene kleurige draden op zijn stramien: de bijzondere levens van merkwaaardige mensen die het, dwars tegen de sterke stroom van moeiten en zorgen in, van niets tot iets weten te brengen. Ja, er komt ook wel een dosis geluk bij. Maar dikwijls lopen we met dat geluk in de hand, zonder het te zien, zonder het een kans te geven. Dat is onze eigen fout. We moeten weten dat het er is. Het heet: zelfvertrouwen.

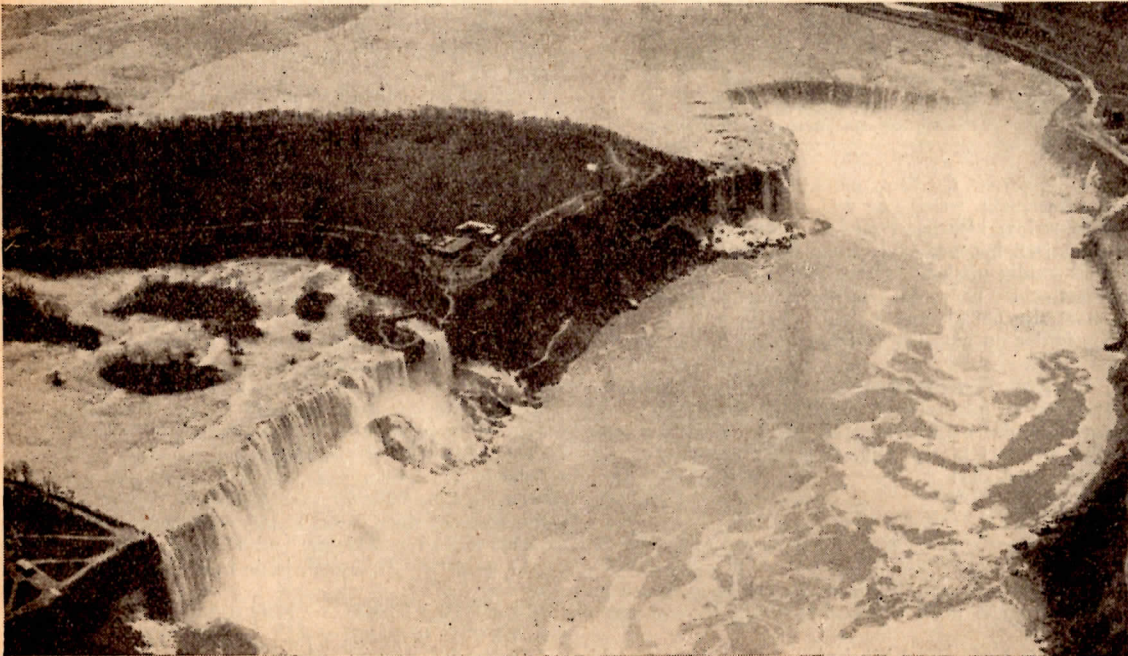
Het wapen van Brugge geeft de beste uitdrukking van zelfvertrouwen in de woorden: „plus est en vous.” Wij zouden zeggen: „Er zit méér in U.” Een spreuk om boven je bed te hangen en er elke dag kracht uit te putten. Want als er méér in ons zit, waarom halen we het er dan niet uit? Daar zijn slechts twee dingen voor nodig, nl. gezond verstand en doorzettingsvermogen. Een genie behoeven we niet te zijn: zo'n kei als Edison was komt maar eenmaal in een mensenleeftijd voor.

Daartegenover staat, dat de arbeider van thans veel meer kans heeft vooruit te komen dan zijn collega uit de vorige eeuw. Zijn werktijd is aanmerkelijk korter, de omstandigheden waaronder hij leeft zijn gunstiger, tal van gelegenheden worden hem geboden, die vroeger niet bestonden. Het zou dwaas zijn niet méér van je leven te maken, geestelijk en stoffelijk een rijker mens te worden ten gunste van jezelf en je gezin.

Maar dan is het nodig het gezonde verstand aan het werk te zetten en te oefenen. Welnu: waarom zouden we onze hersens ook niet eens een kans geven? Ieder heeft de gelegenheid dat 's avonds te doen tegen een prijs, die belangrijk lager is dan het bezoeken van een bioscoop of het bijwonen van een gezellig avondje. Die moet je dan laten schieten, maar wat houdt iemand van een dergelijke tijdpassering over? In het begin voel je het opgeven daarvan misschien als een opoffering — goed: maar die opoffering wordt rijkelijk beloond. Het geld, dat je uitgeeft aan algemene ontwikkeling en de inspanning, die je je daarbij getroost, brengen veel hogere rente op dan welke spaarbank ook bieden kan. Het wordt omgezet in levensgeluk.

Wie eenmaal besloten heeft zijn wetenschap wat uit te bouwen, voelt zich rijker worden, met elk uur dat hij daaraan besteedt. Veel van wat hij vroeger hoorde en las zonder het te begrijpen, wordt hem nu duidelijk. Het is of hij een andere wereld binnentreedt, waarvan hij het bestaan wel had vermoed, maar die tot dusver voor hem gesloten bleef, en waarin het leven meer glans en meer diepte heeft.

De kansen liggen voor het grijpen. Ieder kan op het gebied, waar zijn belangstelling hem meevoert, verschillende cursussen gaan volgen, schriftelijk of mondeling. Dit ter overpeinzing in de vakantie.



Amerika en Horshoe Watervallen gezien vanuit de lucht





HULDIGING Hr. A. M. AALSMA

Op Zaterdag, 19 Juni, herdacht de Heer A. M. Aalsma, aanbouwer constructiewerker, de dag, dat hij vóór 40 jaren bij het bedrijf in dienst trad.

In afwijking van het tot dusver gevolgd gebruik was de Heer Aalsma de eerste, die door de Directie weer op de dag zelf van het jubileum, werd gehuldigd. Dit wordt zeer op prijs gesteld.

Op Vrijdagavond werd de jubilaris door chefs en collega's gehuldigd en toegesproken en had hij enige mooie geschenken in ontvangst te nemen.

De volgende dag om 10 uur werd de jubilaris met zijn vrouw in de directiekamer ontvangen.

Wij hopen dat deze dagen een prettige en blijvende herinnering voor de Heer Aalsma zullen zijn en de bekroning van 40 jaren trouwe, bescheiden en onafgebroken plichtsbetrachting.

DANKBETUIGING

Ondergetekende betuigt, mede namens zijn vrouw, hartelijk dank aan Directie, Bazen en Collega's voor de betoonde belangstelling en medeleven, bij zijn 40-jarig jubileum ondervonden.

A. M. Aalsma.



Het grote gevaar, dat door ronddraaiende assen kan worden veroorzaakt, wordt nog veel te weinig ingezien.

Dit is wel verklaarbaar, omdat immers vliegwielen en riemschijven b.v. een veel duidelijker taal spreken, dan de onschuldig uitziende assen.

Vergeet echter nooit, dat ook niet geroeste, gladde assen in staat zijn om kledingstukken te grijpen.

„Hoe is dat nu mogelijk”, vraagt men zich dan na zo'n ongeluk af.

De ervaring heeft geleerd, dat dergelijke ongevallen voorkomen en meestal met dodelijke afloop.

Waarschuw daarom Uw medearbeiders, die zich van dit gevaar nog niet bewust zijn.

Het is Uw plicht!

D.

STICHTING 1940 - 1945

Het vrijwillig afgestane uurloon van arbeiders, bazen en kantoorpersoneel heeft een bedrag van f 1064.75 opgebracht.

De Directie heeft een gelijk bedrag beschikbaar gesteld, zodat kon worden overgemaakt f 2129.50.

„RUZIE OP DE WERF”

Het stukje in het „Zeskant” van Juni heeft niet veel fantasie bij de lezers opgewekt. Het aantal inzendingen, welke een oplossing van de kwestie zouden geven, viel bar tegen. Durven onze lezers niet naar de pen te grijpen? Men denkt geloof ik te gauw „dat kan ik niet.” Wat geeft het of het ingezondene al dan niet mooi is gesteld of geschreven?

Daar gaat het toch niet om! Hoofdzaak is de inhoud. Jongens, een volgende keer beter! Hieronder volgt dan de oplossing van de ruzie, zoals de Heer „Nuchterling” deze zag.

Kees had m.i. ongelijk, want een sjekkie van een dubbel vloeitje bevat meer tabak, dan drie gewone sjekkie's. Arie, die zich enkel verdedigde en niet terugschold, zal dit vermoedelijk wel ongeveer geweten hebben, trachtte Kees hiervan te overtuigen en was werkelijk bescheiden. Tweede grove fout was, dat Kees zich door zijn woede mee liet slepen en maar raak schold.

Derde fout, had Kees niet gescholden, doch het enkel bij een terechtwijzing gelaten, dan zou dit nog niet goed geweest zijn, want een goede vriend wijst men niet terecht in het bijzijn van publiek.

Vierde fout, „en dat bietsers mij feliciteren”, dit gezegde had hij niet mogen lanceren, daar er van de omstanders toch zeker het merendeel Kees goed gezind was en die zich nu daardoor gekrenkt voelen. Dus Kees, geef Arie een poot, en alles is weer oké!

Berekening inhoud sjekkie's.

Een vloeitje zonder plakrand is ongeveer: 70 x 35, dus twee vloeitjes 70 x 70 = 314/7000/22.29, is de middellijn gedeeld door 2 = 11.145 de straal, dus 11.145 x 11.145 x 3.14 = 389 mm² = 3.89 cm², maal de lengte = 7 x 3.89 = 27.23 cm³, is de inhoud van een dubbele sigaret.

3.14 delen op 35 mm. = 11.14 : 2 = 5.57

5.57 x 5.57 = 31, 31 x 3.14 = 97.34 mm² = 0.97 cm² x 7 = 6.79 cm³ = 1 sigaret.

3 x 6.79 = 20.37 cm³ inhoud 3 sigaretten.



ZIEKTEWET

Het komt nogal eens voor, dat een zieke bij contrôle door de ziekenbezoeker of door de dokter niet thuis getroffen wordt. Soms is dat erg, soms niet. De contrôlevoorschriften bepalen, dat de patiënt na de ziekmelding thuis moet blijven, *ook al is hij niet bedlegerig*. Dit is dus het uitgangspunt: wie ziek is, moet thuis blijven.

Er zijn echter een paar uitzonderingen. De zieke mag het huis verlaten voor bezoek aan de behandelende of de contrôlerende arts. Maar dan slechts zolang, als voor dat bezoek noodzakelijk is. Dat wil zeggen, dat een zieke, die 's middags om 2 uur bij zijn behandelende dokter moet zijn en daar om half drie vandaan komt, *niet* de rest van de middag mag gaan wandelen. Hij moet van de dokter direct naar huis gaan en thuis blijven.

Een ander uitzonderingsgeval is het, wanneer de behandelende geneesheer de patiënt toestemming geeft zich tot verder herstel van gezondheid buitenshuis te begeven. Stel, dat iemand een stevige griep gehad heeft. Hij is nog slapjes en nog niet arbeidsgeschikt. Het kan dan zijn, dat de behandelende dokter zegt: „Vriend, het is lekker weer! Je moet iedere dag maar eens een paar uur in de zon gaan wandelen.” In dat geval mag de patiënt natuurlijk uitgaan, maar.... niet de gehele dag.

Volgens punt II van de contrôlevoorschriften moet de patiënt *in ieder geval* thuis zijn tot 10 uur v.m.; verder van 3 tot 4 uur n.m. en des 's avonds.

„Des avonds” betekent in dit geval na 6 uur n.m. gedurende de maanden September tot en met Mei en na 8 uur n.m. gedurende de maanden Juni t/m Augustus. Het ligt voor de hand, dat iemand, die ziek is, naar zijn huisarts gaat. (Deze huisarts heet in de contrôlevoorschriften: de behandelende geneesheer. De fabrieksarts is: de contrôlerend geneesheer).

Er zijn echter ook wel gevallen, waarin men niet direct naar de huisarts gaat, b.v. wanneer iemand eens flink verkouden is. Dan blijft men een paar dagen thuis, slikt een paar aspirientjes en de zaak is weer in orde.

Nu komt de contrôlerend geneesheer op bezoek en die vindt het nodig, dat de patiënt toch zijn huisarts laat komen.

De patiënt is dan verplicht dit te doen en hij moet dan gedurende het gehele verloop van zijn ziekte onder geneeskundige behandeling blijven. Dit is de inhoud van punt III der contrôlevoorschriften.

„Wat helpen kaers en bril, indien de uil niet sien en wil.” Dit oud gezegde is — zij het met andere woorden — weergegeven in het IV punt van de contrôlevoorschriften.

Immers, men kan naar de dokter gaan, zich een poeier of drankje laten voorschrijven, het desnoods bij de apotheker laten klaarmaken, maar.... het niet innemen! En dan helpt het niet. Men is zo licht geneigd een bitter drankje maar eens niet in te nemen, of een minder prettig voorschrift niet op te volgen. Men bedenke evenwel, dat men daardoor zijn aanspraak op ziekgeld verspeelt. Want de patiënt is verplicht de voorschriften van de behandelend geneesheer stipt op te volgen! Doet men dit niet, dan is men in overtreding.

Over een deel van punt V, nl. over het niet verschijnen in de verbandkamer — met als gevolg het stopzetten van het ziekgeld, hebben wij reeds eerder een en ander geschreven.

Een volgende keer zullen we dit punt nog eens nader bezien. Wij besluiten thans met een ieder aan te raden, de contrôlevoorschriften nog eens door te lezen. Onbekendheid met de voorschriften leidt tot minder aangepaste boodschappen van de

Sociale Afdeling.



We kunnen niets als het onze beschouwen, behalve het tegenwoordig ogenblik. Het verleden is weg, het toekomstige is er nog niet. Het enige waar het op aankomt is het tegenwoordige ogenblik goed te besteden.

Socrates.

Waarom ga ik naar de Leerschool?

Deze vraag moet ge U al dadelijk hebben gesteld. Hebt ge ze ook beantwoord? Ge zijt naar de lagere school gegaan om te leren; ge bezocht de ambachtschool om je de beginselen van een vak eigen te maken en nu komt ge, of zijt reeds op de fabriek om dat vak grondig te leren.

De onderwijzer op school, de leeraar van de ambachtschool hebben altijd je volle aandacht gevraagd. Datzelfde vraagt ook de baas op de fabriek, die je moet opleiden. Hij vraagt zulks in je eigen belang, omdat je volle aandacht bij het leren noodzakelijk is, wil je een zelfstandige vakman worden.

Zonder je algehele medewerking komt daar niets van terecht. Maak daarom je werk zodanig, dat je bij jezelf kunt zeggen: „Nu zal er wel niets op aan te merken zijn.” Als je in je leertijd een wil toont, wordt het straks een kunnen. Toon daarom die vaste wil.

Lever iedere Zaterdag je werktekenboekje bij je baas in, controleer zelf je tekening, vul volledig de tijd in. Dat is van groot belang. Probeer niet je eraf te maken met het bekende smoesje: geen tijd gehad of ik ben het vergeten. Doe je plicht!

Denk er ook aan, dat er nog meer plichten te vervullen zijn. Ge hebt allemaal een arbeidsovereenkomst getekend, waarin het begin en het einde van de werkdag staat vermeld. Toch moeten we nog altijd aanmerkingen hierop maken. Begin dus op tijd en eindig op tijd. Op het werk moet er nu eenmaal orde en regelmaat zijn.

Zie de baas niet als een politieagent. Blijf rustig aan het werk, als hij even uit de gezichtkring verdwenen is en maak niet dadelijk van die gelegenheid gebruik om een gezellige boom op te zetten.

Je werkt er dan aan mee, dat de arbeidsfeer verloren gaat. Het bewaren van de netheid in de werkplaats is eveneens een belangrijk iets.

Maak van je werkbank geen opslagplaats van materialen, maar plaats die op de daarvoor bestemde tafels en planken of onder de werkbank.

Deponeer de vuile poetslappen in de daarvoor bestemde bakken, inplaats van op of onder de werkbank.

Thuis heeft toch ook alles een vaste plaats en wordt niet alles onder de tafel gemoffeld!

Laat geen tekeningen slingeren. Berg ze goed op, dan behoeft je er niet lang naar te zoeken.

Het was niet mijn bedoeling om een preek te houden, maar slechts een welgemeende opwekking om van nu af aan een beetje begrip voor dit alles te tonen; we zullen er allen plezier van hebben en er wel bij varen.

Jong gewend, oud gedaan!

C. L.

WANDELSPORT-
VERENIGING
„GUSTO”



Op Vrijdag, 4 Juni jl., is op initiatief van de Heer v. Willigen (Afd. Staalbouw) bovengenoemde Afd. der Personeelsvereniging opgericht met 11 leden en wanneer U dit nummer van het „Zeskant” leest, zijn de eerste marsen (de avondvierdaagse van 16-17-18 en 19 Juni) reeds achter de rug. In het volgend nummer zal ik schrijven hoe ons die marsen zijn bekoemen.

Sinds de oprichting hebben zich weer 3 personen als lid opgegeven. Natuurlijk nog niet genoeg. Wij hopen dat er zich meerdere personen op zullen geven, zodat wij een afdeling krijgen, die zal uitblinken tijdens de marsen welke nog dit jaar en volgende jaren gehouden zullen worden.

Wanneer U dus dit berichtje leest, azel dan niet langer. Zeg niet bij Uzelf: „Ik ben geen wandelaar,” maar geef U toch op als lid.

De contributie is zeer laag gesteld, vermoedelijk op 35 cent per maand, dus niet te zwaar.

Leest U even het gedichtje van onze caricatuurtekenaar, dan krijgt U vanzelf zin om ook mee te gaan wandelen. U kunt zich aanmelden bij de onderstaande personen: Van Willigen, Afd. Staalbouw.

A. Been, Afd. Loonadministratie.
Mej. R. v. Gent, Afd. Correspondentie.

A. Been, secr.

Als je met een kromme bochel
heel de week te zitten zit,
is je boddy als een wingerd
krom gegroeid en nooit eens fit.
Ja — dan moet je handelen
en eens heerlijk wandelen.

Niet een straatje met een bus
met een blokje saampjes om,
maar een tocht vol adem stoten
flink geschoeid achter de trom.
Lucht langs je amandelen
heerlijk — stevig — wandelen.

Recht van leden, strak van benen
met een jodel en een lied
door het landschap en den polder,
heerlijker bestaat er niet.
Zo je lijf behandelen,
doet alleen het wandelen.

WIST U.....

dat in de Verenigde Staten van Amerika de sociale verzekering nagenoeg ontbreekt.

In Nederland en ook vrijwel in geheel West Europa is iedereen van de noodzaak en de economische betekenis van de sociale verzekering overtuigd. Het doet dan ook vreemd aan te lezen, dat in de vooruitstrevende Verenigde Staten, zulks niet het geval blijkt.

dat in de wereldscheepsbouw Nederland de vierde plaats bezet.

dat vroeger de wereld aan Amerika verdiende, Amerika thans verdient aan de rest van de wereld.
Het kan verkeren....!

dat niet verwacht moet worden, dat door het Marshallplan de gulle overvloed voor de deur staat.

De Marshallhulp dient niet om ons te verwarmen aan een kort strovuur.... of onszelf te bedriegen met een al te tijdelijke schijnwelvaart.

Nog staan we voor een lange, vermoeiende weg van hard en zwaar werken, van strikte soberheid....

Met de Marshallhulp zullen wij onze productie, de enige werkelijke bron van welvaart, in staag stijgend tempo opvoeren.

Naarstig en onafgebroken arbeidend, bescheiden levend....

Zo sprak de Regeringsvoorlichtingsdienst.

TEWATERLATING

Op Zaterdag, 17 Juli a.s., 's middags 2 uur, zal de hopperzuiger CO 32 van stapel lopen.

Alle personeelsleden met hun gezinsleden worden in de gelegenheid gesteld hierbij tegenwoordig te zijn.

Als bewijs van toegang geldt het loonzakje.

Kinderen zonder geleide worden niet toegelaten.

De werfpoort wordt om 1.30 uur n.m. geopend.



„Beati”, de bekende schildersclub van de Werf Gusto, komt ook dit jaar weer met een tentoonstelling van werken der leden voor het voetlicht.

En zij, die eenmaal de tentoonstelling in vorige jaren bezochten, komen stellig weer kijken!

De regeling is gelijk aan die van vorig jaar: entree gratis, iedere bezoeker ontvangt een gratis lot, waarmee hij één der diverse schilderijen, die beschikbaar zijn gesteld, kan winnen.

Kortom, wij bekluiven Uw portemonnaie niet.

Wij vragen alleen een weinig belangstelling voor het streven der vereniging en dat is: vriendschap, naastenliefde, verheffing van de geest, met als middel schilderen!

En — we schilderen! Vraag het aan de insiders en ze zullen het beamen.

Als „Beati” exposeert, gaat iedereen vast kijken.

De leraar de Heer Spetter, komt ook weer uit met eigen werk.

Aquarium-liefhebbers kunnen „levende” schilderijen bezichtigen, enz. Er zal heel wat te zien zijn. Een jury zal gevormd worden om de prijskampers de eer te schenken, welke hun toekomst na een jaar van hard werken.

Wij verwachten veel kijkers — U ook Slikkerveeders — en, laten we hopen, dat de I.H.C. Vennoten niet zullen ontbreken en eveneens van hun belangstelling zullen blijf geven.

De tentoonstelling zal plaats vinden van 16 tot 18 Juli a.s., dus Vrijdag, Zaterdag en Zondag.

Op Vrijdag en Zaterdag zal zij geopend zijn na werktijd en op Zondag van 10 uur v.m. tot 5 uur n.m.

Wij verwachten U allen!

Vorig jaar telden we 1500 bezoekers. Het moeten er nu 3000 zijn!

De Voorzitter.