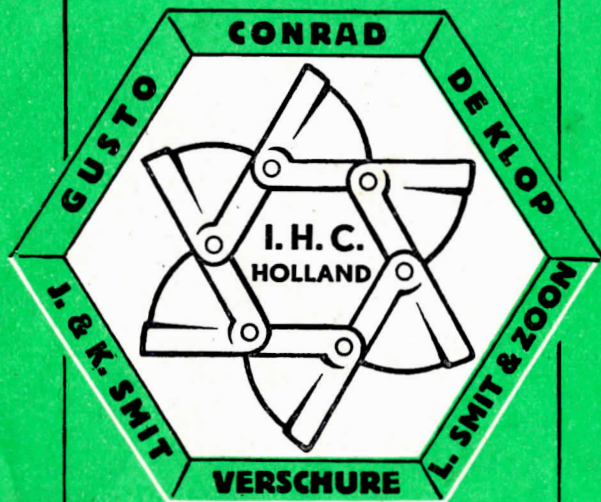


# HET ZESKANT



Personneelsorgaan van de  
Industriele Handelscombinatie  
Holland, Den Haag

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

## VAN DE REDACTIE

Het verschil tussen Uw redacteur en een boekhouder is, dat een redacteur zijn balans maakt vlak vóór het einde van het jaar, terwijl een boekhouder pas kan beginnen als het jaar afgelopen is. Ja, het is weer December en ieder van ons gaat weer de balans opmaken van het afgelopen jaar. Onze redactie heeft dat in een praktische vorm gedaan: de balans van ons werk, van twee jaargangen van Het Zeskant, vindt U op de laatste bladzijde in de vorm van een inhoudsopgave. Toen we de inhoud klaar hadden, stonden we even te kijken; eerlijk gezegd viel het lang niet tegen: er bleek een flinke verscheidenheid van artikelen te zijn, vrij regelmatig verdeeld over de verschillende rubrieken. Natuurlijk zijn we niet tevreden, we hebben een lang lijstje met wensen. In de eerste plaats meer medewerking van het zwakke geslacht; toe dames, laat Uw schrijfmachines ratelen en zendt ons een bijdrage voor Het Zeskant; het behoeven geen zwaarwichtige artikelen te zijn, maar dames kunnen juist soms van die leuke niemandletjes schrijven. Ook van de mannen verwachten wij nog veel meer: weest niet bang, schrijft precies zoals U denkt en we zullen er allemaal plezier en voordeel van hebben. Zo zijn we al pratende over onze balans, onze terugblik, gekomen aan de toekomst, aan onze plannen voor het nieuwe jaar. Ons eerste plan is te proberen papier te krijgen voor Het Zeskant, als alles meeloopt is dit Decembern timer op beter papier gedrukt. We zullen dan eens kijken of het meevalt en hoe de prijs eruit ziet. Ook komt er een nieuwe rubriek bij, een Vragenrubriek. Elke I.H.C.-er, die over het een en ander iets wil weten, kan zijn vraag voorleggen aan zijn firmaredacteur; we zoeken dan onder onze I.H.C.-ers de geschikste specialist voor de beantwoording uit en het antwoord komt in Het Zeskant; indien er teveel vragen zijn om opgenomen te worden, krijgt de vrager het antwoord persoonlijk toegezonden. Ook terloops mondeling gestelde vragen, die mondeling beantwoord werden, zullen in Het Zeskant opgenomen kunnen worden, indien ze van algemeen belang zijn. Sommige antwoorden zullen misschien in de vorm van een compleet artikel verschijnen, aannemende dat wat een I.H.C.-er vraagt, ook van belang voor anderen zal zijn. Maar daarover meer in onze..... derde jaargang!



## NAAR HET LAND DER OUDE SPARTANEN

### *Reisindrukken uit Griekenland*

Het vliegtuig is slecht bezet, omdat het niet meer doorvliegt naar Haïfa wegens de onlusten aldaar.

Nachtvliegen is interessant. De aarde ziet er dan uit als een klont donkere kandijnsuiker bij kaarslicht. Alles is getint vanaf geel tot bruin.

We vliegen over Rotterdam, West van Dordrecht op Antwerpen aan, gaan over Brussel en komen dan boven de wolken, zodat er daarna niets te zien is tot Avignon. In Antwerpen en Brussel ziet men 't aan- en uitknippen van de reclamelichten.

De opschriften zijn soms leesbaar.

De steward voorziet ons van steenkoude koffie, sandwiches, erg zoete taartjes en een perzik.

Verder krijgen we kauwgom voor de oren, om bij het opstijgen en dalen veel te slikken.

Lectuur is aanwezig, ook Hollandse kranten.

Ik ben de enige Hollander aan boord.

De nachtlanding in Marseille is technisch interessant.

Het aangeven van de landingsbaan geschiedt daar met witte lichtjes, de taxibanen naar 't ontvangstgebouw zijn rood aangegeven en naar de startbaan paars, terwijl ook de bochten in de banen en parkeerplaatsen paarse lichtjes hebben.

Soms zijn er nog gele lichtjes zodat het geheel de indruk van een kerstboom geeft.

Rome en Athene hebben ook nachtverlichting maar niet zo goed.

Daarom zijn we ook op zo'n raar uur uit Amsterdam vertrokken, 22.15 uur.

We zijn vroeg in Marseille en kunnen daar niets krijgen,

slenteren een beetje landerig rond en zijn blij, weer in 't vliegtuig te kunnen stappen, hoewel dat ook zo prettig niet is, want na een uur zijn alle houdingen al ongemakkelijk en van slapen komt niet veel.

Van Marseille gaat de reis via Toulon, Nice, Cannes naar Corsica. We vliegen daar tussen de hoge bergen door en zien in de ochtendschemer zelfs Elba liggen.

De verlichting van het vliegtuig bestaat uit een algemene en een leesverlichting per zitplaats.

De algemene verlichting gaat op en neer met de snelheid van het vliegtuig en men kan direct merken, of de radio wordt ingeschakeld.

Het is ontzettend koud en ik heb 't ongeluk bij het noodlùik te zitten, wat erg tocht.

Alleen boven Frankrijk werd de verwarming aangezet en toen was het weer te warm.

Dan Rome!

Rome lijkt een prachtstad. Door Mussolini geheel gemoderniseerd. Grote flatwoningen, moderne straten en pleinen.

We zien de St. Pieter, 't Colosseum, tempels en vele oudheden.

Het vliegveld is in puin. Het restaurant is in opbouw en we eten tussen de cement en stellingplanken.

De nieuwe piloot heeft gehoord, dat de tijden ruim zijn en maakt nu een omweg, de bergen in, om Monte-Cassino te gaan bekijken.

We vliegen door 't nauwe dal, slingerend om berghellingen heen, telkens uitwijkend.

Na 20 minuten wordt het dal iets wijder en daar ligt

het klooster Monte Cassino voor ons.

We cirkelen er 3 × overheen en zien precies, hoever ze met de herstelwerkzaamheden zijn.

Daarna door naar Napels.

Dat ziet er van boven niet zo mooi uit als Rome.

Overal platte daken, zoals ook in Zuid-Frankrijk.

We zien Capri en Anacapri en de Vesuvius en toeren rond de top over de „Caldera” en de krater.

De kokende lava ligt onderin te roken van zwaveldampen.

Vervolgens dwars over Italië.

Het landschap verandert niet veel; veel dorre bergen en daartussen, op de onmogelijkste plekjes nog een dor stukje bouwland.

Achteraf is mij gebleken, dat men hier al in April-Mei oogst en daarna de akker klaar maakt, die de hele zomer braak blijft liggen.

We vliegen 2½ uur over de Adriatische zee; er is geen levende ziel te bekennen, geen schip, niets en we bereiken Griekenland aan de N. W. punt van de Peloponesus. De eerste aanblik van Athene is niet opfleurend.

Het vliegveld van Rome is veel slechter dan van Marseille, maar Athene spant de kroon.

Er is veel gebombardeerd en alles huist nog in barakken.

Ik word afgehaald door de vertegenwoordiger van de I.H.C., en naar mijn hotel gebracht voor een verblijf van enige dagen, alvorens door te gaan naar het uiteindelijk reisdoel Saloniki.

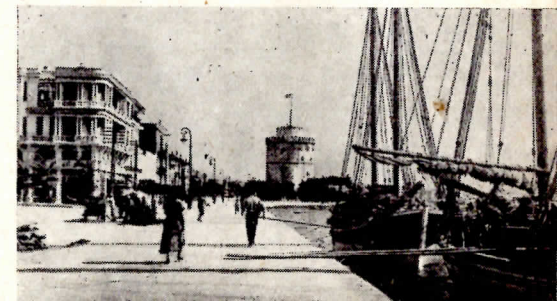
*(wordt vervolgd).*

H. Smit (J. & K.)

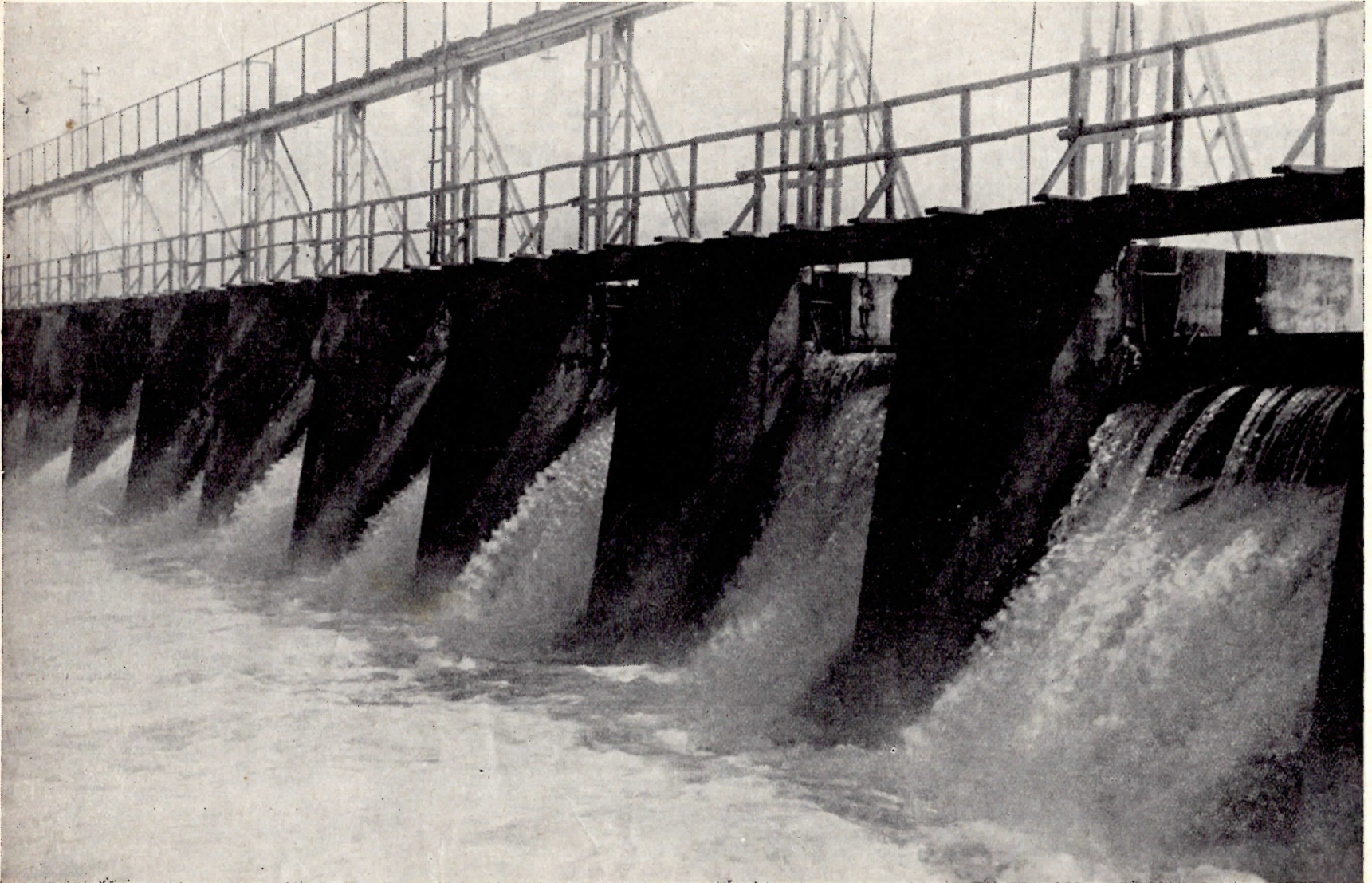
### *Bij de foto's*

*Boven: Saloniki, de kade*

*Beneden: Saloniki, kaden met witte toren*



*Drie maanden tinbaggeren, slibzuigen en ... met stokjes eten*



*De Meranteh stuw, Billiton*



## MET STOKJES ETEN

## III

Alvorens U iets te vertellen van de „open mijnen” wil ik op een zeer belangrijk onderdeel van het tinbedrijf wijzen, n.l. de watervoorziening. Voor de zeemolens is dit geen probleem want voor deze staat vanzelfsprekend voldoende schoon water ter beschikking, al speelt hierbij de intering van alle stalen delen een onaangename rol. Voornamelijk wordt er echter binnenslands gewerkt, waar de tinafzettingen in de rivierbeddingen voorkomen. Nu moet U zich een rivier op Banka en Billiton niet als een „Maas” of „Lek” voorstellen. Hoewel er, in 't bijzonder op Banka, enige rivieren van flinke breedte voorkomen, vindt men het tin meestal in zeer oude rivierbeddingen die geheel droog liggen.

De tinmolens in de open mijnen vergen enorme kwanta water voor het verwerken van de grond in de zeeftrommel, de jigs (wasapparaten), enz., terwijl het van het grootste belang is dat dit water schoon is, dus zo min mogelijk zand en klei bevat met het oog op slijtage van de pompen en omdat b.v. het wassen van het tin zeer slecht met kleihoudend water kan geschieden.

De tinmolen graaft zijn eigen weg in de „kollong” dat een grote vijver is. Door de tailing-goten en de stengoot wordt de grond achter het schip weer in het water

gestort en vormt daar de z.g. tailing-banken. Het spreekt vanzelf dat de lengte van de kollong op deze manier nooit veel groter is dan de totale lengte van de molen met tailing-goten, terwijl de emmers en de stort van de goten het water met zand en klei vertroebelen.

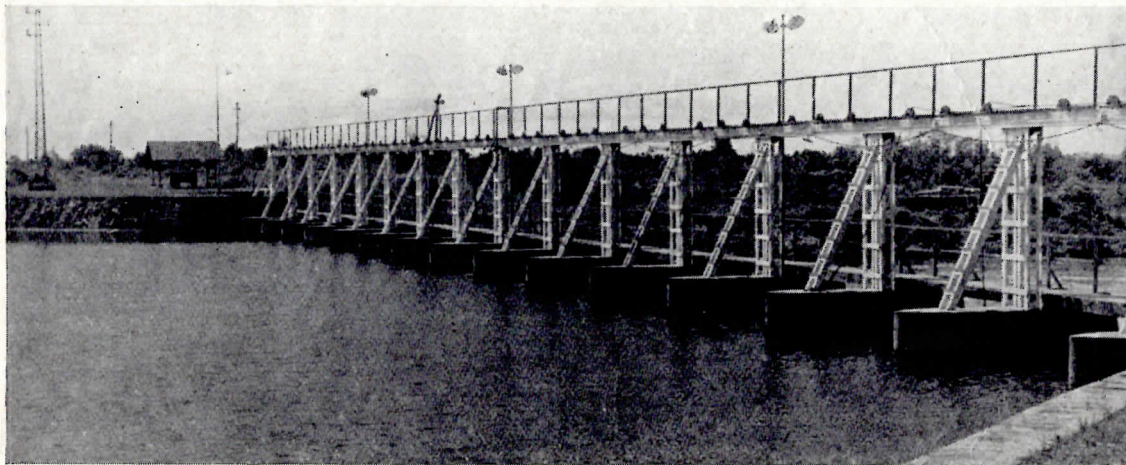
Er moet dan ook een middel gevonden worden, het water bij voortdurend te verversen. Daartoe wordt het zanderige water via een buisleiding naar een bezinkbekken gevoerd, waar het zand kan bezinken. Tegelijkertijd wordt aan de andere zijde vers water in de kollong toegelaten. Het spreekt vanzelf dat hiervoor belangrijke waterstaatswerken, zoals het maken van dijken, kanalen, enz., nodig zijn. De foto's laten U de Meranteh-stuw zien, welke stuw door de ingenieurs van de Billiton Mij. werd ontworpen en gemaakt.

De Meranteh-stuw was noodzakelijk om een groot tinrijk terrein van water te voorzien, waar o.a. de molen van gelijkvloerige naam in werkt (de „Meranteh” 14 cub. ft. molen werd door Conrad gebouwd in 1937).

Maar niet alléén de drijvende tinmolens hebben veel water nodig, ook de open mijnen slokken een geweldige hoeveelheid op.

(wordt vervolgd).

ir. F. C. Rauwenhoff.



De Meranteh stuw, Billiton

## Vliegend naar Venezuela

De heer C. W. de Reus, ajd. diepboor, Conrad-Stork, geeft notities over zijn reis naar het land van de olie.

Van verschillende zijden is mij gevraagd iets over mijn reis naar en verblijf in Venezuela te schrijven en steeds heb ik getracht hier onder uit te komen.

Het is mij namelijk niet gegeven mijn indrukken op een smakelijke manier te kunnen opdienen en ik verwacht dan ook niet dat U, zoals dit met het lezen van een spannend boek zo dikwijls gebeurt, Uw nachtrust voor het lezen van mijn pennevrucht zult opofferen.

Alvorens iets over mijn uitstapje te vertellen, want zo wordt zo'n reis beschouwd, zal ik maar meteen verklappen dat een dergelijke onderneming niets met een pleziertocht gemeen heeft.

Voor al men alleen gaat en een land bezoekt waarvan men de taal slechts weinig of in het geheel niet spreekt. Zo ook deze reis.

Na nog met veel moeite iets van de Spaanse taal geleerd te hebben en gesterkt door het bezit van een zakwoordenboekje en vele goed gemeende raadgevingen, vertrok ik naar het voor mij vreemde land.

Het was een stralende voorjaarsdag, toen ik, uitgeleide gedaan door familie en kennissen, onze nationale luchthaven betrad. Onder het genot van een kopje thee zaten wij ons te verlustigen aan het imposante schouwspel dat het landen en starten van de vogels van diverse pluimage nog altijd biedt, toen wij werden gestoord door een stem uit de luidspreker die mij aanmaande direct bij de douane te komen. De reis was begonnen.

## De reis begint.

Want eenmaal deze noodzakelijke dienaren der wet gepasseerd, is het contact tussen vertrekkenden en achterblijvenden verbroken. En nu maar wachten op de stem uit diezelfde luidspreker, die, het lijkt uren, eindelijk de passagiers met bestemming Curaçao vriendelijk verzoekt in te stappen, alsof het een buurtverkeer Amsterdam gold. Nog een laatste groet en dan slokt het inwendige van een K.L.M.-vogel een stel ogenschijnlijk uitwendig kalme luchtreizigers op.

En voor hen, die nimmer een vliegtuig van binnen hebben gezien, een korte omschrijving van het interieur van het toestel, een Constellation, hetwelk mij op een snelle en prettige wijze naar de Nederlandse Antillen beter bekend als West Indië, bracht.

Binnenkomend, aan de rechterzijde een garderobe en daarachter de toiletten. Links de passagierscabine, met aan beide zijden dubbele stoelen waarvan de rug met een enkele handbeweging in verschillende standen gebracht kan worden. Deze cabine biedt plaats aan 46 passagiers. De stoelen zijn genummerd maar.... no. 13



ontbreekt, een bijgeloof dat vreemd aandoet bij dit moderne vervoermiddel. Het ongeluk met de Nijmegen, eenzelfde type toestel, heeft overduidelijk bewezen dat zowel passagiers als bemanning een dergelijke catastrofe niet overleeft.

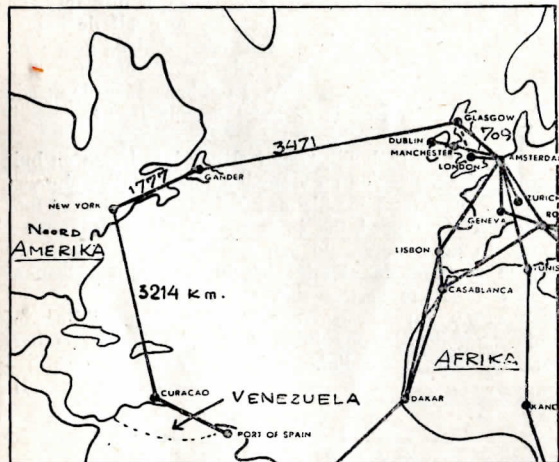
Tussen de bestuursruimte en de cabine bevindt zich het heiligdom van de kok, een kleine ruimte, maar wat hieruit getoerd wordt grenst aan het wonderbaarlijke. Wordt men niet luchtziek dan bestaat toch de kans dat men zich door de overvloedige spijzen niet geheel fit voelt. Ook hier geldt: „overdaad-schaadt”. Nog meer naar voren, in de neus van het toestel, de bestuursruimte met een groot aantal instrumenten.

Het zou me te ver voeren deze allen op te noemen; laat ik volstaan met enige gegevens te vermelden.

Totale lengte vliegtuig 29 meter. Grootste breedte 37.50 meter.

Aantal motoren 4 met een gezamenlijke capaciteit van 8800 paardekrachten. Kruissnelheid 420 kilometer per uur.

Aantal onderdelen, nodig voor een dergelijk toestel 500.000.



#### De route.

Zoals U uit bovenstaand schetsje kunt zien wordt deze 9175 km lange vlucht in 4 etappen gevlogen.

- I Schiphol-Prestwick (Schotland) ..... 709 km.
- II Prestwick-Gander (N. Foundland) .... 3475 km.
- III Gander-New York ..... 1777 km.
- IV New York-Curaçao ..... 3214 km.

De gemiddelde vlieghoogte is 4000 meter, hoewel dikwijls aanmerkelijk hoger gevlogen wordt. Het z.g.n. plafond van deze toestellen is ruim 6000 meter.

Men ziet niet veel, behalve een prachtig zonovergoten wolkendek, waarvan met enige fantasie verschillende voorstellingen gemaakt kunnen worden. Men waant zich in een andere wereld om dan ineens, door een gat in het wolkendek, minutieus klein de bewoonde wereld te zien. Enige uren na het vertrek waren we reeds boven West Engeland en spoedig daarop landden we op Prestwick, waar het diner gebruikt zou worden. Een zeer mooi stationsgebouw waarvan de aanblik hoge verwachtingen voor het diner bij ons koesterde. De tijdens de reis aangeboden borrel om de eetlust op te wekken had beter achterwege kunnen blijven, want schraalhans was hier keukenmeester.

Na een oponthoud van 1½ uur vertrokken we naar Gander, en de volgende ochtend om 4 uur prikte commander Peetoom in volslagen duisternis het toestel door de wolken heen om een correcte landing tussen sneeuwvelden en ijsbergen uit te voeren. Een ijskoude wind begroette ons en bovendien was het plankier naar het stationsgebouw met een ijslaagje bedekt en zo snel ons dit mogelijk was spoedden we ons naar het restaurant. Velen van ons moesten deze haast met een onzachte aanraking met moeder aarde bekopen, maar kon de stemming niet bederven.

Dit vliegveld is in de oorlog van onschatbare waarde voor de geallieerde luchtmacht geweest.

Een slaperige vrouwelijke bediende zorgde spoedig voor een uitgebreid ontbijt en niet lang daarna vertrokken we voor de derde etappe, met bestemming New York. Zo veel mogelijk wordt voor een rustig liggen van het toestel boven zee gevlogen maar we konden de kustlijn van Amerika duidelijk zien, zodra het wolkendek ons daar gelegenheid voor gaf. Te 11 uur kwamen we in New York aan waarvan de Amerikanen zeggen:

#### New York.

„The biggest city” (de grootste stad) en van henzelf „The happiest people in the world” (Het gelukkigste volk ter wereld).

Beide moet men m.i. met een korreltje zout nemen, maar indien ze daarmede gelukkig zijn, waarom er dan over te redetwisten.

Indien zij zouden zeggen dat het vliegveld van New York de intensiefste luchthaven van de wereld is, dan geloof ik dit graag.

Normaal kan men hier niet direct landen en de vliegtuigen worden etagegewijs, dus op verschillende vlieghoogten gerangschikt. Is het onderste toestel geland dan gaan allen een etage lager en zo kan het gebeuren dat men lange tijd boven New York cirkelt, hetgeen bij goed weer een imposant gezicht is. Bij slecht weer is dit echter maar een matig genoegen. Na de landing werden onze papieren door een dokter gecontroleerd en nu was voor mij het grote ogenblik

aangebroken waarop ik voor het eerst met de nieuwe wereld kennis maakte. Vermoedelijk had ik me hieraan teveel voorgesteld en was de eerste indruk teleurstellend. Een Amerikaanse ground hostess leidde ons door een aan beide zijden met gaas afgerasterde gang naar een schamel gemeubileerd vertrek en we leken veel op een stel landverhuizers. Hier werden onze namen afgelezen, hetgeen nogal hilariteit verwekte door de wijze waarop de Amerikaanse beambte deze verbaasde. Na nog door een als cipier geklede beambte doordringend geobserveerd te zijn, konden we de hal van het stationsgebouw binnengaan. In deze hal bevinden zich de informatiebureaux van vele binnen- en buitenlandse luchtvaartmaatschappijen en het is daar een voortdurende stroom van luchtreizigers. Het geheel deed wat pompeus aan; ook de vele grote muurschilderingen kon ik met de beste wil niet mooi vinden.

Hier kan men gemakkelijk zijn dollars kwijttraken, want behalve sigaren, sigaretten en ansichtkaarten, kan men hier ook de duurste filmtostellen kopen. Ook de door de dames zo begeerde nylons zijn hier te krijgen, waarvoor een automaat is opgesteld en waar men, na inwerking van het bedrag, keuze kan doen uit twee soorten en 4 maten. Lang konden we hier niet blijven, want een luxueuze bus stond reeds gereed om ons naar het vliegveld te brengen waar men een prachtig uitzicht over het vliegveld heeft. Aan de wanden van de eetzaal bevinden zich geheimzinnige kastjes waaruit men na ingooi van 5 dollarcenten zachte muziek hoort, net toereikend voor de hierom geschaarde eetlustigen. Tientallen van deze instrumenten zijn hier aanwezig en geven alle verschillende stukjes ten gehore.

Na de inwendige mens versterkt te hebben, werden we weer naar het K.L.M.-toestel gebracht, hetwelk thans met een verse bemanning om naar Curaçao zou brengen. Tijdens deze reis hadden vele pasagiers hun warme goed door een luchtiger vervangen, hetgeen in de zeer beperkte ruimte van het toilet een kunststuk op zichzelf is. Hieruit blijkt ook dat bij gunstig vliegweer rustig gevlogen kan worden en dat het zelfs mogelijk is het diner in het vliegtuig te gebruiken, hetgeen veel gedaan wordt.

#### Oorsuizingen, en .....

Na een duikvlucht waarbij wij allen veel last van oorsuizingen hadden, daverde het toestel laag over het vliegveld om daarna een perfecte landing uit te voeren. Een stel dove, vermoeide luchtreizigers, die 's morgens vroeg nog diep in hun kraag gedoken op het vliegveld Gander liepen, verlieten 's avonds te 11 uur met een temperatuur van 85 graden Fahrenheit de luchthaven Hato. Alvorens naar Venezuela door te gaan heb ik enkele dagen in Curaçao doorgebracht om inkoop te doen en hoop U hierover later nog eens iets te vertellen.

(wordt vervolgd).

De Reus.



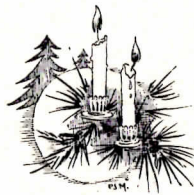


December..... maand van trieste, zonloze dagen, van diffuus, grijs licht, dat de ziel van onbegrepen weemoed wellen doet, maand van lange, donkere nachten, eindeloos lijkend voor gekwelde mensen, maand van guurte en kou, welke ons huiverend huistoe jagen naar de geborgenheid van warm lamplicht en koesterende haard. Maar toch ben je me lief, Decembermaand, om de gezelligheid, de sfeer, welke je in onze besloten huiskamers brengt, een beslotenheid, welke ons 's zomers wel eens benauwt, maar dan waarderen, maar vooral om de feesten, de gezellig — warm huiselijke hoogtijdagen, om St. Nicolaas, de Kerstdagen, de jaarwisseling.....



St. Nicolaas, het feest van de jongeren, van stralende kindergezichtjes, van de eenvoudige, maar altijd weer bekorende liedjes, van de geschenken half angstig en toch verlangend door bevende kinderhanden aangenaam van de Sint en zijn beruchte zwarte knecht, Piet. Het feest ook voor ons, ouderen, die met de opgevoerde comedie zo gaarne meedoen en meegenieten met de vreugde aan de kleinen verschaft. Worden we zelf niet opnieuw kinderlijk — jong wanneer we langs de feestelijk verlichte winkelatalages dwalen op zoek naar het cadeautje, waarmee we vrouw of verloofde willen verrassen?

De St. Nicolaasstemming heeft ons dan danig te pakken. We mopperen tegen de moeite van het soms „hopeloos” zoeken naar iets geschikts, maar toch we zouden dit alles niet graag willen missen.

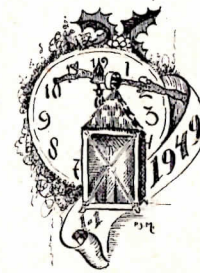


En blijven we innerlijk onberoerd, wanneer de Kerstdagen naken, wanneer in de Kerstnacht beierende klokken verkondigen, dat er een Goddelijk Kind werd geboren? Schreden klinken op uit stille straten, donkere figuren schrijden over de wegen. Het zijn de gelovigen, die, geroepen door de bronzen klanken, ter kerke tijgen. Uit de kerken straalt het milde kaarslicht en gedempte harmonische orgelklanken jubelen het Gloria in excelsio Deo et in terra pax hominibus.

Kerstmis..... feest van wijding en aandoening om de Goddelijke geboorte voor hen, die geloven, feest ook voor degenen, die hiervan afzijdig staan. Want dat is het eigenaardige van het Kerstfeest, niemand onttrekt zich, kan zich onttrekken, aan de bekoring ervan. In alle harten leeft de onverklaarbare traditie, de mysterieuze roering van dit feest der feesten.

En in de huiskamers van velen, straalt de Kerstboom. Blijde rumoerstemmen galmen op: Stille nacht, heilige nacht..... moeders, vaders in de hele wereld staan er bij en in hun harten pralt de ontroering en stille wijding van het ogenblik.

We laten ons gaan en denken niet meer aan de dagelijkse beslomeringen en zorgen, niet aan politiek en oorlogsdreiging, geven ons over aan de intense sfeer, door het eeuwenoude symbool van het Kerstfeest, de pralende, kleurige denneboom, in onze huizen gebracht. Wie is hier ongevoelig voor, wie zou dit willen missen? Niemand, want de goddelijke vonk rust onbewust in aller harten, hoe men ook denke, of welke overtuiging men er ook op moge nahouden. Kerstfeest..... vrede op aarde!



Na de St. Nicolaasvreugde en de Kerstfeest — wijding sluiten we de Decembermaand af met een feest van andere strekking — we nemen op de laatste dag ervan afscheid van het achter ons liggende jaar met zijn vreugde en kommer. Werpen nog even een blik terug en maken voor ons zelf de balans op van onze daden, goede en verkeerde, uit de afgelopen periode. Dankbaar voor de goede en bereid de verkeerde in het komende jaar te vermijden.

En als dan de klok zijn twaalf slagen laat horen en buiten de sirenen loeien en vreugdeschoten knallen, buigen we ons over tot hen, die ons lief zijn en wensen hun geluk en voorspoed toe in 't nieuwe jaar, dat komen gaat. In de beslotenheid van ons binnenste maken we goede voornemens al onze krachten te zullen inspannen om dat te verwezenlijken..... Om al de gaven van vreugde, ontroering wijding en inkeer, welke je ons brengt, gure, grijze Decembermaand, ben je me lief.

H.

## STUDIE-CLUB

„Sprekens is zilver en zwijgen is goud” Dat spreekwoord is op deez ervaring gebouwd Daar de wijze, telkens opnieuw ondervond Ik klets mij er in — dus hou liever mijn mond.

Dank „Studieclub” zet men dit spreekwoord nu om tot, „Sprekens is goud en het zwijgen is dom” Wij weten het goud toch zo goed te waarderen Dus vrienden, kom op! je kunt 't nu leren.

P. J. M.



Op 2 November j.l. herdacht de Heer Th. P. G. van Duikeren, het feit, dat hij vóór 40 jaar als smid bij de Werf Gusto in dienst trad. Hij werd door de directie en zijn collega's op de gebruikelijke wijze gehuldigd. Wij hopen dat deze dag een prettige herinnering voor hem zal blijven en dat we hem nog jaren lang in ons midden zullen zien.



## Een afscheid

Op Maandag, 22 November j.l., nam de Heer W. Stok, hoekijzersmid, wegens zijn hoge leeftijd afscheid van de Werf.

Ruim 5½ jaar is hij in dienst geweest bij deze Gusto afdeling.

Al was hij dus niet tevens 50, 40 of 25 jaar bij het bedrijf werkzaam, toch is hij niet met stille trom vertrokken. Directie, bazen en personeel hebben hem een kleine attentie bereid.

In het schaftlokaal werd de Heer Stok toegesproken door de Heer Kl. Conijn Jr. en door de Kernvoorzitter, de Heer Verboom. De vertrekkende werd een prachtige schemerlamp en twee bloemstukken aangeboden, terwijl hij door hoofdbaas Bakker namens de Gusto-voetbalclub met een paar mooie beeldjes werd verrast. Wij wensen de Heer Stok een prettige en rustige levensavond toe.

L. J. de W.

## Waar blijft Uw idee?

Het is eigenaardig, maar met de Ideeënbus is het nog geen „botertje tot de boom”. Het aantal inzendingen van ideeën, die zouden kunnen leiden tot verbetering van de werkmethoden, is miniem.

Slechts sporadisch komt er eens iemand los. De Ideeënbus-commissie zit met de handen in 't haar. Heeft niets te doen. En ééns had ze de illusie druk werk te zullen krijgen! Wil dit nu zeggen, dat er niemand zou zijn, die een goed idee in 't hoofd heeft? Wel neen! ik heb me zelfs laten vertellen dat er meerdere van onze medewerkers zijn, die de commissie aan 't werk zouden kunnen zetten, maar er niet toe kunnen of willen komen hun idee naar voren te brengen.

Sommige bescheiden mensen menen al gauw: „'t heeft toch niets om het lijf”: anderen kunnen hun gedachten niet zo vlot op papier brengen.

Beide motieven ontspruiten uit een verkeerde gedachten-gang.

Bescheidenheid of valse schaamte is hier uit de boze. Immers ieder idee wordt gewaardeerd en, al zou het eens niet voor uitvoering vatbaar zijn, dan is er toch nog geen man over boord.

En zit men met het probleem der omschrijving, of met moeilijkheden over het maken van een tekening, stap dan even naar een commissielid, de bedrijfsleider of een baas. Ze zullen zeker gaarne de helpende hand bieden. Formulieren en inlichtingen kan men te allen tijde op de Afd. Personeel bekomen. Laat ieder nu nog eens rondzien wat er verbeterd kan worden en aarzel dan niet Uw voorstellen in te dienen. Vanzelfsprekend gaat het niet om de normale reparatiewerkzaamheden, maar een verbetering die het werk vergemakkelijkt of vereenvoudigt. Dergelijke voorstellen zijn welkom en zullen grondig bekeken worden.

Aan 't werk, mannen, en verdien de premie! H.

De commissieleden zijn de heren:  
G. P. A. van Wieringen. C. Huijzer.  
P. J. Binnema. A. Kreuger.

## MENSEN IN HUN WERK

### De Portier.

Laten we maar beginnen bij de ingang, dus bij het begin en tevens het einde, want de portier is de eerste man, die je ziet als je de Werf betreedt en ook de laatste als je er weer af-gaat om, blij gemoed, naar huis te keren en enkele welverdiende uren van verpozing te gaan genieten.

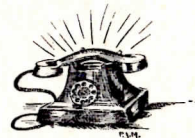
De portier heeft een p-baan.

Niemand van de werknemers waardeert hem. Hij wordt gezien als een lastige sta-in-de-weg. Hij is nieuwsgierig

en wil altijd precies weten, waarom je te laat komt en zonder passeerbon laat hij je buiten de gestelde uren, van de Werf niet af. Hij bemoeit zich met de penningen. In zijn witte jas zie je hem langs de penningborden draven en iedere ongerechtigheid noteren om dit dan door te geven aan de betrokken afdeling. Spijbelen is er bij hem niet bij. Hij heeft alles door. En zie hem argwanend kijken, als je de poort uit-gaat. Het lijkt er veel op, dat hij je niet erg vertrouwt. Zelfs met een blank geweten ben je blij als je hem voorbij bent.



En als je nu denkt, dat hij — als iedereen aan 't werk is — op z'n louwren kan gaan rusten, ben je er gloeiend naast. Dan gaat hij zijn administratief werk, zijn briefjes, zijn boeken, enz. gereed maken. Ieder ogenblik rinkelt de telefoon en tientallen keren moet hij naar



buiten hollen om de grote poortdeuren open te doen voor de toeterende vrachtauto's. Geregeld komt er een of ander die iemand wenst te spreken of wil solliciteren. De portier staat klaar om allen vriendelijk te wijzen waarheen zij hebben te gaan.

De personeelsafd. doet ook nog een duit in het zakje door hem op te dragen die of die sollicitant ter kennismaking naar de bedrijfsleiders te brengen. Van rust, heus geen sprake. Evenals jullie is ook hij blij, als hij zich, na een drukke dagtaak, thuis kan gaan verpozen. De portier moet er zijn. Stel je de chaos voor als hij er niet zou zijn! En gedenk dat hij er niet is om het de mensen onaangenaam te maken. Hij doet wat hem is opgedragen, dus zijn plicht.

Een beetje waardering dus, ook voor hem.

## COLLEGIALITEIT

Het is *oncollegiaal*. . . . gereedschap van een collega *ongevraagd* te gebruiken, maar het is *zèér oncollegiaal*. . . . als men bovendien het gebruikte gereedschap niet eens terugbrengt.

Want wie is er *aansprakelijk* voor?

Jaargang I, Jaargang II

BESCHRIJVING VAN DE I.H.C.

De Amerikaanse scheepsbouw en wij	I-2
De samenwerking voor de export	I-10
De samenwerking der zes werven en fabrieken	I-26
Critiek op het werk van anderen	I-42
Ons nieuwe laboratorium	I-44
Groepsnormen, normalisatie	I-50, II-4, 11
Waarom werd de I.H.C. opgericht?	II-18
I.H.C.-telexcentrale	II-54

BESCHRIJVING DER WERVEN.

Werven Conrad	I-11
Werf Gusto	I-80
De Klop	I-37
J. & K. Smit	I-6, 20
L. Smit & Zoon	I-4
Verschure	I-58

BESCHRIJVING VAN ONS WERK.

*Emmermolens.*

I.H.C.-molens gaan kanaal in Frankrijk graven, Donzère-Mondragon	I-60, II-2, 26, 34, 42, 56, 69, 77, 83
Hoe werkt een baggermolen	I-84
Baggermolen Afrika	II-34

*Zuigers.*

Victor Guilloux, een bezoek aan de sleepzuiger	I-3
De diesel-electrische sleepzuigers Co. 35/36	I-34
Ons aandeel in de havenaanleg van Abidjan	I-18, 76
Vlaanderen IV	II-51
Diesel-electrische sleepzuiger MOP 224 C	II-66, 84
De nieuwe sleepzuiger „Borneo”	II-75

*Schepen, Sleepboten.*

Turkije	I-12, II-45
Motorsleepboten	I-75
De tewaterlating van de Büyükkada	II-82

*Tinmolens.*

Extra nummer	Maart 1947
De tinmolens	I-56, 66, 74
Drie maanden tinbaggeren	II-74, 90, 100

TECHNISCHE ARTIKELEN.

Hoe werkt een baggermolen	I-84
Motoren	I-22
De gieterij	I-83
Normalisatie	I-50, II-4, 11

Het aanbouwen van gelaste constructies	II-43, 55, 85
De spantenvloer	II-37
De zingende schroeven der Turkse schepen	II-93

I.H.C.ERS AAN HET WOORD.

„Ouwe cent” aan het woord	I-38
Iets over mijn reis naar Amerika	I-50
Mijn reis naar Siberië	I-52, 64
Onze dames schrijven	I-59
Enige indrukken uit het land van Wilhelm Tell	II-28, 36
Vliegend naar Venezuela	II-100

ONTSPANNING EN ONTWIKKELING.

Hoe zou de vrije tijdsbesteding het best kunnen plaats vinden?	I-59
Wat doet U in Uw vrije tijd?	I-68
Ontwikkeling en ontspanning	I-86
Vacantie, wat maakt U er van	I-47
Een modelbouwer aan het woord	I-72
Hoe ik mijn vrije tijd besteed als modelmaker	II-5
Vissen	II-10
Geen akkertje meer in 1948	II-11
Lenzen	II-29
Radio	II-52
Tropische vissen	II-53
Het leven der bijen	II-53

DIVERSEN.

De nieuwe spelling	I-23, 29
Voorjaarswedstrijd	I-27
Volkshogescholen	I-31
Rijmen en dichtten	I-39
Fotograferen in de vakantie	I-42
Jeugdherbergen in Nederland	I-54
In memoriam J. Zwart	I-26
Handelsverdragen	I-62
De brief aan Garcia	II-20
Er zit meer in U	II-61
Het buitenland houdt ons de spiegel voor	II-82

TARIEFWERK, VAKOPLEIDING.

Beloning naar prestatie	I-82, II-4, 21, 68
De vakopleiding bij Verschure	I-7
Scheepsbouwopleiding	II-52

LEVENSBECHRIJVINGEN.

Pieter Caland	II-27
---------------	-------

BOEKBESPREKING.

IJzer en Staal	II-59
----------------	-------

Scheepswerf de Kroonprinses	II-59
-----------------------------	-------

PER LAND.

*Afrika.*

Abidjan	I-18
Marokko	II-12, 18

*Amerika, Noord-*

Iets over mijn reis naar Amerika	I-50
Enige indrukken uit Amerika	II-60

*Amerik, Zuid-*

Hopperzuiger Co. 32	II-58, 66, 87
Venezuela	II-100

*Azië.*

Drie maanden tinbaggeren	II-74
--------------------------	-------

*België.*

Vlaanderen IV	II-51
---------------	-------

*Frankrijk.*

Victor Guilloux	I-3
De diesel-electrische sleepzuigers Co. 35/36	I-34

*Frankrijk, Donzère Mondragon.*

I.H.C.-molens gaan kanaal in Frankrijk graven	I-60, II-2, 26, 34, 42, 56, 69, 77
-----------------------------------------------	------------------------------------

*Griekenland.*

Naar het land der oude spartanen	II-98
----------------------------------	-------

*Indonesië.*

Extra tinmolennummer	Maart 1947
De tinmolens	I-56, 66, 74
De nieuwe sleepzuiger „Borneo”	II-75
Drie maanden tinbaggeren	II-90, 100

*Nederland.*

Baggermolen Afrika	II-34
Sliedrecht, de bakermat van het baggerbedrijf	II-50

*Siberië.*

Mijn reis naar Siberië	I-52, 64
------------------------	----------

*Turkije.*

Turkije	I-12, II-44, 45, 82
Archaeologische vondsten in Turkije	I-55

*Zwitserland.*

Enige indrukken uit het land van Wilhelm Tell	II-28, 36
-----------------------------------------------	-----------