

het zeskant



TWINTIGSTE JAARGANG NO. 9 — SEPTEMBER 1966



BIJ DE VOORPAGINA

Je ziet, als koe die langs de weg graast, nog wel eens het een en ander voorbijkomen. Op 't laatst kijk je al niet meer... gras kauwen en melk maken is hoofdzaak! Maar voor zo'n gek ding wil je je kop dan nog wel eens om-draaien.....
(Noot redactie: zie de achter-pagina).

INHOUD algemeen gedeelte

Een vaargeul in de Noordzee	78
De Omnibarge - Nieuw I.H.C.-standaard- produkt	79
Adieu <i>Nathalie</i>	80
Eerste copralosser tewater gelaten	81
Een halve kilometer pijp per dag	82
Werkzaamheden voor de olie-industrie	83
"Giant" per auto naar Frankrijk	84

EEN VAARGEUL IN DE NOORDZEE

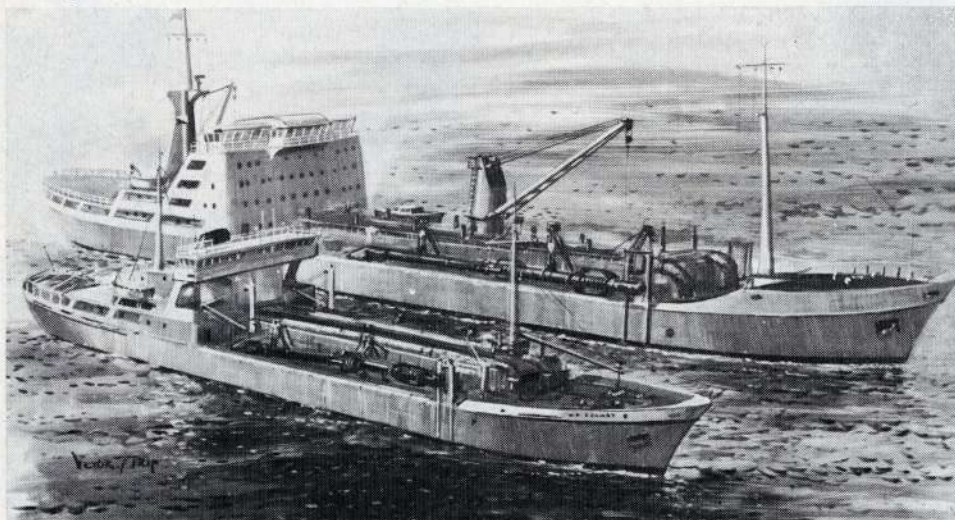
De ontwikkeling van het Rotterdamse havengebied is, vooral na de oorlog, bijzonder snel gegaan.

Grote stukken polder zijn opgespoten en veranderd in industrieterreinen; havens en kanalen zijn gegraven; sluizen, werven en dokken gebouwd.

En toch kijken we er weer van op wanneer de burgemeester van Rotterdam er op wijst, dat de ontwikkeling van de tankvaart (zelfs) Rotterdam heeft overvallen.

"Er worden thans 45 tankers gebouwd groter dan honderdduizend ton en veertien boven 150.000 ton".

"Op het ogenblik wordt er naar toe gewerkt om Euro-poort toegankelijk te maken voor schepen met een diepgang van 53 voet, wat neerkomt op ongeveer 16 meter. Maar in 1969 zullen schepen binnenkomen met een diepgang van 62 voet. Dat is rond genomen 19 meter.



Voor deze schepen zal een aanlooproute van 10 tot 12 kilometer in de Noordzee ge-graven worden".

Aanvankelijk zal een proef worden genomen met een geul van twee kilometer lengte. Met verbazing neemt de "goegemeente" kennis van deze berichten..... een geul graven in de Noordzee, die we altijd als een "echte zee" hebben beschouwd.....

Voor dit baggeren is echter een vaartuig nodig dat dit werk "aan kan".

Met voldoening konden wij aan de pers de bijzonderheden mededelen van de opdracht die I.H.C. Holland enige tijd geleden van de Bos & Kalis/Westminster Groep te Papen-drecht had ontvangen.

Een sleepopperzuiger, die in zijn soort de grootste ter wereld zal zijn!

De laadruiminhoud van dit schip wordt 9000 kubieke meter. De grootste tot nog toe door I.H.C. afgeleverde sleepzuiger heeft een inhoud van 4800 kubieke meter. De twee hoofdmotoren zullen elk 8000 pk kunnen ontwikkelen en met de verstelbare schroeven het geladen schip een snelheid van 15 knoop geven.

De zuigbuis zal een lengte van 37 meter krijgen, waarmee tot op 30 meter diepte zal kunnen worden gebaggerd.

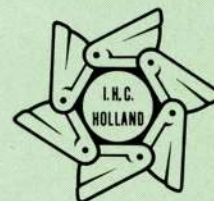
Opvallend zijn de twee paalvormige schoorstenen, die zijn verbonden door een zaling waarop de topmast en het radarbord zijn aangebracht.

Victor Trip, die bijgaand toekomstbeeld maakte, dacht nog, dat er maar één schoor-steen op zou komen. Voor de nieuwe *W.D.*-zuiger ligt de *W.D. Seaway*, tot nu toe altijd nog een der grootste zuigers die we gebouwd hebben. Op het achterdek zal een heli-copterdek worden geconstrueerd, zodat bemanningsleden en voorraden tij-dens het werken van en naar boord kunnen worden gebracht.

Het schip zal zonder bunkeren 7200 zeemijlen kunnen afleggen, zodat lange tijd zonder onderbreking kan worden gevaren en gewerkt.

Begin 1968 zal dit grote schip zijn werkzaamheden kunnen aanvangen.

het zeskant



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

Redacteuren:

W. C. Boer (De Klop),

R. Gebhard (I.H.C.),

J. Koutstaal (Smit Kinderdijk),

R. Lafèbre (Verschure),

A. L. van der Meer (Werf Gusto),

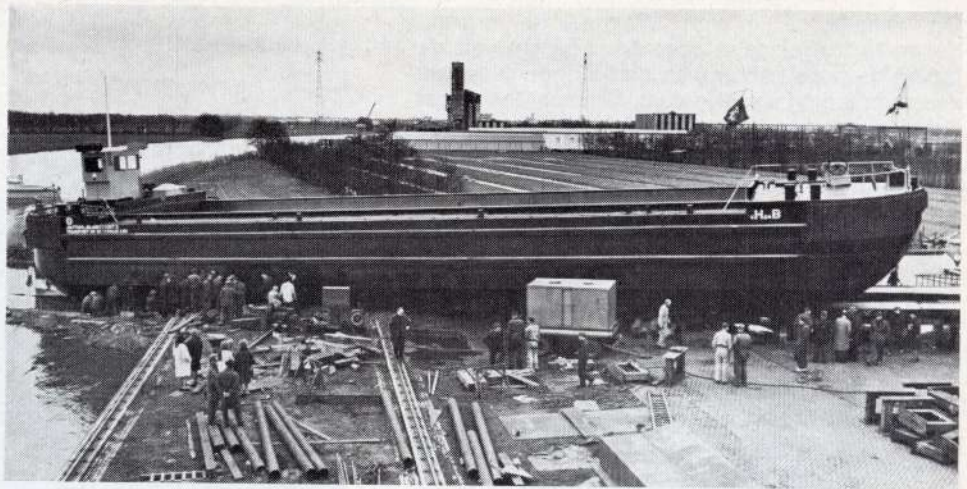
A. Priester (I.H.C.).

REDACTIE ADRES:

I.H.C. HOLLAND, Marconistraat 2,

Postbus 6141, Rotterdam.

Bijna 40 meter lang, bijna 10 meter breed, een holte van 3,34 meter en een hopperinhoud van 390 m³, zijn de "vitale maten" van de eerste twee "Omnibarges". No. 1 ziet U hier op de wal bij het constructiebedrijf in het Friese Kootstertille, klaar voor de tewaterlating.



DE OMNIBARGE
NIEUW
I.H.C.
STANDAARD-
PRODUKT

U weet het: zelfs de beste baggervloot komt niet tot haar maximale productie wanneer er geen goed hulpmaterieel ter beschikking staat.

Dit is daarom een punt dat zeker bij de I.H.C. de aandacht krijgt.

Verschure heeft een nieuw type onderlosser ontwikkeld, die onder de naam "Omnibarge" is opgenomen in de serie standaardprodukten van I.H.C. Holland.

Het vaartuig bestaat uit een overlans gedeelde, aan beide einden scharnierende romp, die geopend wordt door het gewicht van de lading. Na het storten worden de geopende romphelften door de druk van het water weer gesloten. Met een hydraulisch systeem kan de snelheid van openen en sluiten worden beheerst.

De "Omnibarge" is geschikt voor transport van alle soorten grond van slib tot rots en kan ook gebruikt worden voor het vervoer van materialen, zoals heipalen, pijpen en dergelijke. Een veelzijdig hulpwerktuig voor de aannemer dus.

Gebouwd in Friesland

Een Nederlandse aannemer bestelde twee omnibarges elk met een inhoud van 390 m³. In verband met de bezetting van de I.H.C.-werven werd de bouw van deze bakken uitbesteed bij Stertil N.V., een metaalconstructiebedrijf in Kootstertille in Friesland.

De twee romphelften werden in de montagehal gebouwd en naderhand buiten aan elkaar gevoegd.

De tewaterlating van de eerste "Omnibarge", die het nummer "2401" kreeg, op 2 maart j.l. heeft het personeel van het bedrijf, dat nog nooit eerder met scheepsbouw te maken had, wel wat hoofdbreken bezorgd.

De doop werd verricht door de telefoniste van Stertil, mevrouw W. Beiboer-Boersma, die hiervoor was uitgenodigd, omdat zij in de maanden tijdens de bouw steeds de telefonische schakel was geweest tussen opdrachtgever en uitvoerder. Met de in het Fries gestelde doopformule: "Ik doopje jo fjôuer en tweintich hûndert en ien, en ik winskje jo in behâlden faert" kweert mevrouw Beiboer zich uitstekend van de voor haar ongewone taak. Er sloeg geen fles champagne te pletter. In plaats daarvan werd een Bokmafles ontkurkt, maar het vocht, dat over de sloopshuid uitstroomde, was niet voor consumptie geschikt.

Het was "onvervalst" Amsterdams IJwater! Zo maakte de in Friesland gebouwde "Omnibarge" toch het eerst kennis met niet-fries water.

De tewaterlating van het 180 ton zware gevaarte ging helaas niet vlot. Tot tweemaal toe braken de trossen, waarmede de sleper *Orion* de bak van de helling trachtte te trekken. Het bleek noodzakelijk de hele nacht door te werken. De volgende morgen belandde de bak veilig in het water.



Een historisch ogenblik: Mevrouw W. Beiboer-Boersma, telefoniste van het bedrijf, doopt de eerste "I.H.C.-Omnibarge".

De "Omnibarge" in actie. Wanneer de vergrendeling is losgemaakt, doet het gewicht van de lading de twee helften van de bak openklappen, zodat de lading wordt gelost. Eenmaal leeg doet het drijfvermogen van de beide helften de bak weer sluiten.



Deze eerste "Omnibarge" werd aan uitgebreide beproevingen onderworpen. Een aantal kinderziekten moest overwonnen worden. Een aantal verbeteringen konden worden aangebracht.

Nummer twee in vol bedrijf

Inmiddels werd bij hetzelfde bedrijf, voor dezelfde opdrachtgever "Omnibarge No. 2402" gebouwd. Bij de tewaterlating werd, gezien de ervaringen met de eerste bak, gebruik gemaakt van plastic zakken onder het schip, welke met lucht gevuld het vaartuig omhoog drukten, waarna het over de plastic zakken heen over een oneffen terrein verrold kon worden.

De tewaterlating van deze bak had begin juni plaats, helaas ook niet zonder moeilijkheden. De weinig vlotte start van het nieuwe I.H.C.-produkt heeft echter het vertrouwen in ons produkt niet geschokt.

Vooraf, nu blijkt dat de "Omnibarges" het goed doen.

Samen met de door ons gebouwde hydraulische emmermolen *Beverwijk 3* is de eerste Omnibarge te werk gesteld bij het grote projekt van de afsluiting van de Lauwerszee. De tweede werkt samen met de *Beverwijk 4* aan de uitdieping van een haven bij de Hoogovens te IJmuiden.

ADIEU NATHALIE!

Steeds weer moeten wij denken aan *Nathalie*, die uit onze omgeving verdween. *Nathalie* met haar stoere "vierkante" lijnen, haar werklust en haar eenvoudige opmaak. Vrijdag 19 augustus ging zij, meegesleept door de gespierde *Tyne*, naar het verre, zonnige Corsica! Zouden wij haar ooit nog eens terug zien? Lezer, stelt U gerust.....

We hebben het over de CO 1126, de grijperbagger, die voor de Franse firma Léon Chagnaud werd gebouwd.

Wegens een volbezet werkprogramma werd de bouw van het ponton door Smit Engineering uitbesteed. Holland Cranes nam de kraan voor haar rekening, de verdere afbouw vond bij Werf Gusto te Schiedam plaats.

De grijperkraan, die uitgerust is met een modder- en een rotsgrijper, heeft een hijsvermogen van 15 ton en haalt, bij een waterdiepte van 10 meter, 400 kubieke meter per uur omhoog.

In de Gusto haven werden uitvoerige proeven gedaan:

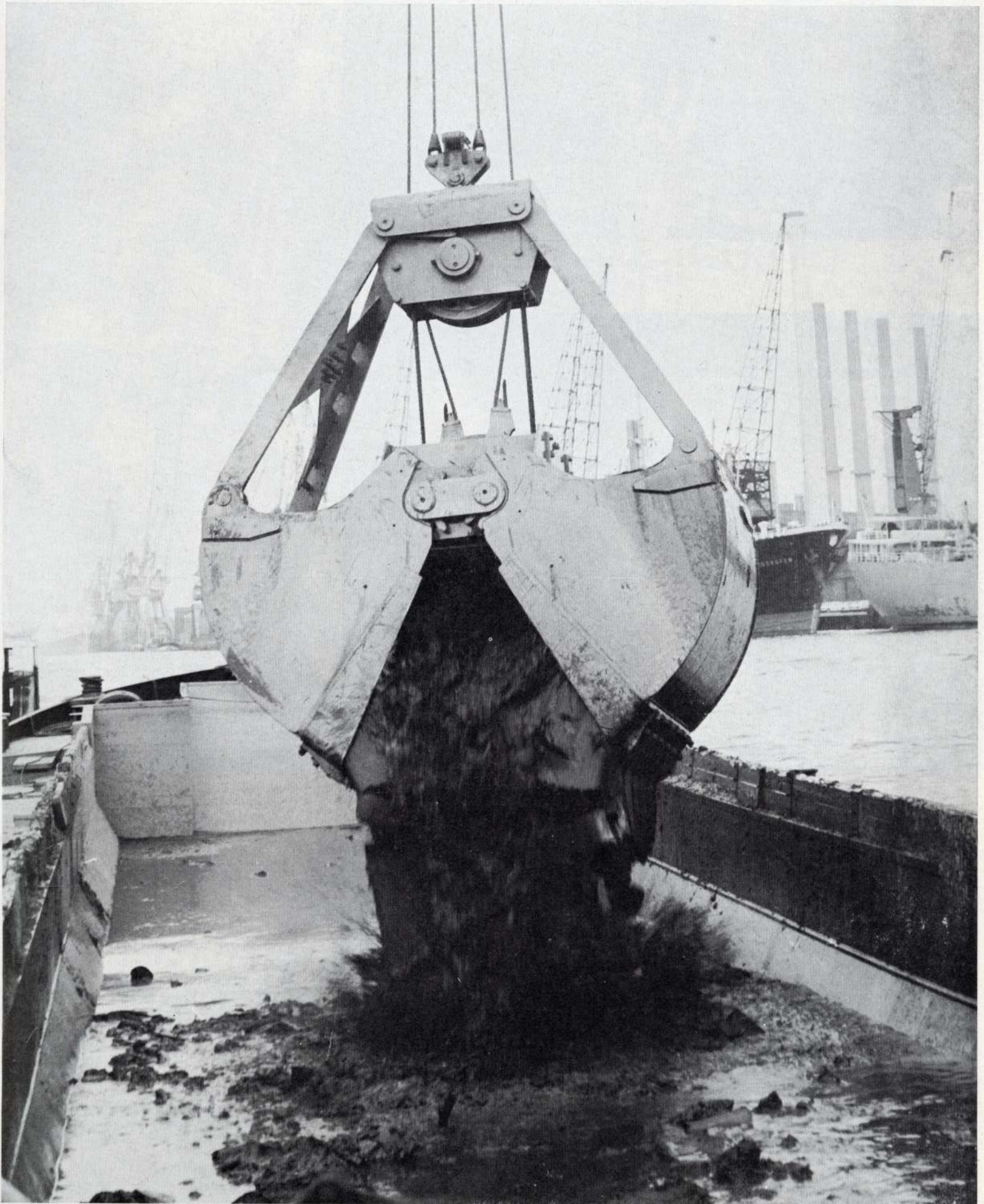
.....Grijper laten zakken, sluiten en — terwijl er een stortvloed van water uitdruipt — boven een baggerbak draaien en weer lossen, en dat steeds weer opnieuw.....

Alle werkzaamheden van de nieuwe kraan gingen naar wens; er werd een flinke produktie gehaald.

De *Nathalie* zal worden gebruikt zowel voor gewoon baggerwerk als voor andere waterstaatkundige werkzaamheden.



WERFBEELD





3 augustus 1966: de heren A. Bisschop, A. van der Kraan en S. E. C. Scheffers en hun echtgenotes.



11 augustus 1966: de heren G. J. van Lente, M. Ouwens en H. Stougie en hun echtgenotes.



JUBILEA

Vele zaken stonden in de afgelopen maand enige tijd stil in verband met de vakantie.

Een uitzondering hierop vormde echter de huldiging van onze jubilerende werknemers, want niet minder dan 10 collega's werden de afgelopen weken door de directie ontvangen ter gelegenheid van hun 25-jarig dienstverband.

Gedurende deze zo lange periode, die bij een terugblik de jubilarissen wel als een ogenblik zal voorkomen, hebben zij hun beste krachten gegeven om ons bedrijf een wereldnaam te bezorgen én te doen behouden.

Bijzonder prettig was het daarom dat de directie nu de gelegenheid had haar grote waardering uit te spreken en de jubilarissen dank te brengen voor het vele werk, dat zij in dienst van en ten dienste van Gusto hebben verricht.

Ter ondersteuning van deze dank werd de jubilarissen het zilveren Gusto-insigne opgespeld en overhandigde de directie aan hen een gouden horloge en een cadeau onder couvert. Ook werden de vererende getuigschriften met de daarbij behorende penning van de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel uitgereikt.

Nadat alle aanwezigen de jubilarissen en hun echtgenotes hadden gelukgewenst, schaarde men zich rond de tafel om onder het genot van een kopje koffie de oude herinneringen nog eens op te halen. Met een bezoek aan de modellenzaal werden de feestelijkheden afgesloten.

Opnieuw zijn weer een aantal namen toegevoegd aan de lange rij van "zilveren" werknemers en wij hopen, dat er in de toekomst zo nog velen zullen mogen volgen.

24 augustus 1966: de heren A. Boomert, J. W. van der Heide, A. Ouwens en C. Penning en hun echtgenotes.



GUSTO BOOTTOCHT 1966



Op 10 augustus j.l. was eindelijk: de door onze gepensioneerden zo lang verwachte dag aangebroken.

Al vroeg stonden de eersten te trappelen van ongeduld op het Schiedams Hoofd, waar al spoedig de "Erasmus" afmeerde. Door omstandigheden moest het schip in de haven een ligplaats kiezen, waardoor slechts één loopplank kon worden uitgelegd. Ondanks het feit dat iedereen graag vlug aan boord wilde zijn om een goed plaatsje te bemachtigen, konden toch allen het "pak" droog houden.

Alvorens te vertrekken sprak de heer F. E.M. Smulders nog een welkomswoord, waarbij hij de aanwezigen herinnerde aan de afspraak, die vorig jaar gemaakt was: Gusto zou de boottocht ieder jaar herhalen, terwijl de gepensioneerden hun kleinzoons naar de Gusto zouden sturen. Hoewel hij nog niet veel kleinzoons had gezien, beloofde de heer Smulders desondanks al weer een boottocht voor het volgende jaar. En dat wist men te waarderen.



Na deze speech werd de loopplank ingehaald en begon men aan het vaarprogramma. Zelfs de zon wilde zich niet laten kennen en deed mee om deze dag een extra feestelijk tintje te geven. De stemming aan boord was uitstekend en op een gegeven moment "deden de oudjes het nog best" en liepen ze een polonaise.

Bij Schoonhoven werd de steven gewend en ging het weer op huis aan. Veel te vlug kwam het einde van deze plezierige dag, die besloten werd met een zeer leuk afscheidswoord van Mevrouw Smulders-Reichlin. Haar warme belangstelling voor alle aanwezigen werd door hen zeer gewaardeerd en met een boeket bloemen en een hartelijk applaus werd dit nog eens extra onderstreept.

Onder de vrolijke klanken van Gusto's Muziekvereniging nam men afscheid van elkaar, met in gedachten reeds het weerzien in 1967 bij de volgende boottocht.



Tjonge tjonge tjonge,
al was het dan geen show,
toch de duim omhoog,
want 't was weer zó.

De boottocht, die de Gusto gaf
ze was weer fijn, gewoonweg af!
De regen, och, dat was geen hinder,
de vreugde was er niet om minder.
Hier een gesprek, daar gelach,
't was enkel jool, de gehele dag.
Directie Gusto en mevrouw Bebelaar,
met al de hulpen bij elkaar,
onze hartelijke dank, dit zij Uw deel
voor al 't genotene in het geheel.

Mevrouw Smulders had deelnemende
woorden
waar 'd ouwetjes met ontroering naar
hoorden.

Zij is een van ons, zij heeft weer
blijk gegeven
van 't waarlijk oprecht medeleven.
Nu makkers en andere reisgenoten,
wij gaan weer uit elkaar, in de hoop
tot weerzien in het volgend jaar.
Met hartelijk groeten,

Th. Kraayveld
deelnemer

VAKANTIE BESTEDING 1966



J. Olde Monnikhof:

'REGEN EN WILDBRATEN'

Nu de vakantie voor vrijwel iedereen van ons weer achter de rug is, zijn wij bij verschillende van onze collega's eens gaan horen hoe zij hun vrije tijd hadden besteed.

Wij kregen verhalen over mooi en slecht weer, over leuke en minder leuke ervaringen, maar in ieder geval had men voldoende energie opgedaan om de werkzaamheden weer met frisse moed aan te pakken.

Omdat we vooral véél wilden gaan zwemmen hadden wij dit jaar een zomerhuisje gehuurd aan het strand van Oostvoorne. Mijn vrouw had ter ere van deze gelegenheid nog een extra mooi badpak gekocht, maar zij heeft het zelfs niet aangehad. Door de stromende regen vielen namelijk al onze plannen in het water. Toch gingen we er iedere dag op uit. Zelfs met windkracht zeven maakten we nog grote strandwandelingen, soms wel van een kilometer of veertien. En als de zon maar even scheen speelden we "jeu de boules".

Een lichtpunt vormden twee voetbalwedstrijden voor de wereldkampioenschappen, die we in een afgestampt recreatiezaaltje op het televisiescherm konden volgen.

Maar na vijf dagen stromende regen hebben we toch onze spullen maar gepakt. Wij zijn toen gaan informeren of er ergens in Europa nog een plaatsje was waar de zon wél scheen. We hoorden van een vriend dat hij in het Frankenwald prachtig weer had... en... dat het er goedkoop en bijzonder mooi was.

Vol goede moed zijn we op stap gegaan. Alleen regende het nu zó hard, dat zelfs overdag de grote lichten van de auto aan moesten.

Mist kregen we ook nog, zo erg zelfs dat we over het laatste stuk van 80 km. vijf uur hebben gereden. Schwarzenbach, vlak

bij de Tjechische grens, zou voor veertien dagen ons bivak zijn. Het was er inderdaad prachtig. We gingen 's nachts in de onafzienbare bossen ergens met de auto staan en deden de grote lichten aan in de hoop zo reeën te kunnen zien. Met de koplampen van de auto lukte dit niet, wél met een doodgewone zaklantaarn. Dikwijls zochten we ook paddestoelen. Door het vochtige weer waren er grote velden met de prachtigste exemplaren. Hollanders waren er in die omgeving niet, wel veel Berlijners. Het eten was er goed en goedkoop: voor een paar kwartjes kon je gebakken of gekookte forel kopen en voor vier mark had je een portie "wildbraten", wild zwijn of ree, dat je beslist niet opkon.

Alleen, het regende van 's morgens vroeg tot 's avond laat en na zeven dagen kregen wij er genoeg van. Op de terugweg kwamen we in Kirsfeld en daar scheen warempel de zon.

Een hotel was gauw gevonden en die avond vierden we uitgebreid kermis. De volgende dag echter viel de regen weer bij bakken uit de hemel. Toen zijn we écht naar huis gegaan.....!

(Wij waren dit keer met twee van onze zonen op vakantie. De twee oudsten waren in een oude eend van f 250,— drie weken naar Zweden geweest. Ze hadden er schitterend weer, zo'n 30 á 35 graden, en kwamen als nikkers terug.....!)

C. M. van Wassenaar:

'Boodschappen, bioscoop, en botsautootjes'

Vorig jaar waren we met vakantie in Oostenrijk. Omdat we plannen hebben ons aan het einde van het jaar te gaan verloven, wilden we dit keer een beetje zuinig zijn en bleven we thuis. Het weer was verschrikkelijk slecht. De eerste week zijn we in bijna alle winkels van Rotterdam geweest en hebben daar potten en pannen, lakens en slopen gekocht. Om de dagen te vullen gingen we naar de bioscoop. Ook waren we een dagje in Amsterdam, maar persoonlijk vind ik Rotterdam toch véél gezelliger. De rondvaart bijvoorbeeld viel mij bar tegen en die oude geveltjes deden mij ook niet veel. In de tweede week zijn we een dagje naar Antwerpen geweest. De markt is er groot en heel gezellig. Er waren veel leuke dieren, jonge hondjes en poesjes en zelfs een aapje. Er was een heel klein wit hondje met allemaal krulletjes en van die droevige bruine oogjes. Dat had ik zo wel mee willen nemen!

Hoewel het zondag was waren de meeste winkels open. En je hebt er een heleboel van die rare cafétjes.....

We zijn ook een dagje naar Scheveningen geweest. De pier was erg leuk. Ook ben ik in de botsautootjes geweest. Alleen, want mijn a.s. verloofde wilde een foto van me maken. Er zaten allemaal kleine kinderen in de wagentjes en die konden het véél beter dan ik.

Iedere keer dat ze tegen mij aanboden schoot ik met mijn knie tegen een rand. Toen ik uitstapte zat mijn knie helemaal onder het bloed, er zat een diepe wond in. Ik ben nogal kleinzerig en huilde tranen met tuiten. Er werd snel een groot verband om gebonden. Drie dagen heb ik helemaal niet kunnen lopen en moest ik met mijn been op een stoel zitten. Mijn moeder heeft me wel verwend, maar het was toch jammer. Eén troost heb ik: ik krijg nog drie dagen terug voor mijn stijve been!!



K. H. Schäfer:

'Ijzeren gordijn'

In Ceskybrod, een plaatsje 30 kilometer van Praag, woont een Tsjechische vriend die ik in de oorlog in Oostenrijk heb leren kennen.

Ieder jaar omstreeks de jaarwisseling schrijven we elkaar nog en tijdens de vakanties sturen we ansichtkaarten. Maar éérentwintig jaar lang hadden wij elkaar niet meer gezien.

Dit jaar hebben wij hem en zijn vrouw daarom gevraagd naar Holland te komen.

Toen bleek dat het voor hen niet mogelijk was een visum te verkrijgen, besloten mijn vrouw en ik dan zelf de reis achter het Ijzeren Gordijn te ondernemen. Onze visa waren in twee dagen in orde en eind mei begonnen wij onze reis 's morgens om vier uur. Over de autobahn ging het bijzonder vlot en de 800 kilometer tot aan de grens waren gauw afgelegd. Hier kregen wij echter drie uur oponthoud, zodat het al donker was toen we in Praag aankwamen. Na veel dwalen ontmoetten wij gelukkig een behulpzame motorrijder, die ons in twintig minuten door de stad loodste. — We zijn er nog verschillende malen teruggeweest. Deze prachtige stad is, net als de andere steden die wij bezochten, niet modern, maar vol met bezienswaardigheden uit vroeger jaren. Onvoorstelbaar mooi was bijvoorbeeld het Nationaal Theater met al zijn muurschilderingen, beelden en kristallen luchters: een paleis! Wij hebben daar de opera "Die verkaufte Braut" gezien. Ook hebben wij het "Laterna Magika" bezocht, een combinatie van drie filmdoeken met een toneel. Wij zagen "Hoffmann's Erzählung en", met levende artisten tegen gefilmde achtergronden. Dit is uniek in de wereld en van een ongelofelijke schoonheid. —

Die avond echter arriveerden wij om negen uur in Ceskybrod en de ontvangst was werkelijk overweldigend. Van de vriendelijkheid en de gastvrijheid van de Tsjechen kunnen wij Hollanders nog heel wat leren.....

Het leven is er naar onze begrippen niet duur. Kristal en keramiek is er zelfs héél goedkoop en kan vrij worden uitgevoerd. De toerist is verplicht f 11,— per persoon per dag uit te geven en omdat wij dit voor ons levensonderhoud niet nodig hadden konden we wel een mooie kristallen vaas kopen. Behalve het fruit, dat bijzonder duur is, zijn de prijzen ongeveer als bij ons in Holland. Alleen de verdiensten zijn er véél en véél lager dan hier. De wegen zijn over het algemeen goed te berijden. We hebben ook prachtige wandeltochten gemaakt, onder andere door het Riesen-gebergte.

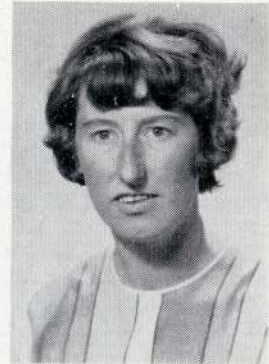
De belangstelling voor Holland is bijzonder groot en iedereen is nieuwsgierig te weten hoe wij hier leven en werken. Van het regime heb ik weinig gemerkt, ik kon gaan en staan waar ik wilde. De fabrieken hingen vol met Russische en Tsjechische vlaggen en waren behangen met allerlei leuzen als: "Wij werken voor de Vrede" en "Wij bouwen aan onze toekomst". Hoewel de verdiensten dus veel lager zijn, zijn de arbeidstijden en dergelijke gelijk aan die in Nederland.

Het land heeft in de afgelopen oorlog veel te lijden gehad. Ik heb een bezoek kunnen brengen aan het concentratiekamp Theresienstadt en ben ook in het dorpje Lidice geweest. Door uit Engeland afkomstige Tsjechische parachutisten werd in 1942 de S.S.-generaal Heyndrich omgebracht. Omdat de Duitsers veronderstelden dat de parachutisten zich in Lidice verborgen hielden, werden als vergelding alle mannelijke bewoners doodgeschoten en de vrouwen en kinderen gedeporteerd. Daarna werd het gehele dorp platgebrand. Op een andere plaats werd Lidice weer opgebouwd. Ter herinnering aan het gebeuren werd een prachtige rozentuin aangelegd, de zogenaamde Vredestuin, waar rozen uit de gehele wereld zijn geplant. Middelpunt van de tuin is een groot gedenkteken, waarop ook de naam Putten voorkomt.

We hebben een van de mooiste vakanties van ons leven gehad. Volgend jaar hopen wij onze vrienden wél in Holland te kunnen ontvangen om iets terug te kunnen doen voor de onvergetelijke gastvrijheid die wij bij hen mochten ondervinden.

E. N. van Rijnswoud:

ZON, WIJN EN EEN AANZOEK



Dit jaar heb ik een vliegreis naar Italië gemaakt. Het was de tweede keer dat ik vloog en ik was helemaal niet zenuwachtig "Het is net of je in een bus zit".

Alleen boven Zwitserland was het erg ruw weer en het vliegtuig viel soms meters naar beneden. Ik logeerde in een hotel in Finale Ligure, een heel oud vissersdorpje aan de Middellandse Zee tussen Genua en Vente Miglia. Het hotel stond 20 minuten lopen van de zee af, we gingen dan ook altijd met de bus. Behalve toen er gestaakt werd...

Het was toch wel leuk om dat even mee te maken. Alle stakers lagen languit op straat. De politie ging er gewoon bij staan en het enige wat zij deden was het verkeer omleiden.

Het dorp ligt aan de voet van de Ligurische Alpen en je kon er dan ook heerlijke wandelingen maken. Op zo'n tocht ben ik eens bij een heel oud wijnboertje terechtgekomen. Hij had een paar tafeltjes en stoelen neergezet en schonk daar wijn aan zijn klanten. Het was alleen een beetje griezelig dat de glazen beslist niet omgewassen mochten worden, alleen de rand werd even met de duim afgeveegd. Anders ging de smaak van de wijn verloren!

Het mannetje wilde nog met me trouwen ook; de pastoor zat er toevallig toch! Ik heb het aanzoek vriendelijk afgewezen, maar ik kreeg toch nog een bosje prachtige anjers van hem...

Italië is zo'n heerlijk romantisch land. Op straat, zo ergens onder de palmen, staat er iemand "O Sole Mio" te zingen, terwijl hele families op de balkons staan mee te luisteren. Natuurlijk heb ik er ook feest gevierd. Op een avond toen we heel laat thuis kwamen liep een van ons groepje inplaats van om het vijvertje voor ons hotel er pardoes middenin. We hebben verschrikkelijk moeten lachen toen de niet al te slanke dame de goudvissen uit haar bloesje haalde.....

Maar ik heb niet alleen gefeest, ik heb ook geprobeerd de werkende Italiaan te leren kennen. Ik ben daarom perziken en abrikozen gaan sorteren in de kelder van het hotel. Om het hotel lagen namelijk grote boomgaarden en de oogst werd juist binnengehaald. De grootste en mooiste vruchten moesten bovenop, net als bij ons. Het was erg gezellig werk en de wijnfles ging doorlopend rond. Ik moest echter wel oppassen niet teveel van het goede te krijgen!

Ook heb ik nog voor reisleidster gespeeld. In de bergen was een oud kasteel "Il Falco", waar niemand veel van wist. Omdat het zo'n leuk uitstapje was ben ik met een groepje de tocht gaan maken en heb daarbij verteld wat ik hier en daar had opgestoken, terwijl ik de rest maar uit mijn duim heb gezogen!

Al met als was het een heerlijke vakantie met vijftien dagen stralende zon en als ik de kans krijg doe ik volgend jaar weer precies hetzelfde.



C. A. Gerrets:

Opknappbeurt

Mijn vrouw en ik zijn maar één dagje weg geweest. In de stromende regen hebben we een vraagtekenreis meegemaakt, die tot aan de Duitse grens voerde. Hoewel de stemming door het slechte weer niet erg uitbundig was, is het toch een leuke tocht geworden.

Sinds kort hebben wij een huis! De rest van de vakantie hebben wij dan ook gebruikt om het helemaal op te knappen. We zijn aan het schilderen, behangen en witten geweest en we hebben ook de vloerbedekking, overgordijnen, vitrage en dergelijke gekocht en in orde gebracht. Onze meubelen hadden we al, die stonden ergens opgeslagen. Ons huis is nu helemaal voor elkaar, het is prachtig mooi en we wonen bijzonder naar ons zin. Ik vind dan ook dat ik mijn vakantie bijzonder goed heb kunnen benutten.

Volgend jaar? Mijn vrouw zou graag met een reisgezelschap een tocht van twee weken naar Oostenrijk of zo willen maken. Maar het inrichten van het huis heeft ons veel geld gekost en wij weten dus nog niet precies wat we volgend jaar kunnen doen.



J. Lemson:

Varen en vissen

Wij zijn de laatste twee weken van Juli op vakantie geweest en hebben wat het weer betreft van alles gehad, behalve sneeuw! Gezellig was het wel; het was een watersportvakantie en watersporters zijn meestal gezellige mensen.....

Met twee motorboten en een B.M. trokken we via de Hollandse IJssel en Uithoorn naar Hilversum en daarna naar de Loosdrechtse plassen. Later kwam er nog een derde motorboot bij, zodat we met een heel gezelschap waren. Allemaal familie of aanstaande familie, achttien man sterk. Ook hadden we nog een hond aan boord. We sliepen in de boten. Overdag waren we meestal op de eilanden die in de plassen liggen en brachten de tijd door met zwemmen en vissen. Er werd veel gevangen, vooral veel klein goed, wat allemaal weer overboord werd gezet.

Behalve de paling, die gestoofd buitengewoon goed smaakte. We hebben een keer verschrikkelijk gelachen toen een van ons zijn werphengel even uit handen had gegeven en kort daarna werd teruggeroepen omdat hij beet had. Het moest wel een kanjer zijn, want de hengel stond volkomen krom. Hij liet dan ook onmiddellijk een schepnet aanrukken. Eindelijk kwam de vangst boven water: een grote met lood verzwaarde kartonnen goudvis.....! Mijn vader haalde toevalig eens een bril op met heel dikke glazen. De verliezer moet het daar midden op de plas zonder bril beslist moeilijk hebben gehad.

Ondanks het slechte weer hebben we een fijne tijd gehad en als ik de kans krijg ga ik volgend jaar vast en zeker weer mee.



EERSTE COPRALOSSER TEWATER GELATEN

"Wij weten niet precies wát het wordt, maar het wordt wél wat." Met deze woorden karakteriseerde de heer P. J. G. Furnée, directeur van de Graan Elevator Maatschappij (G.E.M.) N.V. in Rotterdam, de feestelijke gebeurtenis van de tewaterlating van de eerste van twee drijvende copralossers, die door Verschure worden ontworpen en gebouwd. Inderdaad is er nog niet veel aan af te zien. Een zwart geschilderd ponton van 39 x 16 x 3,60 m, naamloos en nuchter "40" genummerd. Nadat de doopvrouwe, mevrouw T. Schaper-v.d. Veen, echtgenote van de Chef Technische Dienst van de G.E.M. de telegraaf had overgehaald, gleed het ponton keurig tewater.

In de werfcantine konden de genodigden — onder wie de speciaal voor deze gelegenheid geïnviteerde leden van de Ondernemingsraden van de G.E.M. en van Verschure met hun echtgenoten — op tekening bekijken hoe de copralossers er uit gaan zien. In grote trekken lijken ze — ook technisch — op graanelevatoren. Het bijzondere schuilt in de constructie van het ondereinde van de beide zuigbuizen, die worden voorzien van hulpstukken, die de brokken copra in het scheepsruim "loswoelen" voor dat ze worden opgezogen. Dit loswoelen gebeurt nu door mankracht met behulp van rieken.

Een bijzonder apparaat dus, zo'n copralosser. Dit deed iemand eens tegenover de heer Verschure opmerken: "Wat een gekke dingen maken jullie toch."

Zowel werfdirecteur Verschure als G.E.M. directeur Furnée stonden in hun toespraken stil bij de al vele jaren bestaande goede onderlinge verstandhouding. Dit wederzijdse begrip en vertrouwen leidde nog niet lang geleden tot iets geheel nieuws: de rijdende, pneumatische graanelevatoren, die in het nieuwe overslagbedrijf in de Botlek de aandacht trekken.

Het goede samenspel tussen opdrachtgever en bouwer zal ook nu, bij het maken van de copralossers, zeker leiden tot een geslaagd produkt. Daarvan is iedereen overtuigd.

De doopvrouwe kreeg uit handen van de heer Verschure een herinneringsgeschenk aangeboden. Het bloemenmeisje, dat mevrouw Schaper-v.d. Veen bij aankomst een boeket had gegeven, werd niet vergeten. De 7-jarige Laura van der Wijden kreeg als dank een vulpenset. Ze was er stil van! Over enkele maanden hopen wij U over deze — deels nog "geheimzinnige" — copralossers meer te vertellen.



EEN HALVE KILOMETER PIJP PER DAG

Sinds enige tijd staat er in de buizenfabriek van Smit Kinderdijk een wals, die wat capaciteit betreft, een der grootste van Nederland is. Wij zijn daarom eens bij Baas Keesmaat en zijn mannen op bezoek gegaan, om te zien hoe uit een vlakke plaat een buis wordt gemaakt. Hiervoor is een reeks van handelingen nodig, waarbij de nieuwe wals de hoofdrol vervult. De te bewerken platen worden door een volautomatische magneetkraan klaargelegd. En die kan in één nacht een flinke partij verzetten!

De platen, die doorgaans wel van de goede breedte, maar niet van de goede lengte zijn, worden eerst op maat geknipt. Dit knippen geschiedt aan beide korte kanten. Dit lijkt misschien overdreven, maar hiermee wordt bereikt dat de plaat, behalve van precies de goede lengte, ook zuiver haaks wordt.

Achter een lessenaar met knipogende groene en rode lampjes, wat drukknoppen en twee handeltjes, zit de man die in zijn eentje de hydraulische wals bedient. Een aantal handelingen gebeurt automatisch, volgens een vast programma. Een vacuumkraan pakt een geknipte plaat van de stapel en legt die voor de wals. Het rollen begint. Enkele malen gaat de 12 mm dikke plaat tussen de rollen heen en weer. In zes minuten ontstaat zo een zes meter lange buis met een diameter van 50 centimeter.

In zes minuten? Achter zijn brilleglazen glinsteren de ogen van Baas Keesmaat wanneer hij vertelt, dat hij met deze machine eens in vier minuten een "buisje heeft gerold!"

De hydrauliek sist zachtjes; het ene einde van de wals gaat open en de tot buis gerolde plaat schuift er uit. Even verder tilt een "stalen vuist", die zomaar uit de grond lijkt te komen, de buis op, draait deze een kwart slag en legt hem op een rek in afwachting van de volgende bewerking. Intussen heeft de kraan al weer een nieuwe plaat klaargelegd voor de wals.

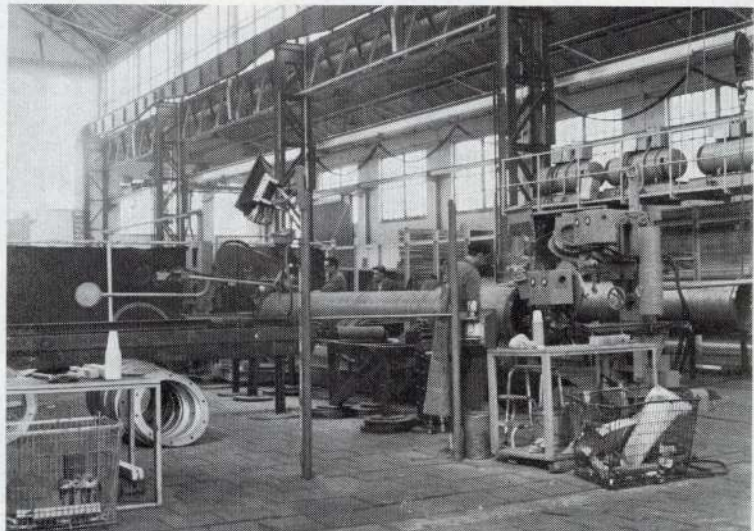
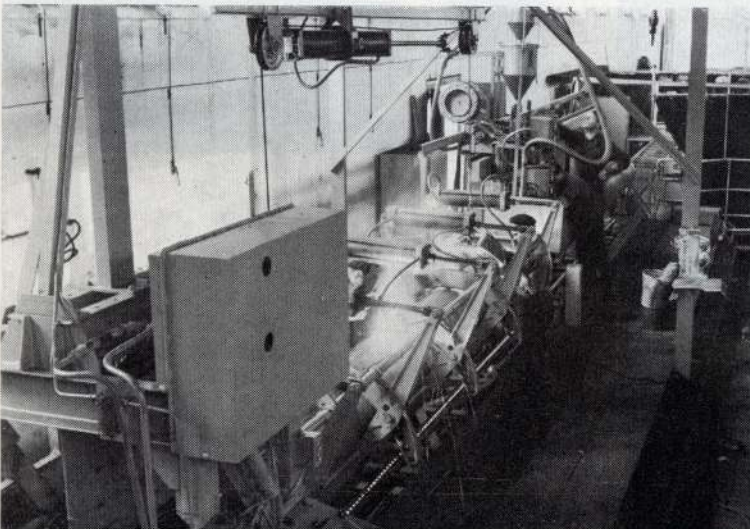
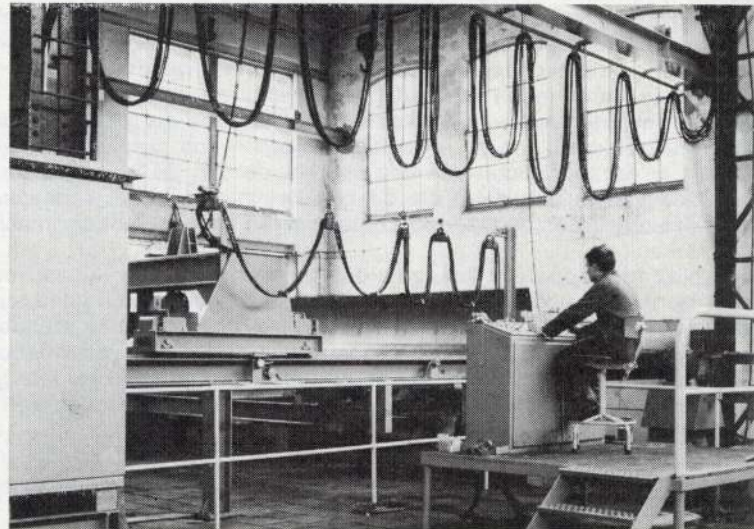
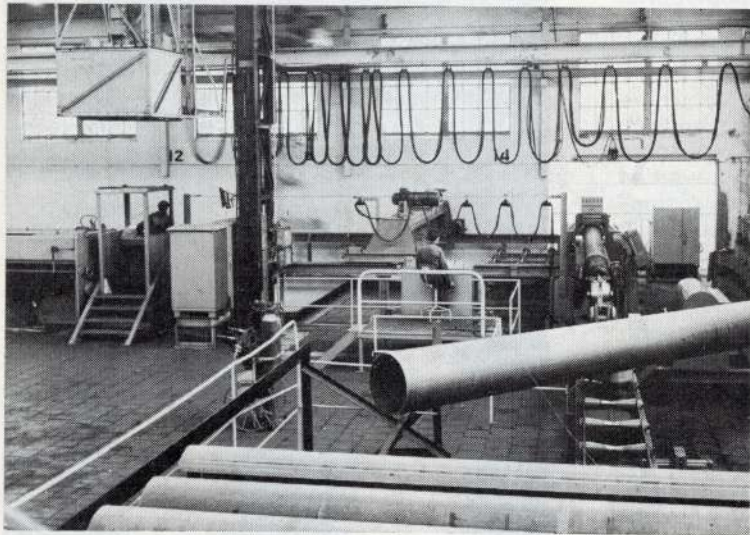
Op een lange lasbank zijn twee pijpen tegelijk in de volgende bewerking.

Eerst wordt de pijp overlans dichtgeklemd en wordt met de hand op een paar plaatsen gehecht. Dan schuift de pijp op en wordt de naad over de gehele lengte elektrisch gelast, terwijl de volgende pijp wordt gehecht.

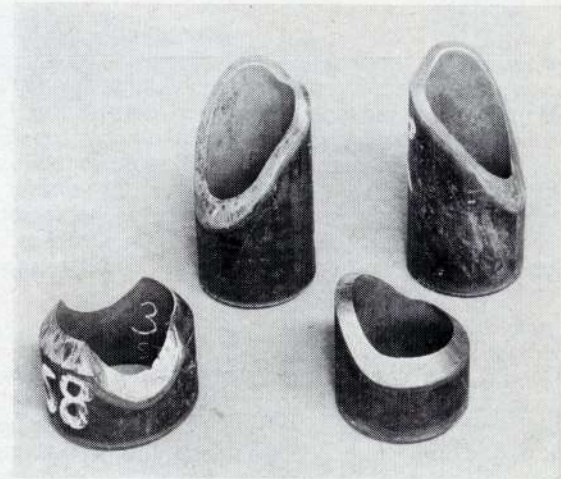
Dan volgen het aanbrengen van de flenzen, controle van de lassen, eventueel wat slijpwerk, de teerkwast, het naamplaatje Smit-Kinderdijk en de pijp is klaar.

Mede dankzij de nieuwe wals — waarmee ook pijpen met een grotere diameter vervaardigd kunnen worden — en de rationele fabricageopzet kunnen Baas Keesmaat en zijn mannen, wanneer in twee ploegen wordt gewerkt, komen tot een dagelijkse productie van ongeveer honderd buizen. Een halve kilometer pijp per dag.

Met bakken of trucks worden de pijpen over het water of over de weg tot vlak bij de plaats van bestemming gebracht.



WERKZAAMHEDEN VOOR DE OLIE-INDUSTRIE



Afdeling Petro-Chemie

Minder bekend is, dat als onderdeel van de afdeling Staalbouw bij Werf Gusto een nieuwe tak, de Petrochemische Afdeling, actief is.

De "pijpeknullen", zoals ze in de wandeling worden genoemd, hebben reeds heel wat werk verzet. Afdelingschef Th. Tims vertelt daar het volgende over;

... "Montage en pijpwerk bij de Esso- en de Gulf Raffinaderij..... Een 12-poots well-jacket..... vorig jaar november de well-jacket voor de *Sea Gem*..... Juist zijn we gereed gekomen met een roestvrijstalen binnenschorssteen voor de Mekog in IJmuiden. Deze schoorsteen is 90 meter hoog en heeft een diameter van 1,80 meter".

"Waar we bijzonder trots op zijn, is de profileermachine, die we bedachten voor het maken van de buisstompen voor de draagpalen van het boorplatform *Ile de France*. Wegens de korte levertijd was het grootste deel van deze palen uitbested. Toen men in tijdnood kwam, vanwege de ingewikkelde, tijdrovende, knooppunten van de huisconstructie, werd onze hulp ingeroepen. We zijn er in geslaagd om een brandautomaat te maken, waarmee niet alleen de juiste gebogen einden van de stompen, maar tegelijk de afschuiving van de pijpen voor het lassen kon worden gebrand.

Met deze machine, die uitstekend voldoet, hebben we zo'n 800 stompen gemaakt".

De afdeling Petro-Chemie is nu bezig met het 8-poots gedeelte van een vaste boorinstallatie, die in samenwerking met Gusto Slikkerveer wordt gebouwd.

Ongetwijfeld zullen we in de toekomst meer over deze enthousiaste afdeling horen.

Mammoettankers, booreilanden, aardgas en het Noordzeeplat woorden en uitdrukkingen die we dagelijks horen.

Is het niet verwonderlijk, dat in ons land olie en gas in zulke grote hoeveelheden aangeboord worden? Nog niet eens zo lang geleden leerden we dat slechts steenkool en zout naar boven gebracht werden en thans zijn er olievelden bij Rotterdam, in het Westland en natuurlijk in Drente waar een constante stroom "vloeibaar goud" naar boven borrelt, daartoe al dan niet aangemoedigd door gestaag werkende "jakkikers".

Enkele jaren geleden kwam daarbij het aardgas. Wie kent de "bel van Slochteren" niet?

Met deze rijke gasvondsten is de jacht naar de natuurlijke rijkdommen in het Noordzeegebied in de looppas gezet.

En niet voor niets!

Het Engelse boorplatform *Sea Gem* boorde vorig jaar immers reeds een gaslaag aan. Onlangs werden op het engelse deel van het Noordzeeplat opnieuw grote aardgas-hoeveelheden aangeboord.

Het dure, miljoenen kostende, zoeken naar de natuurlijke rijkdommen onder de zeebodem schijnt beloond te zullen worden. Dan heeft Engeland Slochteren niet meer nodig! Maar misschien wél I.H.C. Holland.

Is in de zeebodem een laag aangeboord, dan wordt over de producerende put een z.g. well-jacket geplaatst. Hiervan zijn er door Werf Gusto reeds enige gebouwd. In november van het vorige jaar werd er een voor de *Sea Gem* in de opvallend korte tijd van 21 werkdagen gebouwd.

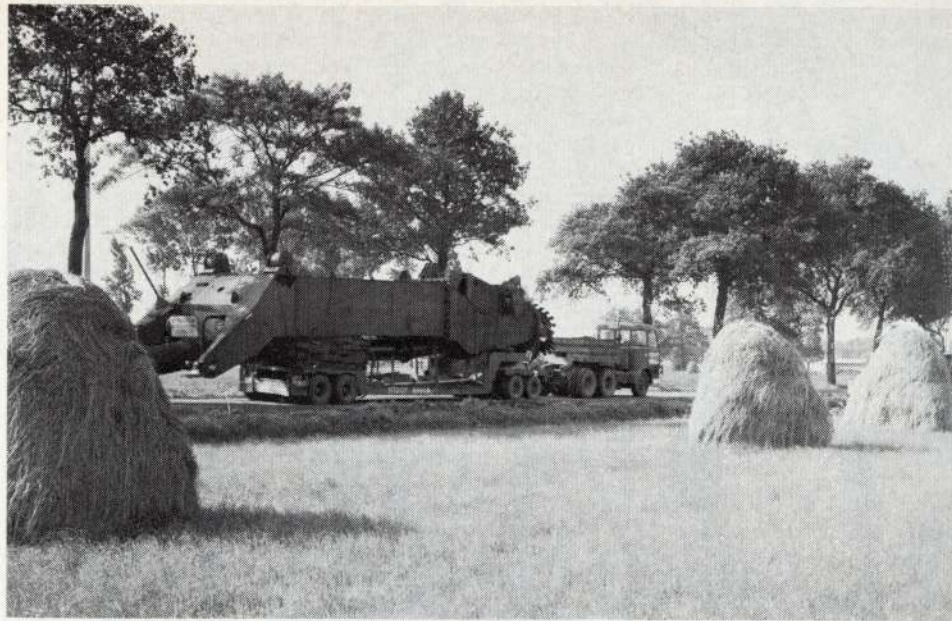
Na deze zijn er twee opdrachten verkregen van de British Petroleum Co. n.l. voor een 4-poots jacket en voor een 8-poots gedeelte van een vaste boorinstallatie.

Voor dit laatste constructiewerk was een bouwtijd van 3 maanden overeengekomen. Ondanks vele wijzigingen in het ontwerp en vertragingen in de materiaalvoer is de bouwtijd ook hiervoor opvallend kort geworden. Een andere bijzondere constructie vormen de éénpunts meerboeien, waarvan er dit jaar vier stuks naar hun plaats van bestemming werden getransporteerd.

Eén ging voor de Rio Gulf de Pétroleos S.A. naar Huelva in Spanje, van de andere boeien voor de Shell Groep, één naar Port Gentil in Midden West Afrika en twee naar het Sheikdom Omar in de Perzische Golf.

"GIANT" PER AUTO NAAR FRANKRIJK

Vers afgerukte takjes van bomen en struiken op de weg Breda-Strijbeek (Belgische grens) duiden erop dat hier iets heel groots was gepasseerd. Bij de grens stond "het" te wachten: hoofdponton en cutterladder van een I.H.C. Holland standaardcutterzuiger "Giant", die over de weg naar Noord-Frankrijk werd vervoerd.



De vijf grote vrachtauto's met zijpontons, dekhuis etc. volgden later over de normale weg Amsterdam-Breda-Wernhout-België.

Voor het enorme hoofdponton en de ook niet kleine cutterladder was een andere route uitgestippeld. Mede ter vermindering van opstoppingen op de wegen met vakantieverkeer werden deze grote stukken per schip van Werf Verschure naar Breda gebracht en daar overgeladen voor verder vervoer over de weg. Het 90 ton wegende hoofdponton was op twee onderstellen geplaatst, elk met 16 kleine wielen.

Er vóór een krachtpatser van een Mack-trekker, met voor een vaste wegligging zélf een ballastlading van 14 ton ijzer! De cutterladder lag op een grote dieplader, ook met een fikse trekker ervoor.

Grens over

Terwijl de nieuwe dag langzaam wakker werd, wachtten wij op de douanebeambten op deze eigenlijk alleen voor personenvervoer geopende grensovergang. Nét op Belgisch grondgebied was een café waar de waard een drukke ochtendklandizie kreeg. Koffie, brood en spek werden aangedragen. Aan het biljart deed een van de chauffeurs op zijn manier met keu en ballen ochtendgymnastiek. De gesprekken gingen natuurlijk over voetballen en over Haast, Karstens en Poulidor.

Toen kwam de Nederlandse douane en kon het uitklaren beginnen. Daarna even oprijden en stoppen bij de Belgische douanepost. Er werden loodjes aan de lading gedaan. De chauffeurs werden erbij gehaald en gewezen wáár die minuscule loodjes aan de kolossale vracht waren bevestigd. Dat kon aan de volgende grens veel zoeken besparen.....

Op weg

Begeleid door busjes met zwaailicht en borden met opschriften als "Zwaar transport" kropen de wagens met snelheden tussen de vijf en de twintig kilometer per uur over de smalle wegen van het Kempenland. In de pas ontwaakte dorpjes lokt het zware gebrom van de dieselmotoren velen naar buiten. Soms nog in nachtkleding!



In Hoogstraten werd halt gehouden, in afwachting van de papieren, die uit Antwerpen onderweg waren. Hier namen wij afscheid van de chauffeurs en wensten hun een goede reis. Een reis die ging over Oostmalle, om Antwerpen heen, over een "militaire baan" naar Boom, dan verder naar Brussel, buitenom naar de autoweg E 5 Brussel-Oostende, halverwege deze weg zuidwaarts naar Kortrijk en via Ieper en Poperinge naar de grens bij Abele/Steenvoorde. Vervolgens even verder Frankrijk in, in de richting van Duinkerken, waar de klant al popelde om met het I.H.C. produkt aan de slag te gaan.

Het transport — voor het eerst ging een "Giant" over de weg naar zijn bestemming — trok overal de aandacht. Iemand in Hoogstraten, die een kijkje kwam nemen, merkte op: "da's géén apparaat om gras mee te knippen!"

