

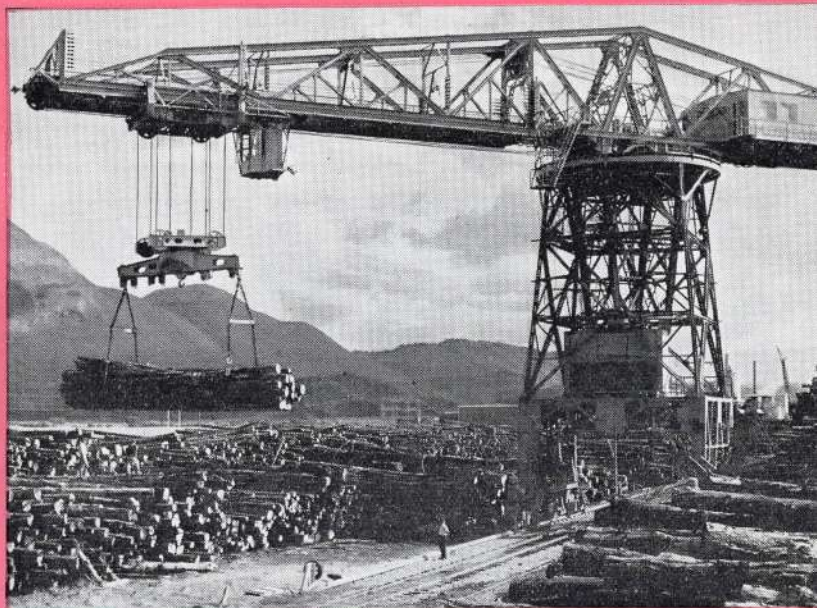
TIENDE JAARGANG NR 8 WG

AUGUSTUS 1956

# HET ZESKANT



PERSONEELSORGAAN VAN  
**I.H.C. HOLLAND**



CONRAD-STORK GUSTO DE KLOP J. & K. SMIT L. SMIT & ZOON VERSCHURE

# HET ZESKANT

PERSENEELSORGAAN VAN

I · H · C  
HOLLAND

TIENDE JAARGANG No. 8

AUGUSTUS 1956

VERSCIJNT MAANDELIJKS

Redactieadres: DEN HAAG  
VERLENGDE TOLWEG 2



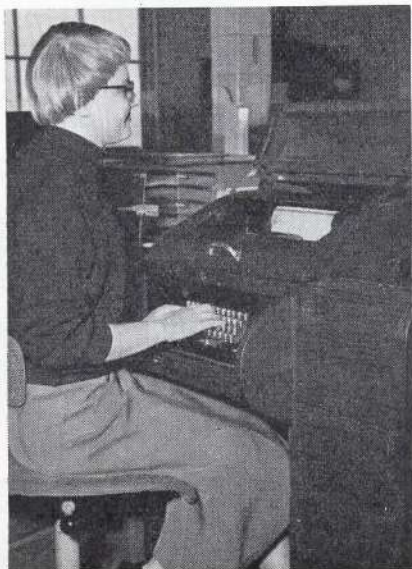
## BIJ DE VOORPAGINA

De voorpaginafoto van deze maand laat U een zware kraan zien van een type dat veel lijkt op onze werfkranen. Deze kraan, die te Auckland in Nieuw-Zeeland staat, is gebouwd volgens het ontwerp van Holland Cranes, een groep van kraanbouwers, waartoe drie IHC-vennoten en een vierde machinefabriek behoren. Hun handelsmerk ziet U hierboven en U zult dat merk wellicht eens op de werf tegengekomen zijn, bijvoorbeeld aan boord van grijperbaggers, want onder dit merk worden de kranen geleverd. Pontons en schepen zijn dan IHC-werk.

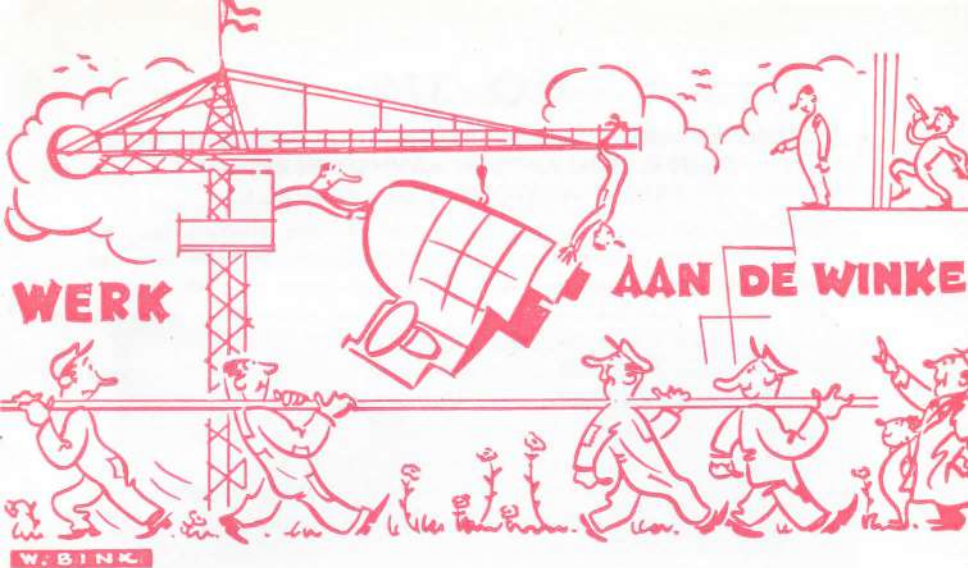
## INHOUD: *Algemeen Gedeelte*

Bij de voorpagina . . . . .	90
Motorklepbakken voor België (C.O. 370/1) . . . . .	91
C.O. 372 . . . . .	92
De Amsterdamse moddermolen! . . . . .	92
Transport . . . . .	93
Nieuwe Materialen (Titaan) . . . . .	94
Onze Bedrijven (Werk Gusto) . . . . .	96
Snijkopzuiger „Currong“ aan het werk bij Sydney in Australië (C.O. 252) . . . . .	98
Kijkje over buurman's schutting . . . . .	100

Dit blad is het personeelsorgaan van de Industriële Handelsonderzoeksgesellschaft Holland gevestigd in Den Haag. Het verschijnt iedere maand op de 1e Vrijdag na de vijftiende. Uitreiking aan personeelsleden van de in I.H.C. HOLLAND verenigde bedrijven vindt gratis plaats. De inhoud is beschermd krachtens de Auteurswet. Firma-redacteuren: A. H. W. Pellen (Conrad-Stork), M. Wink (Werk Gusto), W. C. Boer (De Klop), B. v. Duinen (J. & K. Smit), J. Koutstaal (L. Smit & Zoon) en R. Lafèbre (Verschure).



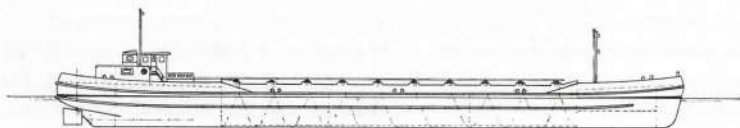
Mej. M. W. v. Gent  
Mej. A. J. M. Zondag  
Werk Gusto  
Mej. Hesselman  
Conrad-Stork



## MOTORKLEPBAKKEN VOOR BELGIE

(CO. 370/1)

Enkele maanden geleden ontving de I.H.C. van een Belgische baggerfirma opdracht tot levering van een tweetal dubbelschroef-motorklepbakken met een laadruiminhoud van 620 m<sup>3</sup>, die door onze vennoot De Klop te Sliedrecht gebouwd zullen worden. De hoofdafmetingen zijn 63,50x9,00x3,50 meter en zij zullen elk 1050 ton zand kunnen laden. Twee dieselmotoren



van elk 200 pk worden geïnstalleerd voor aandrijving van beide schroeven, terwijl een 24 pk dieselaggregaat zal zorgen voor stroomlevering aan boord. Oplevering zal in de zomer van 1957 moeten geschieden. De bakken zullen de namen ontvangen „SGD 32” en „SGD 33”.

## C.O. 372

### DEMONTEERBARE DIESELGEDREVEN SNIJKOPZUIGER VOOR DE N.V. HOLLANDSCH AANNEMERSBEDRIJF ZANEN VERSTOEP, 'S-GRAVENHAGE

Een bewijs van vertrouwen in de door ons geleverde producten ontving de I.H.C. onlangs door de bestelling van bovengenoemde firma voor een demontabele cutterzuiger met een persleidingdiameter van 600 mm, in grote trekken overeenkomend met de door ons eerder voor genoemde firma gebouwde cutterzuiger „Iraq I”, C.O. 326.

De zandpompen worden elk aangedreven door een Caterpillar dieselmotor met een continu vermogen in de tropen van 500 apk.

De baggerdiepte bedraagt 10 meter.

De zuiger zal in secties naar het Nabije Oosten worden verscheept. Evenals zulks het geval was met de CO 326, is onze vennoot J. & K. Smit ook met de uitvoering van deze opdracht belast, waarvoor een korte leveringstijd is overeengekomen.

---

## DE AMSTERDAMSE MODDERMOLEN!

De beste baggermachine, die er bestond vóór de Industriële Omwenteling was de wel-bekende Amsterdamse moddermolen, die, zoals men weet, al in 1600 bestaan heeft.

De vorm en het gehele model ervan doen in sterke mate denken aan de moderne baggermolen, waarvan het een voorloper is, hoewel de taak, die door de moddermolen werd verricht, eerder op het terrein van de baggerzuiger lag.

Alle onderdelen, met uitzondering van enkele metalen krammen, werden van hout gemaakt, zelfs de aandrijfinstallatie en de emmervormige schoepen, die de modder opschepten in een lange, houten trechter die echter van achteren en niet aan de zijkant van het vaartuig werd bevestigd.

De eerste moddermolens werden door mankracht bediend door middel van tredmolens, maar omstreeks 1620 deed de paardekracht zijn intree. De tredmolens, door mankracht bediend, hadden dezelfde vorm als de verticaal draaiende tonnetjes, welke dikwijls in muizenkooien gezet worden, terwijl daarentegen de tredmolens van de door paarden gedreven moddermolens horizontaal op dek geplaatst werden.

Aan boord werd ook voorzien in een stal met reserve-paarden. Toen tegen het eind van de 19de eeuw de stoommachine in Engeland werd uitgevonden, deed kort daarna de eerste stoombaggermolen zijn intrede. De havenautoriteiten van Amsterdam schaften zich een dergelijke baggermolen aan, maar toen het bleek dat deze onderdeel voor de oude moddermolens, werd hij spoedig op stal gezet.

Deze toestand was in 1835 nog steeds onveranderd, zoals een rapport van Van Ronzelen, de Duitse bouwmeester van Bremerhafen, aantoonde. Hij was naar Holland gekomen om de waterbouwkunde te bestuderen en rapporteerde de Pruisische Regering dat er in Amsterdam 16 door paarden gedreven moddermolens aan het werk waren, maar dat de stoombaggermolen, die de autoriteiten van Amsterdam zich hadden aangeschaft, op stal was gezet.

De moddermolens van die dagen hadden gewoonlijk een baggerdiepte van 4,5 m, hoewel sommigen ervan zelfs 6 m konden halen.

Een grote, „moderne” moddermolen had een capaciteit van 540 ton per dag, terwijl daarentegen de ijzeren stoombaggermolen geen grotere capaciteit had, maar de prijs ervan  $7\frac{1}{2}$  keer zo duur was.

Om deze redenen adviseerde Van Ronzelen de Pruisische Regering om de Hollandse door paarden gedreven moddermolens te gebruiken en niet de Engelse of Franse baggermolens aan te schaffen.

---

## TRANSPORT

Van de drie economische factoren productie, transport, verkoop, neemt de tweede een niet te onderschatten plaats in. Immers zij vormt in het produktie-verkoopproces een onmisbare schakel. Reeds de meest primitieve mensen hadden werktuigen, waarmee zij hun handelswaar plachten te vervoeren. Al naar gelang hun ontwikkeling en landstreek bedienden zij zich van vloten, lastdieren, sleden of primitieve wagens.

Echter ook het transport in verticale richting heeft zijn allereerste begin gekend. Denken wij alleen maar aan de bouw der Egyptische pyramiden, welke uit zeer grote en zware steenblokken geconstrueerd zijn. Voor het optasten van deze steenblokken zijn reeds zeer primitieve hijswerktuigen gebruikt.

In de loop der eeuwen heeft de ontwikkeling van het transport zowel in horizontale als in verticale richting een enorme vlucht genomen. Thans vervoeren snelle zeeschepen met grote tonnages alle mogelijke vrachten over de zeven wereldzeeën, zorgen vrachtwagens en treinen voor het vervoer te land, terwijl het transport zowel over land als over zee door vliegmachines ten uitvoer wordt gebracht. In het verticale transport hebben hijskranen een hoge graad van perfectie bereikt.

Wanneer in onze moderne eeuw de kernreactie zal zijn vervolmaakt en een praktische toepassing gevonden heeft als energiebron in de industrie, zullen onze thans zo volmaakt schijnende middelen van vervoer verschrikkelijk primitief en ouderwets heten en zal het produktie-verkoopproces in nog grotere mate van het transport afhankelijk zijn.

H. B. (IHC)



# NIEUWE MATERIALEN



## TITAAAN

### Het metaal der toekomst.

We behoeven nog maar kort in het verleden terug te gaan, om te constateren dat er weinig bekend was over dit metaal titaan, of titanium.

Een jaar of tien geleden kon men nauwelijks bedenken, dat op dit metaal eens de hoop van de technische wereld gevestigd zou zijn, als **het** metaal van de toekomst. En dat met dit metaal een horizon werd geopend, welker einder nu nog niet te peilen is. Toch is het **element** titaan al heel lang bekend. Reeds vóór 1800 was de aanwezigheid van titaan aangetoond. En wel door een amateur die met chemicaliën allerlei proeven deed. In het zand van Cornwall vond hij een stof waarvan hij geen enkel vermoeden had, wat dit kon zijn. Deze amateur, William Gregor, werd hiermee de ontdekker van dit belangrijke element. Dat was in 1791.

Enkele jaren later ontdekte de Duitser Klaproth dezelfde stof in een erts. Deze Klaproth, die in 1789 het uranium ontdekte, gaf aan het nieuwe metaal de naam titanium. Dit woord ontleende hij aan Titanen, die in de Griekse Mythologie als „de zonen der aarde” voorkomen.

Nu moet U niet denken, dat titaan zo zeldzaam voorkomt, en dáárom zo weinig in de belangstelling stond. Integendeel!

Onze aardbodem bevat ongeveer 20 maal zoveel titaan als steenkool, en, schrik niet, zelfs 100 maal meer dan koper, lood of zink.

Zuiver titaan is een zilverwit metaal. Het is zeer corrosiebestendig, in sommige gevallen beter dan roestvrij staal, maar het is slechts half zo zwaar.

Hoe komt het nu dat dit metaal zo achter is geraakt bij de andere metalen?

We zien hier dezelfde factoren een rol spelen als bij het aluminium. Wie kent tegenwoordig niet een aluminium gebruiksvoorwerp. Iedereen toch! Wist U dat nog geen 100 jaar geleden voor 1 kg aluminium 2000 gulden werd neergeteld? Voor een kg goud betaalde men veel minder. En nu kan iedereen aluminium kopen voor rond f 0,80 per kg. Het verschil



## RAPPORT VAN HET HOOFDSTEMBUREAU VOOR DE VERKIEZING VAN EEN ONDERNEMINGSRAAD

Schiedam, 9 juli 1956.

Aan de Directie van de  
N.V. Werf Gusto v/h fa. A. F. Smulders,  
SCHIEDAM.

Mijne Heren,

Het Hoofdstembureau voor de verkiezing van leden van de Ondernemingsraad doet U onderstaand toekomen de uitslag van de op 6 juli 1956 gehouden verkiezing.

Uitgebracht zijn op de heren:

J. Reijnart	9 stemmen	C. A. Prins	34 stemmen
G. v. Wieringen	5 "	W. v. d. Water	65 "
M. Wink	1 "	G. v. Veen	6 "
H. Schuytvlot	4 "	J. Koppenhagen	9 "
J. v. d. Wal	37 "	W. Groeneweg	14 "
T. C. Termond	5 "	P. v. d. Horst	23 "
J. E. W. Reijnders	3 "	A. Liebeek	25 "
J. v. d. Drift	10 "	G. v. d. Schee	70 "
J. J. Bieze	45 "	J. Roctus	6 "
W. A. v. Driel	1 "	L. v. d. Ree	3 "
W. P. Hagoort	2 "	G. Korswagen	9 "
J. v. Balen	17 "	J. H. Korporaal	61 "
J. Mookhoek	0 "	A. Jansson	57 "
C. A. Iburg	14 "	A. Groen	5 "
H. Beenen	40 "	R. C. Glansbeek	6 "
G. H. Hermse	0 "	C. Oostrom	35 "
T. C. Robberegt	2 "	C. Groeneweg	19 "
A. Been	6 "	K. J. v. Otterloo	4 "
F. J. Ooms	6 "	W. Egging	4 "
A. Onderdelinden	0 "	P. J. Slabbekoorn	84 "
J. C. J. Dekkers	1 "	J. M. F. Waterreus	26 "
J. Nieuwenhuis	6 "	H. v. Loon	6 "
M. Vis	15 "	H. Smits	3 "
D. H. Licht	3 "	J. M. Kievit	24 "
A. F. Bruinsma	9 "	A. v. Pelt	40 "
W. Nieuwstraten	5 "	B. Mulder	4 "
C. Albers	1 "	H. v. d. Putten	0 "

G. G. de Vries	24	„	B. Boomgaard	86	„
D. v. d. Munnik	8	„	H. v. d. Graaf	9	„
J. de Wit	0	„	M. Ouwens	5	„
A. Boogert	115	„	J. Scheffers	41	„
G. F. Meijers	49	„	H. J. M. v. d. Heijden	83	„
W. v. Noortwijk	12	„	N. Bemelmans	19	„
C. L. Barzilay	48	„	A. V. L. Frederix	28	„
C. H. Knook	4	„	W. Timmermans	1	„
R. Kop	1	„	M. J. H. Willems	9	„
C. J. Kuiper	9	„	W. J. Duyvelshof	4	„

Er werden in totaal 27 ongeldige stemmen uitgebracht.

Verdeeld over de verschillende groepen, waaruit de Ondernemingsraad is samengesteld en over de ingediende kandidatenlijsten is de uitslag als volgt:

**Groep Stafbeambten:**

enige lijst 15 stemmen

**Groep Technische beambten:**

Christelijke Metaalbedrijfsbond en Ned. Kath. Bond van Technici St. Bernulfus 59 stemmen

Nederlandse Bond van Technici 48 stemmen

Algemene Nederlandse Metaalbedrijfsbond 21 stemmen

Totaal van de groep 128 stemmen

**Groep Administratieve beambten:**

Algemene Nederlandse Metaalbedrijfsbond 42 stemmen

Christelijke Metaalbedrijfsbond en Ned. Kath. Bond van Administratieve beambten 13 stemmen

Ongeorganiseerden 24 stemmen

Totaal van de groep 79 stemmen

**Groep Toezichhoudende beambten:**

Christelijke Metaalbedrijfsbond en Kath. Bond van Werkmeesters en ander toezichhoudend personeel 15 stemmen

Algemene Nederlandse Metaalbedrijfsbond 32 stemmen

Totaal van de groep 47 stemmen

**Groep Arbeiders Scheepsbouw en Constructiebouw:**

Algemene Nederlandse Metaalbedrijfsbond 272 stemmen

Nederl. Kath. Metaalbewerkersbond St. Eloy en Christelijke Metaalbedrijfsbond 142 stemmen

Totaal van de groep 414 stemmen

**Groep Arbeiders Machinebouw:**

Nederlandse Christelijke Metaalbedrijfsbond en Nederl. Kath. Metaalbewerkersbond St. Eloy 83 stemmen

Algemene Nederlandse Metaalbedrijfsbond 129 stemmen

Totaal van de groep 217 stemmen

**Groep Arbeiders Aluminiumbouw, houtbewerking, veiligheid en bewaking:**

Nederlandse Katholieke Metaalbewerkersbond St. Eloy en en Christelijke Metaalbedrijfsbond 62 stemmen

Algemene Nederlandse Metaalbedrijfsbond 143 stemmen

Totaal van de groep 205 stemmen

**Groep Bedrijf te Slikkerveer:**

Algemene Nederlandse Metaalbedrijfsbond 44 stemmen

Nederlandse Katholieke Metaalbewerkersbond St. Eloy en Christelijke Metaalbedrijfsbond 100 stemmen



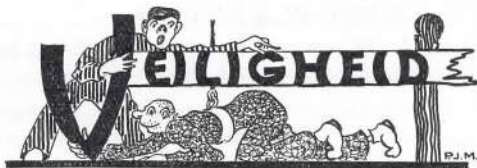
Totaal van de groep	144 stemmen
<b>Groep Beambten Bedrijf te Geleen:</b>	
enige lijst	42 stemmen
<b>Groep Arbeiders Bedrijf te Geleen:</b>	
Nederlandse Katholieke Metaalbewerkersbond St. Eloy	143 stemmen
De kiesdeler bedraagt voor de groep:	
Stafbeambten	15 stemmen
Technische beambten	128 stemmen
Administratieve beambten	79 stemmen
Toezichthoudende beambten	47 stemmen
Arbeiders Scheepsbouw en Constructiebouw 414:4 =	103½ stemmen
Arbeiders Machinebouw 217:2 =	108½ stemmen
Arbeiders Aluminiumbouw, houtbewerking, veiligheid, bewaking 205:2 =	102½ stemmen
Bedrijf te Slikkerveer	144 stemmen
Beambten Bedrijf te Geleen	42 stemmen
Arbeiders Bedrijf te Geleen	143 stemmen

Op grond van de bovenstaande gegevens en met inachtneming van de bepalingen van het Reglement Ondernemingsraad zijn door het Hoofdstembureau tot lid van de Ondernemingsraad gekozen verklaard de heren:

J. Reynart	W. v. d. Water
J. v. d. Wal	G. v. d. Schee
H. Beenen	J. H. Korporaal
G. de Vries	C. Oostrom
A. Boomert	P. J. Slabbekoorn
G. F. Meijers	B. Boomgaard
C. L. Barzilay	A. V. L. Frederix en
H. J. M. v. d. Heijden.	

Het Hoofdstembureau verzoekt U de uitslag van de verkiezing ter kennis van het personeel te brengen.

Hoogachtend,  
 Het Hoofdstembureau,  
 w.g. Wink  
 w.g. G. F. Meyers  
 w.g. J. van der Wal.



## VEILIGHEID AAN BOORD VAN BOUWNR. 93

„Zeg, Olde Monnikhof, kom eens even kijken. Hier heb ik haast tweemaal mijn nek gebroken. Ze laten ook alles maar achter hun ..... liggen!” Ik ga kijken en midden in een gang aan boord zie ik een stuk U-balk liggen met een houten schoor. Daar overheen en er naast een hele warwinkel van luchtslangen.

Op mijn vraag, waarom de klager dat zelf niet even heeft opgepakt en

opzij gelegd, kreeg ik het volgende antwoord: „Ik ben geen opruimer. Ze kunnen voor mijn part het heen en weer krijgen. Vanmorgen heb ik de opruimers nog gevraagd dat zootje op te ruimen, maar ze verd..... het! U bent toch de Veiligheidsinspecteur. Moet je toch eens zien. Overal gooien ze de rotzooi neer; je breekt je hals, je nek en je nieren als je niet uitkijkt!”

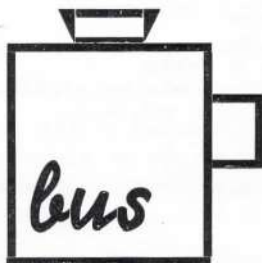
Ik ging verder vragen, van wie die luchtslangen waren en waarom ze niet in de daar aanwezige beugels gehangen waren? Het antwoord was weer interessant. Het luidde: „Die zijn van mij. Veel te lastig om die in de beugels te hangen, want ik heb ze hier maar even nodig. Time is money en ik moet om mijn bon denken. Als ze daar hun nek over breken, dan is dat hun eigen schuld, want dan moeten ze maar uit hun doppen kijken.” Kunnen jullie deze redenering volgen? Waarschijnlijk niet. Een uitzondering, zo'n antwoord? Neen, hoor; dat komt iedere dag voor. Wat er door hen zelf neergesmeten wordt, zien ze niet. Dat is niet erg. Zij vallen er niet over, maar die ander, die moet uit zijn doppen kijken. Veilig werken doe ik wel, maar hij niet. Onveilige situaties scheppen wordt niet door mij gedaan, maar door hem.

Men ziet niet de balk in het eigen oog, maar wel de splinter in het oog van een ander.

Nogmaals: Veiligheid voor allen, maar ook Veiligheid door allen. Werk veilig, allen samen!

J. O. M.

## Ideeën bus



### VERVOLG VERGADERING dd. 9 JUNI 1956

Idee no. 79. **M. G. L. Dingenouts.** Voorkoming van beschadiging van laskabels. Dit is een verbetering van idee no. 70.

Premie f 50.—.

Idee no. 80. **E. H. Weideman.** Aan de achterkant bedrukken van onderdeelstaten. Idee is goed en uitvoerbaar en geeft besparing bij het wijzigen van de staten.

Premie f 10.—.

Idee no. 81. **D. v. d. Blom.** Voorverwarmen van versterkingsringen van staalpannen voor het lassen. Het idee is zeer goed en geeft een verbetering, terwijl het ook tijd bespaart.

Premie f 75.—.

Idee no. 82. **D. v. d. Blom.** Voorverwarmen van langsnaden van staalpannen voor het lassen. Dit idee berust op hetzelfde principe als idee no. 81 en is eveneens zeer goed.

Premie f 75.—.

## VERGADERING IDEEËNBUSCOMMISSIE OP 14 JULI 1956

- Idee no. 38. **W. Th. Hermans.** Het drukken van binnenbochten van kromme pijpen. Met dit idee zijn proeven genomen, en deze zijn zeer geslaagd. Het idee blijkt zeer goed te zijn en betekent een belangrijke besparing.  
Premie f 200.—.
- Idee no. 49. **A. Kroon en J. Kop.** Het buigen van spanten. Inderdaad kan op de spantenvloer sneller en eenvoudiger worden gewerkt, zodat het ingezonden idee een verbetering van de werkwijze vormt, bovendien wordt de productie groter.  
Beloning f 25.—.
- Idee no 55. **G. J. C. de Ridder.** Vervanging houten proppen voor het buigen van pijpen door rubber proppen. Na verschillende buigproeven is gebleken, dat het idee goed is te gebruiken en de rubber niet verbrandt. Geeft besparing.  
Premie f 35.—.
- Idee no. 70. **M. den Held.** Beugels voor ophangen voedingskabels enz. aan boord. Idee is goed, ook al zou het constructief verbeterd kunnen worden. Het geeft een besparing op laskabels.  
Premie f 50.—.
- Idee no. 76. **J. H. van Schijndel.** Pakkingsnijder. Het idee op zichzelf is wel aardig, maar het is niet voldoende uitgewerkt. Bovendien blijkt, dat in de praktijk de pakking over het algemeen op maat van buiten wordt betrokken.  
Aanmoedigingspremie f 5.—.
- Idee no. 77. **J. H. van Schijndel.** Uithalen van kopspieën van touwkoppen. Het ingezonden idee levert een besparing op, daar de handeling nu door één man kan worden verricht. Het komt in de praktijk echter niet veel voor.  
Premie f 10.—.
- Idee no 79. **M. G. L. Dingenouts.** Voorkoming van beschadiging van laskabels. Dit idee is vrijwel identiek aan het ingezonden idee no. 70. Daar het later werd ingezonden, komt het idee eigenlijk niet voor een beloning in aanmerking. Daar de constructie iets beter is dan van idee 70, heeft de commissie anders geadviseerd.  
Aanmoedigingspremie f 10.—.
- Idee no. 83. **W. P. Wies.** Regeling ventilator 380 V. Inderdaad is de luchtstroom te sterk, zodat de geschetste gevaren bestaan. De bedrijfsleiding heeft zich reeds met deze kwestie beziggehouden. De oplossing, die het idee geeft, is goed.  
Premie f 20.—.
- Idee no. 84. **A. Akkerman.** Het vernieuwen van de vloer vóór de zandstraalcabine. Bij het zandstralen van grote stukken heeft de houten vloer veel te lijden, bovendien bevinden zich tussen het opveegsel dikwijls houtsplinters, waardoor de spuitketel kan verstoppen. Door het leggen van een tegelvloer zal de situatie verbeteren. Het idee is goed.  
Premie f 15.—.
- Idee no. 86. **J. H. Groos.** Het ophangen van een takel en het plaatsen van een werkbank in de leerschool machinebouw. Indien gebruik gemaakt moet worden van de kraan, terwijl deze reeds in gebruik is,

zijn er montagekraantjes aanwezig. Niettemin heeft inzender terecht geconstateerd, dat de hijscapaciteit in de machinehal te gering is, de bedrijfsleiding is zich dit terdege bewust.

Aamoedigingspremie f 10.—.

Idee no. 88. L. J. v. d. Ree. Een slangenwaterpas in een magnetisch blok.

Idee is goed, geeft arbeidsbesparing. Slangenwaterpas wordt niet veel gebruikt, daar er een vlakstoel aanwezig is.

Premie f 15.—.

Ideeën 72, 90, 92 en 93 werden aangehouden.

Ideeën 78, 85, 89, 91 en 94 kwamen niet voor een beloning in aanmerking.

# Voorlichting

## WIJZIGING VAN DE UITKERINGSVOORWAARDEN VOOR DE ZIEKENGELDVERZEKERING

In de nieuwe Collectieve Arbeids-Overeenkomst voor de arbeiders in de Metaalindustrie is o.m. bepaald, dat in geval van verzuim wegens ziekte een wachttijd zal gelden, gelijk aan het aantal uren van een voor de betrokken werknemer geldende normale werkdag (geen Zaterdag zijnde), terwijl de werknemer na deze wachttijd een zodanige uitkering van zijn werkgever zal ontvangen, dat hij aan ziekgeld en uitkering tezamen 94% van de over elke dag of gedeelte van een dag gederfde verdienste ontvangt.

Het Bestuur van de Bedrijfsvereniging voor de Metaalindustrie heeft besloten de uitkeringsvoorwaarden voor deze categorie van verzekerden met ingang van de loonweek, waarin Maandag, 2 juli 1956, valt, in overeenstemming te brengen met de rechten, welke bij ziekte aan de C.A.O. voor de arbeiders in de Metaalindustrie kunnen worden ontleend.

Met ingang van genoemde loonweek wordt de uitkering voor de op dat tijdstip lopende ziektegevallen op 94% gebracht. Voor ziektegevallen, die op en na bedoeld tijdstip aanvangen, wordt met inachtneming van een wachttijd, gelijk aan het aantal uren van een voor de betrokken werknemer geldende normale werkdag, geen Zaterdag zijnde, uitkering van ziekgeld verleend ter hoogte van 94% van het dagloon.

Ten einde de regeling zo eenvoudig mogelijk te houden, wordt de arbeider, die vóór 9 uur staakt, geacht arbeidsongeschikt te zijn geworden vóór de aanvang van de werktijd. Indien b.v. een werknemer, die Maandagmorgen om 7.30 uur met zijn werk moet beginnen, om 8.40 uur ziek naar huis gaat, wordt aangenomen, dat hij vóór de aanvang van het werk arbeidsongeschikt is geworden. De Maandag geldt dan als wachtdag. Heeft de betrokkene Maandag 4 uren gewerkt, b.v. van 7.30 uur tot 11.30 uur, dan verleent de Bedrijfsvereniging uitkering met inang van Dinsdag, onder aftrek van 4 uren.

Volgens de C.A.O. zullen de kosten van de ziekgeldverzekering door werkgever en werknemer gelijkelijk worden gedragen. Uiteraard houden deze maatregelen een verhoging in van het aandeel in de premie voor de ziekgeldverzekering. Ondernemingen, waaraan een afdelingskas is verbonden, welke tot dusverre bij ziekte uitkering van ziekgeld verleent met inachtneming van 2 wachtdagen en ter hoogte van 90% van het dag-

loon, mogen op het ogenblik, voorzover de premie van afdelingskas op tenminste 3% gesteld is, op het loon van de werknemers 1,5% van deze premie inhouden. De werknemer, die voortaan ook de helft van de premie voor de wettelijke ziekengeldverzekering zal gaan dragen, zal nu meer moeten bijdragen dan voorheen, toen zijn aandeel in de wettelijke verzekering slechts 1% van het loon bedroeg. Deze extra premie is reeds globaal gecompenseerd bij de nieuwe loonschalen per 1 april 1956. Toen werden de lonen met 6% verhoogd, terwijl daarenboven nog een verhoging van 1 cent per uur werd toegekend ter compensatie van de per 1 juli 1956 te verhogen ziekengeldpremie.

Zoals reeds werd bekend gemaakt, zal de premie voor de nieuwe ziekengeldverzekering met ingang van 2 juli 1956 2½ % van het loon bedragen.

## TEWATERLATING MIJNENVEGER „STAPHORST”



De laatste van de vier door de Werf Gusto te bouwen mijnnevigers werd op 21 juli 1956 te water gelaten en kreeg de naam „Staphorst”. Voor de tewaterlating hadden zich tegen vieren tal van genodigden naar de vóór het schip opgerichte tribune begeven. Wij merkten daarbij op de Burgemeester van Staphorst, de heer H. v. d. Wal met zijn echtgenote, zijn zoon en zijn schoondochter, de Schout-bij-nacht W. J. Kruys, Captain van de United States Navy Hugh P. Webster, de Kapitein ter Zee P. A. Riedel en veel anderen.

De doop en de tewaterlating van het schip geschiedde door Mevrouw Van der Wal-Wedda, de echtgenote van de burgemeester van Staphorst. Zonder enige hapering gleeed het schip te water en weer was een belangrijke fase in de bouw van de mijnenvegers afgesloten.

Direct na de tewaterlating verzamelden de genodigden zich in de vergaderzaal, waar de Directeur Mr. H. Smulders, enkele woorden wijdde aan de aangename samenwerking tussen de marine-autoriteiten en de Werf Gusto, die ook bij deze bouw weer zo duidelijk aan de dag was getreden. Voorts zegde hij Mevrouw Van der Wal-Wedda dank voor haar medewerking aan de tewaterlating en bood haar als herinnering aan deze dag een zilveren schaal met inscriptie aan.

Vervolgens werd het woord gevoerd door de Schout-bij-Nacht W. J. Kruijs, die zeide verheugd te zijn, dat wederom één van de mijnenvegers, die t.z.t. aan de vloot van de Koninklijke Marine zal worden toegevoegd, aan zijn element kon worden toevertrouwd. Hij sprak de hoop uit, dat ook dit schip spoedig zijn bestemming zal kunnen volgen. Spreker dankte de Amerikaanse Marine, vertegenwoordigd door Captain Hugh P. Webster, voor de prettige samenwerking bij de bouw van het schip.

Tenslotte sprak de burgemeester van Staphorst, de heer v. d. Wal. Deze betuigde zijn dank en die van zijn gemeente aan Hare Majesteit de Koningin voor de aan de gemeente Staphorst verleende onderscheiding deze mijnenveger de naam „Staphorst” te geven. Hij wees er voorts op, dat Schiedam alom in den lande bekend is door een bepaald artikel, dat in vrijwel iedere gemeente verkocht wordt. Voor de inwoners van Staphorst zal „Schiedam” echter een bijzondere klank krijgen als zetel van de Werf Gusto, waar de mijnenveger „Staphorst” werd gebouwd. Hij sprak de hoop uit, dat de „Staphorst” — die nu door zijn gemeentenaren „ons schip” wordt genoemd — alleen op vreedzame wijze de goede naam van Nederland en de Gemeente Staphorst zal uitdragen en dat het schip gespaard zal blijven voor het vervullen van een oorlogstaak.

## IN MEMORIAM P, VERBOOM

Pieter Verboom is op 3 juli 1956 overleden. Dat is het bericht, dat we in de morgen van de 4de juli jl. van onze afdeling te Slikkerveer doorkregen. Verboom was al geruime tijd ziek en we wisten dat er in dit geval op herstel van gezondheid niet te hopen viel. Toch kwam het overlijdensbericht nog onverwacht.

Verboom trad op 21 maart 1944 als klinker in dienst van de Werf Gusto te Slikkerveer. Wij hebben hem leren kennen niet alleen als een goed vakman, maar ook en vooral als een goed kameraad. Hij was bij zijn mede-arbeiders zeer gezien, getuige het feit, dat hij gekozen werd tot voorzitter van de Kern te Slikkerveer. Ook maakt hij deel uit van het Bestuur van de Afdelingskas.

Wij hebben in Verboom een plichtgetrouw medewerker van onze onderneming verloren. Onze gedachten gaan uit naar zijn vrouw en kinderen en wij wensen hen de kracht toe, het leed, dat hen trof, te dragen.

Hij ruste in vrede.

## IN MEMORIAM P. NESSE

Paulus Nesse: geboren 20-4-1898; overleden 18-7-1956. Weer is een lid van de oude garde van ons heengegaan. Volgens de gegevens van de personeelskaart is Nesse op 22 april 1930 bij de Werf Gusto in dienst getreden als boorder. Meer dan vijf en twintig jaar hebben wij hem in ons midden gehad. Wij hebben hem leren kennen als een opgewekt mens, vol vertrouwen in de toekomst, alhoewel zijn gezondheid te wensen overliet. Op 18 juli jl. nam Nesse een snipperdag om eens heerlijk te gaan vissen. Aan het einde van die visdag sloeg de Dood toe. Nesse werd door een hartaanval getroffen en viel dood neer.

Wij zijn in gedachten bij zijn vrouw en kinderen, voor wie dit plotselinge overlijden een zwaar verlies is. Wij denken Nesse als een goed kameraad!

Hij ruste in vrede.

## UIT ONS MIDDEN

### In dienst getreden:

2-7-56	H. Kaasjager	portier
12-7-56	H. Broeders	hulpmonteur montage den Haag
12-7-56	C. Farina	hulp-ijzerwerker S.B.
16-7-56	Mevr. Prostman-v.d. Water	keetjuffrouw montage den Haag
16-7-56	E. J. van Vliet	hulpmonteur montage den Haag
16-7-56	A. v. d. Ende	ijzerwerker S.B.
19-7-56	E. Latuhamallo	draaijer M.B.
25-7-56	J. N. de Graaf	hulpmonteur montage den Haag
25-7-56	J. Korst	hulpmonteur montage den Haag
6-8-56	S. van Haaften	portier
13-8-56	I. Hamerslag	l.l. draaijer M.B.

### Gehuwd:

4-7-56	J. v. Helden en G. v. d. Ree
12-7-56	Th. N. Schotman en J. Jalink
26-7-56	G. Santstra en E. J. M. Buurman

### Geboren:

20-6-56	Antonia, dochter van A. Klaasse en W. S. F. Hommel
27-6-56	Jeannette, dochter van A. v. d. Land en J. W. Roelofs
13-7-56	Yvonne, dochter van J. Weyermans en G. Schut
15-7-56	Hericus Bernardus Mathys, zoon van J. J. Alberts en G. van Strien
20-7-56	Johanna Georgina, dochter van H. H. A. Buurman en J. de Smits
21-7-56	René, zoon van F. A. Suurbeek en L. Plaisier.

## Dankbetuigingen

Ondergetekende betuigt langs deze weg, mede namens haar kinderen, haar oprechte dank aan de Directie, bazen en collega's voor het medeleven, betoond tijdens de ziekte en bij het overlijden van haar man, P. Verboom, en in het bijzonder voor het stoffelijk blijk van belangstelling.

Wed. N. S. Verboom-v. Gog.

Ondergetekenden betuigen hun hartelijke dank aan de Directie, de collega's en „Het Zonnewiel" voor de blijken van belangstelling en de cadeaux, welke zij ter gelegenheid van hun huwelijk mochten ontvangen.

J. H. de Groot

J. M. de Groot-Kerkaan.

Mede namens mijn echtgenote betuig mijn hartelijke dank aan de Directie en aan het personeel van de Werf Gusto voor de blijken van belangstelling en voor het geschenk, ter gelegenheid van ons huwelijk ontvangen.

J. Mookhoek.



## Excursie NAAR HET G.E.B.-GEBOUW TE 'S-GRAVENHAGE

Op Zaterdag, 14 juli 1956 werd om 2 uur gestart met drie grote toeringcars met ruim 100 deelnemers, afkomstig uit verschillende afdelingen van het bedrijf. Na een vlotte reis naar den Haag werden we ontvangen in de cantine van het G.E.B. en verwelkomd door de heer Ir. J. A. M. Hermans, die tevens een duidelijke uiteenzetting gaf van de gang van zaken bij een electriciteitsbedrijf, nl. van brandstof (steenkool) tot electriciteit. Daarna werd er thee geserveerd, waarna de heer Zwetsloot een historisch beeld gaf van de groei van het G.E.B. vanaf de oprichting tot heden, nu de tweede uitbreiding tot stand komt.

Allereerst werden de draaistroomgeneratoren bezichtigd, die elk een capaciteit hebben van 30.000 kw. Den Haag en omstreken gebruiken in totaal ongeveer 100.000 kw. Daarna werden de diverse andere apparaten bekeken, zoals de kolenvoorziening, koelwaterinstallatie, filters, ketels enz. te veel om op te noemen. Het gezelschap werd in vier groepen rondgeleid door de heren Pieper, de Mooij, Palmhoeck, v.d. Plas en v. Leeuwen (van het G.E.B.) en v. d. Es, Dentz en Groos (van de Werf Gusto). De heren van het G.E.B. gaven uitleg op de vragen op electrotechnisch gebied, de heren van de Werf op het gebied van de staalbouw, die door de Werf Gusto is gemaakt.

Na de bezichtiging van de eerste uitbreiding, die in 1950 ook door de Werf Gusto is vervaardigd, werden we in het Montagebureau onthaald op thee met koek en sigaren. Vervolgens werd een bezoek gebracht aan de tweede uitbreiding, die nog in aanbouw is. Nu kan men op de tekenkamers rekenen en tekenen, men kan in de werkplaats lassen en klinken en draaien, maar wat dit beeld te zien geeft, is met geen pen te beschrijven. De mach-



tige slanke kolommen met de zware dwarsliggers en daar tussendoor de regels, bordessen, trappen enz. enz. Het geheel is een prachtig stuk samenwerking van alle afdelingen.

Voor deze gelegenheid heeft ook de Montage-ploeg zijn beste beentje voorgezet, door de gigantische montage-kraanwagen met de twee gieken in bedrijf te houden. Daardoor waren we allen in de gelegenheid het belangrijkste van dit montagewerk te zien, nl. het hijsen. De montage-kraanwagen is enig in zijn soort en werkt geheel zonder tuidraden, met een hijsvermogen van 40 m. en een hefvermogen van 2 x 15 ton.

Op deze middag waren we getuige van het inbrengen van een gedeelte van de kraanbaan van pl. min. 12 ton. Vol ontzag keken we hoe dit gevaarte omhoog ging en op zijn steunpunten werd gelegd.

Inmiddels werd het tijd om weer naar Schiedam terug te gaan. Na een hartelijk afscheid van de rondleiders brachten de bussen ons weer om half zeven in Schiedam terug.

Voor deze excursie willen wij in de eerste plaats onze hartelijke dank betuigen aan de Directies van het G.E.B. en van de Werf Gusto, en voorts aan allen, die aan het welslagen van deze middag hebben medegewerkt. Hartelijk dank!

De deelnemers.



## **BOOTTOCHT GEPENSIONNEERDEN**

De 27ste juli jl. is zeker een dag geweest, die zeer vele gepensionneerden nog lang in het geheugen zal blijven. Wat een schitterende dag is dat geweest en wel in alle opzichten. Op de eerste plaats het mooie weer; het mooie weer, waar we deze zomer zeker niet mee verwend worden. Degene, die deze datum heeft vastgesteld, moest een betrekking bij „De Bilt” krijgen, dan was het misschien mogelijk dat we wat meer van die mooie dagen kregen.

Vervolgens de prachtige boot, waarmede de tocht is gemaakt; een schitterende accomodatie, gemakkelijke stoelen, overal een goed uitzicht en op het bovendeck de comfortabele banken.

Bij het aan boord gaan werden consumptiebonnen verstrekt, waarop men diverse consumpties kon krijgen. Tijdens het middaguur een heel goed geserveerde lunch. Als men na afloop van de lunch de verschillende tafels zo eens nakeek, waren er nog veel tafels bij, waar een gedeelte van het gebodene overgebleven was. Oude mensen eten niet meer zo veel! Ook waren er sigaren en sigaretten genoeg aan boord, zodat verschillende keren door enige dames rondgegeven werd om eens op te steken. Dit wat het materiële gedeelte betreft; het hoort er natuurlijk ook bij, maar het is m.i. niet het voornaamste.

De algemene sfeer aan boord, de blijde, opgeruimde gezichten van alle aanwezigen, het soms onverwachte weerzien van oude bekenden, dat alles maakte de dag tot een onvergetelijke! Collega's, die elkaar soms een paar jaar niet hadden gezien, stonden weer ineens tegenover elkaar en omdat de boot zo groot was, gebeurde het wel, dat je er weer een zag in de namiddag, die toch 's morgens ook al aan boord was gekomen. Het is niet overdreven om te zeggen, dat er op die 27ste juli aan boord nog verschillende schepen zijn klaargemaakt en ook, dat er diverse motoren en hulpwerktuigen zijn gesteld, dat er nog duizenden nagels zijn geklonken en nog vele pijpleidingen zijn gebogen en aangebracht. In één woord, dat er nog hard gewerkt is geworden!

Waar het hart vol van is, loopt de mond van over en al is men er dan ook reeds enige jaren uit, de herinneringen blijven toch altijd bestaan. De gekozen route van de boot was ook prachtig. Het gehele eiland Hoekse Waard in de rondte. De Oude Maas op, de twee heftorenbruggen bij Spijkenisse onderdoor, voorbij Heerjansdam, Puttershoek en dan de Kil in. De Kil uit en het Hollands Diep op, met een gezicht op de Moerdijkbruggen. Een machtig breed water. Ik hoorde een paar dames tegen elkaar zeggen, dat ze niet wisten, dat we nog op zee zouden komen. Een schilderachtig gezicht vanaf de boot zo het land in, die verschillende dorpen in de verte, Strijensas, Numansdorp, Willemstad, Zuid Bijerland en dan het Vuile Gat in. Dat Vuile Gat ligt tussen de Hoekse Waard en Tien Gemeten. Vandaar het Haringvliet op en dan rechtsom het Spui in, tussen de Hoekse Waard en Putten. Links en rechts passeerden we Zuidland, Goudswaard, Nieuw- en Oud Bijerland en Hekelingen. Dan weer terug in de Oude Maas; de twee bruggen weer onderdoor en de Oude Maas uit en de Nieuwe Maas in. En dan: weer thuis. Het is een prachtige dag geweest en alle tochtgenoten waren zeer voldaan. Enige uitingen: „Ik wist eerst zelf niet of ik mee zou gaan, maar ik heb er helemaal geen spijt van”, „Als de Directie dit nog eens zou willen herhalen, ben ik van de partij, hoor!”, „Ik weet niet, wat jij er van denkt, maar heb het een fijne dag gevonden”. Even voordat de loopplank werd uitgelegd, heeft een van de aanwezigen de dames Smulders, te weten Mevrouw Fr. Smulders en Mevrouw H. Smulders, uit naam van allen hartelijk bedankt. Ook Mevrouw Heijnen werd in deze dankbetuiging betrokken, gezien het vele werk dat zij gedaan heeft om deze dag in alle opzichten te doen slagen. Aan het einde van dit verslag wordt de Directie, Mej. Heijnen en allen, die medegeholpen hebben om deze dag tot een goed einde te brengen, nogmaals van harte bedankt door alle „ouden van dagen”. P. S.



## *Buitenmodel Verslag*

### VAN DE BOOTTOCHT, GEHOUDEN OP 27 JULI 1956

Daar stonden wij op Vrijdagmorgen  
op z'n Zondags aangekleed,  
want een auto kwam ons halen  
en dan waren wij gereed.  
Bij een pracht-boot aangekomen  
hoorden wij gepraat, gelach.  
Iedereen was in zijn nopjes,  
want er kwam een fijne dag.  
Vele oud-gepensioneerden  
zagen hier elkander weer.  
't Was opnieuw weer kennismaken  
en maar praten van 't weleer.  
Alles was weer fijn in orde,  
't was zoals bij ons bekend;  
Juffrouw Heijnen had gezorgd.  
Dat zijn wij steeds van haar gewend.  
Toen de boot ten slot ging varen  
riep een elk: „Kijk wat een pracht  
is toch altijd zo'n riviertocht”.

Mooier dan men had gedacht.  
 Ook het weer en ook consumpties  
 alles werkte hier mee.  
 Hoe men hier nu weer onthaald werd  
 stemde iedereen tevree.  
 Toen kwam er de koffietafel  
 (Hoe bokst men dat voor elkaar?).  
 Dat was ook weer fijn geregeld,  
 dat zei ieder, dat is waar.  
 Steeds meer steeg de beste stemming,  
 nu men hier zoveel genoot.  
 Zo kwam hier een promenade  
 met muziek over de boot,  
 't Was een lust om te bekijken;  
 Men bewees hier nog het meest  
 hoe men oud kan zijn van jaren  
 en toch jong nog zijn van geest.  
 Als ik tot slot van dit verslagje  
 uit aller naam iets zeggen mag,  
 Danken wij vooral de Gusto  
 voor deze mooie, fijne dag!

J. v. Bommel.



## Wandelsportvereniging „GUSTO”

---

### SLIKKERVEER

Ziezo, de Vierdaagse ziet er weer op. Het is dit jaar niet meegevallen; ondanks de betere traningsprogramma's vielen drie leden van de ploeg uit. Wat achteraf bekeken nog erg meeviel. O, die eerste dag, die alles vernielde, wat met zorg was opgebouwd aan onze spieren en voeten. Als dit stukje verschijnt zullen de voeten van Jaap en Wim naar we hopen weer geheel genezen zijn en zal Teun de nodig geworden steunzool in zijn schoen hebben.

Jongens, het volgende jaar doen we het nog eens over, nietwaar? We

rekenen er vast op, hoor. Tot de jongens en meisjes van de vereniging zeggen we: Proficiat, en het volgende jaar het kroontje of de 3! Ondanks de tegenslag, die we dit jaar hadden, kan ik niet anders zeggen dan dat het moreel prima was. De behulpzaamheid onderling was af. Dames en heren, jullie hebt de naam van onze vereniging hoog gehouden en het volgende jaar rekenen we weer op allen, die dit jaar gestart zijn.

Wat de spierpijn en de blaren betreft; we hebben allemaal een portie gehad, al was het ongelijk verdeeld. De een kreeg bijna niets en de ander een heleboel. We hebben het gezamenlijk geklaard, want zelfs de uitvalers hebben hun beste beentje voor gezet om de anderen er door te helpen. Drie namen wil ik noemen. Dingeman en Nico, jullie hebben het zwaarder gehad dan normaal; jullie hebben gedaan wat jullie konden. Daarvoor dank. Onze verzorger Gerrit heeft het heus niet gemakkelijk gehad, maar hij heeft ons prima verzorgd; hartelijk dank. Ten slotte een woord van hartelijke dank aan onze Directeur, de heer Conijn, die het mogelijk maakte, dat we naar Nijmegen konden gaan.

B. Boomgaards.



## DAGBOEK

### VAN DE LEIDER VAN DE VIERDAAGSE-PLOEG

**Maandag, 23 juli 1956.** Als we 's morgens om 9 uur vertrekken naar Nijmegen om de Vierdaagse te gaan lopen, is het prachtig weer en we zijn vol goede moed. We hebben het uiterste gedaan om in een goede conditie te komen door een behoorlijke training en de voeten zijn tot in de puntjes behandeld. We mogen er dus het beste van verwachten. Om pl.min. 12 uur komen we in Nijmegen aan en onze twee dames, die individueel moeten lopen, gaan zich melden en krijgen de nodige papieren. De leider van de mannengroep gaat ook de nodige formaliteiten vervullen; we kregen nummer 13! De reserve-leider was blijkbaar bijgelovig, want hij had er een zwaar hoofd in, dat we met 13 man zouden lopen en bovendien nog 13 als groepsnummer hadden.

In de kosthuizen was het een hartelijk handen schudden en begroeten van oude vrienden van het vorige jaar. We voelden ons direct thuis bij deze mensen, die ons in de komende week zouden bemoederen als eigen kinderen, niet alleen wat voeding en ligging betreft, maar ook door het tonen van medeleven. Zij gaven een morele steun aan allen, die 's avonds moe en soms een beetje gedeprimeerd thuis kwamen.

In de middag zijn we naar de parachutisten gaan kijken. En dan 's avonds de vlaggenparade in het Goffert-stadion; de koude rillingen lopen je over de rug als je daar staat met een delegatie van je vereniging, toegejuicht door duizenden! Dan voel je werkelijk, dat het is: Een voor allen, allen

voor een. Dit moet je zelf meegemaakt hebben om het te kunnen aanvoelen, want te beschrijven is het niet, als je daar met je verenigingsvlag meetrokt in de optocht.

**Dinsdag, 24 juli 1956.** Des morgens om 3 uur worden we gewekt. Je bed uit, wassen, nog even de fles met kamferspiritus gebruikt voor de voeten, eten en dan op stap. Toen we de deur uitgingen, vielen de eerste regendruppels, die weldra overgingen in een behoorlijke regen. Om 4 uur werd er gestart in een gestadige regen, die aanhield tot 11 uur. Zeven uur in de regen; hier werd een voorbereiding van weken in enkele uren verwoest.

Om half acht namen we een kwartier rust; een lekker kopje koffie en een paar boterhammen en dan maar weer verder en als maar regen, regen, regen..... In Elst, waar we er 35 km op hadden zitten, kochten de meesten van ons schone en droge sokken, maar wat kon dat helpen in de doorweekte schoenen? In Valburg namen we de grote rust. De schade werd opgenomen en die viel niet mee. Dirk, die de laatste marsen blarenvrij was gebleven, had ze weer behoorlijk; Joop en Wim waren op dit punt ook niet misdeeld! Teun had een stijve spier, die niet gemasseerd kon worden, omdat we er niet voldoende bij konden komen. Lange Dirk liep met een been te trekken. Neen, de schade was nu al veel erger dan het vorige jaar na vier dagen. Het anders zo mooie traject langs de Rijn was nu verscholen achter nevel en regenwolken.

Na de verzorging trokken we verder en ontmoetten we de dames. Gezamenlijk liepen we de laatste kilometers naar de Keizer Karel-stad, waar we direct na de afmelding naar onze kosthuizen gingen. De heerlijke thee stond er al te wachten en we werden bemoederd „tot en met”. Dan een douche om weer op te knappen; verder jodium, kamferspiritus, massage enz. Na de maaltijd werden de voorbereidselen voor de volgende dag getroffen; sinaasappelen en suikerklontjes werden ingekocht; regenjassen ingepakt en het consigne werd doorgegeven: morgen sokken meenemen! Om 9 uur was alles in diepe rust.

### **Woensdag, 25 juli 1956**

Even over vijf starten we in heerlijk weer. Het begin is even moeilijk; de stijfheid moet er nog uitgelopen worden, maar we doen het rustig aan. Dirk was de eerste, die de verbandkist te voorschijn deed komen; een verbandje onder de hiel en dan maar weer verder. Na 20 km viel het eerste slachtoffer van onze ploeg. Teun voelde iets knappen onder zijn voet en toen ging het niet meer. In het hospitaal bleek het netvlies gescheurd te zijn en de dokter verbood verdere deelneming en trok de deelnemerskaart in! Jaap, die de vorige dag rijkelijk met blaren bedeed was, liep zijn pijn te verbijten. Hij wilde doorzetten, maar de koorts kreeg hem

te pakken en we waren no. 2 kwijt. Wim overkwam hetzelfde. Pluvius had heel wat op zijn geweten! De anderen bleven koortsvrij en konden doorzetten, al moesten er heel wat knieën in de zwachtels. Het weer bleef prachtig en toen de zon doorkwam konden we ook weer genieten van de prachtige natuur. Met de lopers bleef het nog wel wat dokteren, maar we kregen geen uitvallers meer. Gerrit had van zijn voorraden weer aardig uitgedeeld, want 's avonds was de kist leeg.

#### **Donderdag, 26 juli 1956**

Er werd een kwartier te laat gestart, maar de start ging soepel. Gerrit had hulp gekregen van Wim, zodat het uitreiken van de verfrissingen gemakkelijker ging. Deze dag wordt de bergetappe genoemd, omdat men na een vlakke aanloop van 25 km langs de Plasmolen, de St. Jansberg overgaat en dan over de Zevenheuvelenweg naar Nijmegen terug. We liepen deze etappe heel rustig. Voor de Plasmolen kregen we een extra rantsoen sinaasappelen en klontjes, omdat Gerrit en Wim helemaal terug moesten om ons langs een grote omweg weer te bereiken; de fietsers mogen nl. niet over de berg. Het klimmen en dalen op en over de berg en daarna de zeven heuvelen was vermoeiender dan de vlakke weg. De omgeving was echter schitterend en het weer hield zich prachtig. We werden mooi gebronsd, als moesten we oppassen voor zonnebrand. Om half vier waren we weer in Nijmegen, moe maar voldaan. Na de douche werd er weer gedokterd van je welste.

#### **Vrijdag, 27 juli 1956**

De laatste dag, maar... de laatste loodjes wegen het zwaarst! Dit werd weer eens bewezen. Na de start in een matig tempo naar Grave, waar we de kleine rust genoten, Jaap en Cees lieten daar hun knieën opnieuw inzwachtelen. Tony liep met een dikke enkel en dat kostte haast nog een uitvaller. De dokter van de Rode-Kruispost trok een bedenkelijk gezicht, maar Tony mocht verder gaan na z'n belofte op de volgende post op controle te zullen komen. Tony redde het!

Na Grave trokken we via Cuyk en Oeffeld naar Gennep. Het is een eenzame weg, maar het uitzicht is er schitterend. Alles liep nu gesmeerd. Dirk was nog onder behandeling geweest en Lange Dirk liep nog iets stijver dan de vorige dag, maar ze beten door! In Gennep hadden we nog 20 km voor de boeg. Bij Mook zitten de mensen al langs de weg en ze belonen je met handgeklap voor het doorzetten van deze dagen. Zodra de eerste mensen langs de weg kwamen, ging de verenigingsvlag aan de stok en trokken we zingend verder.

Bij St. Anna stond de Slikkerveerse Harmonie op de groepen en individuen uit onze gemeente te wachten. Gezamenlijk trokken we op de maat van de uitstekende muziek, langs de soms 7 of 8 man dikke rijen mensen

langs de weg, Nijmegen binnen. Filmcamera's snorden, bloemen werden aangeboden door vrouwen, verloofden en bekenden! De intocht was glorieus! Bij dit alles kreeg je het te kwaad als je dacht aan de drie jongens, die het buiten hun schuld niet hebben kunnen volbrengen; die de ergste dag hadden meegemaakt, maar daarna op doktersadvies hadden moeten stoppen. Na de afmelding en de onderlinge gelukwensen, reikte de leider de kruisen uit aan de lopers, die voor de eerste maal meeliepen, de kroontjes aan degenen, die voor de tweede maal de Vierdaagse gelopen hadden en Nico kreeg no. 3.

In het kosthuis was het helemaal feest! Een speciaal bereide maaltijd (je zou je vingers mee opeten) en net voor ons vertrek koffie met gebak. Wat hebben ze ons verwend!

Aan alles komt een einde en ook aan de Vierdaagse (met pijn en gijn) en we moesten afscheid nemen, wat niet meeviel. Ongeveer half acht trokken we weg en reden naar Slikkerveen, waar ons een hartelijk welkom was bereid. De leden van onze vereniging, die niet hadden meegelopen, wachtten ons op met de leden van Anchors Away. In het schaftlokaal werden verschillende speeches afgestoken en bloemen aangeboden namens onze zusterverenigingen en Personeelsvereniging. Hartelijk dank Sportclub, Klaverjaclub, Hengelvereniging, Anchors Away en Personeelsvereniging! Na nog even gezellig bij elkaar te zijn geweest, gingen we moe, maar voldaan en met de blaren en stijve spieren als souvenirs, naar huis.

B. B.



## **VERSLAG**

### **VAN DE DAMES-VIERDAAGSE**

Daar onze mannelijke leden de 55 km moesten lopen en wij maar op de 40 km mochten uitkomen, waren we op ons zelf aangewezen. Te ongeveer kwart over zes stonden we in de rij om onze startkaarten in ontvangst te nemen en we startten in de stromende regen. Sokken en schoenen waren al gauw doorweekt, maar gelukkig hadden we beiden een rugtasje bij ons met spullen voor voetverzorging enz. Toen het tegen 11 uur droog werd, trokken we de regenjassen uit en waaiden we lekker droog. De natuur was prachtig! Even voorbij Valburg troffen we onze jongens aan en gezamenlijk gingen we door de finish. Onze voeten hadden zich uitstekend gehouden.

De tweede dag was het stralend zomerweer en konden we volop genieten. We hielden tijd over op deze dag, waarop we de jongens niet zagen. Nel had een beetje last van haar knie, maar 's avonds in het kosthuis kreeg je geen gelegenheid daarover te piekeren. Het medeleven en de hartelijkheid van het echtpaar, waar we in de kost waren, waren zó, dat er maar één woord voor is: prima!

De derde dag noemden de jongens de „berg-etappe” en dat namen we maar. Wij liepen voor de eerste maal de Vierdaagse en zij hadden het al meer gedaan: het zou dus wel waar wezen. Het weer was prima en de Sint Jansberg, waarvoor we de jongens al hadden ontmoet, viel mee. Het was wel klimmen en dalen en op de Zevenheuvelen zakte je een eind en dan weer omhoog, maar het viel ons werkelijk mee, vooral die berg.

De vierde dag trokken we welgemeend op stap voor de laatste trip. Het werd wel wat eentonig, maar het was gelukkig goed weer en we genoten van de prachtige natuur. En zo trokken we weer naar Nijmegen, waar we bloemen aangeboden kregen. De tocht naar huis zal de leider wel in het Zeskant beschrijven. Eindigen we met een woord van dank aan de verzorger van de jongens, die ons iedere avond sinaasappelen en klontjes kwam brengen en dan ook nog wel een of andere tip voor ons had. Hartelijk dank, Gerrit. Verder hadden we de laatste dagen een reuze hulp aan Teun, Jaap en Wim, die met ons meegingen, waardoor het mogelijk was in de vrije natuur te rusten en wij van onze tassen bevrijd werden. Verder danken wij de Directeur, dat hij het ons mogelijk maakte deze Vierdaagse te lopen.

M. en N.

---

## **NAGEKOMEN BERICHT**

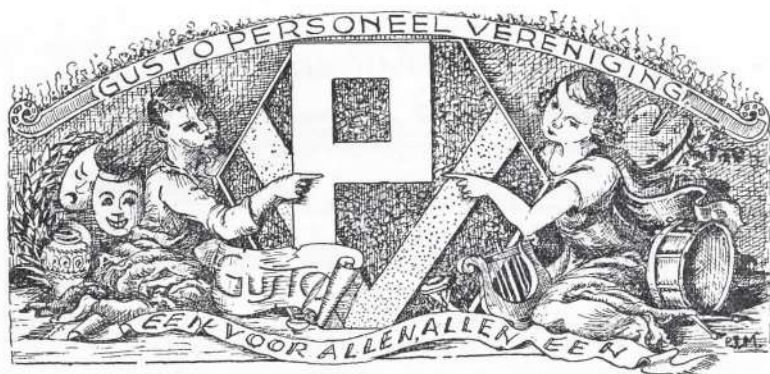
### **W.S.V. „GUSTO”, SLIKKERVEER**

Het Wandelsportseizoen zit er voor de helft op. Het resultaat is zeker niet gek. Bij de Rotterdammersmars behaalden we een prachtige beker. Nu volgt de Vierdaagse nog en dan komt het volgende programma aan bod:

11 augustus „Waaltocht”; 18 augustus „Groot en Vliet-mars”; 1 september: Rotterdam; 8 september Speeltuincentrale; 22 september Molentocht; en 29 september, als klap op de vuurpijl: tocht van onze eigen vereniging, de eerste Gusto-mars. Denk er om, bestuur en leden van de W.S.V., dat moet „af” zijn. Dus met alle krachten aan het werk voor een prima organisatie. Het weer hebben we niet in de hand, maar de organisatie wel. Maak propaganda waar U maar kan. Propagandamateriaal is verkrijgbaar bij de secretaris.

B. B.





## VAN HET BESTUUR

Zoals we in het Zeskant van juli jl, reeds schreven, zou getracht worden in het nummer van augustus een overzicht te geven van het programma voor het thans op handen zijnde seizoen 1956/57. Hoewel ook thans nog niet alle contracten gesloten zijn, kunnen we in ieder geval alle data noemen, zodat men daarmede nu reeds rekening kan houden.

- 20 september 1956: Passage Theater; Magna Pete met het blijspel „Aan d'over van een snelle vliet”.
- 22 en 23 oktober 1956: Gebouw Irene: speelfilm.
- 26 november 1956: Gebouw Irene; Simon de Waard: lezing met film en lichtbeelden over Noord-Africa (Marocco).
- 27 december 1956: Passage Theater; programma nog nader vast te stellen.
- 21 en 22 januari 1957: Gebouw Irene; speelfilm.
- 26 januari 1957: Gebouw Irene; Kinderfeest.
- 6 februari 1957: Stadsschouwburg Rotterdam; Rotterdams Toneel; te spelen stuk moet nog nader vastgesteld worden.
- 18 maart 1957: Gebouw Irene; Filmavond, te verzorgen door de Caltex Petroleum Maatschappij.
- 15 april 1957: Gebouw Irene; Lezing door Simon Carmiggelt (Kronkel)
- 18 mei 1957: Lommerrijk, Rotterdam; Rens van Dorth met zijn revue „De Lach in top”, met bal na.

Daar de in de laatste jaren geboden programma's in het algemeen wel gewaardeerd werden, heeft het Bestuur gemeend dit nieuwe seizoen op dezelfde weg te mogen voortgaan. Het Bestuur staat echter altijd open voor suggesties omtrent voorstellingen van een ander karakter. Mochten de leden aan een ander soort voorstellingen de voorkeur geven, dan zal het Bestuur dit gaarne vernemen.

Hoe dit ook zij, wij wensen U het komende seizoen vele prettige en leerzame avonden toe.

Het Bestuur.

# Aan d'oever van een snelle vliet

Zo staan we dan alweer voor de eerste voorstelling in het komende seizoen. De vacaties zijn — althans voor de meesten Uwer — achter de rug en we wenden de blik naar het jaargetijde met de lange en donkere avonden, de warme kachel en de avondjes uit.

De avondjes uit; vaak mijlpalen in de dagelijkse routine van werken, eten, krantje lezen, kousen stoppen, slapen en weer opstaan. Heeft U dit nu ook, dat gevoel van: Ik wil er wel eens uit, we zitten elke avond maar thuis! We geloven, dat practisch ieder mens die verzuchting wel eens slaakt. En zo'n avondje uit kan dan ook werken als een verfrissend bad (vooral als je onderweg een mals regenbuitje meepikt).

De eerste verfrissing, die het Bestuur U kan aanbieden, is het luchtige blijspel:

## „Aan d'oever van een snelle vliet”,

(Quiet weekend) van Esther Mc. Cracken, dat door de toneelgroep Magna Pete op 20 september 1956, te 8 uur, in het Passage Theater te Schiedam zal worden opgevoerd.

De rolverdeling is als volgt:

Sam Pecker, manusje van alles .....	Piet Haazer
Mary Jarrow .....	Co Schaap
Sally Spender, meisje van 14 jaar (wildebras) .....	Kitty v. d. Sande
Mildred Royd .....	Gré van Eyck
Arthur Royd .....	Joop van 't Hof
Bella Hitchess, een meid, die al jaren in dienst is van de familie Royd .....	Anna Haaser
Marcia Brent, getrouwde dochter van de Royds .....	Thea Pols
Miranda Bute, jong meisje van 17 jaar .....	Jos. Reith
Adrian Barasford .....	Jan Juray
Jim Brent, Marcia's man .....	Henk v. Impelen
Ella Spender, Sally's moeder .....	Fiet Bouste
Denys Royd, zoon van de Royds .....	Hans van Velzen
Rowena Marriot .....	Agnes Ulrich

Eerste bedrijf: De woonkamer in het buitenhuisje van de familie Royd in Thropleton. Een Vrijdagmiddag in september.

Tweede bedrijf: eerste scène: zelfde decor, de volgende dag.  
tweede scène: ongeveer 6 uur later.

## PAUZE

Derde bedrijf: zelfde decor, Zondagmiddag.

N.B. Wilt U er om denken, dat we om 8 uur precies beginnen? Om 8 uur gaan de deuren van de zaal dicht. Zorg er dus voor, op tijd te zijn en denk erom, dat het afgeven van jassen aan de vestiaire enige tijd kost!

zit hierin, dat honderd jaar terug niet meer dan 20 kg aluminium op de hele wereld werd gemaakt en nu... meer dan 3 miljoen ton. En toen zakte de prijs vanzelf. Dus deze prijsfactor hing nauw samen met een andere factor en wel die van de productie. Men wist niet direct wat de gunstigste methode was om aluminium te winnen.

Zo is het ook gegaan met titanium, al ging het nu in een sneller tempo. Maar toch is de fabricagemethode nog vrij kostbaar. Men zoekt nog naar eenvoudiger wegen. Titaan is niet zo gemakkelijk te smelten uit zijn ertsen en andere verbindingen, waarin het gevonden wordt. Het is namelijk zeer actief in vloeibare toestand. Het tast alle bekende vuurvaste materialen aan. Het neemt bovendien zuurstof en stikstof uit de lucht op en wordt daardoor zeer bros.

Na veel zoeken heeft men 2 methoden gevonden om in kleine hoeveelheden titaan te smelten en wel in een grafiet kroes en in een koperen kroes die geheel uitwendig gekoeld moet worden met water. Het smeltpunt ligt bij 1800° C., voor het gieten heeft men dus een temperatuur nodig van ca. 1850—1900° C.

Dit smelten en gieten moet in het luchtledige gebeuren of in een neutrale atmosfeer, b.v. argon of helium.

Wat de eigenschappen betreft, is men al heel wat te weten gekomen. En juist deze kennis van dit metaal is het, waarom de technische wereld zo'n grote belangstelling heeft voor de toepassingen en mogelijkheden. Want die zijn er.

Behalve de reeds genoemde eigenschappen van laag gewicht is er nog die van grote sterkte.

Bij legeringen is een treksterkte bereikt van 103 kg/mm<sup>2</sup> en zelfs van 160 kg/mm<sup>2</sup>.

Tot 500° C. blijft de mechanische sterkte heel goed. Het feit, dat in zo korte tijd, zonder enige fundamentele kennis, legeringen zijn ontwikkeld met zulke gunstige eigenschappen, die bij geen ander metaal worden gevonden, belooft veel voor de toekomst.

De prijs is nog wel te hoog om te denken aan industriële toepassingen. Tenzij de economie buiten beschouwing wordt gelaten en de prijs geen rol speelt, zoals bij militaire instanties.

In straalmotoren en vliegtuigen, die sneller dan het geluid gaan, is het toe te passen.

Ook voor condensorpijpen en snuivers voor onderzeeboten, torpedo's enz. Pas als er een methode wordt gevonden om op goedkope wijze titaan te produceren, zal men er toe kunnen overgaan producten voor algemeen gebruik te vervaardigen.

Tot zolang mogen we er naar kijken (in de toekomst).

L.W. (Gusto)



## WERF GUSTO

In Schiedam is de Werf Gusto een bekend begrip. Iedere Schiedammer kan u de weg wijzen. En mocht er eens een doorlopen, die het niet weet, dan noemt u de naam Smulders en het is ook in orde. Want de namen Gusto en Smulders behoren bij elkaar. Officieel heet de onderneming: N.V. Werf Gusto v/h fa. A. F. Smulders te Schiedam.

Hoe komen we nu aan de naam Gusto? Is dat een afkorting van Goed Uitgeruste Sterke Technische Onderneming? Geenszins, al zou het natuurlijk mogelijk zijn geweest! De oprichter, de heer A. F. Smulders, die het bedrijf ongeveer 100 jaar geleden begon, had een zoon August en een dochter Cato, in de wandeling respectievelijk Guus en To genoemd. De laatste lettergrepen van die twee namen heeft hij samengetrokken en daarnaar later het bedrijf „Werf Gusto” genoemd.

Gusto-Schiedam; is dat juist? Ja en neen. De hoofdzetel van de onderneming is in Schiedam gevestigd, maar daarnaast hebben we nog een werf te Slikkerveer en een nederzetting in Geleen, welke laatste afdeling hoofdzakelijk voor de mijnen werkt.

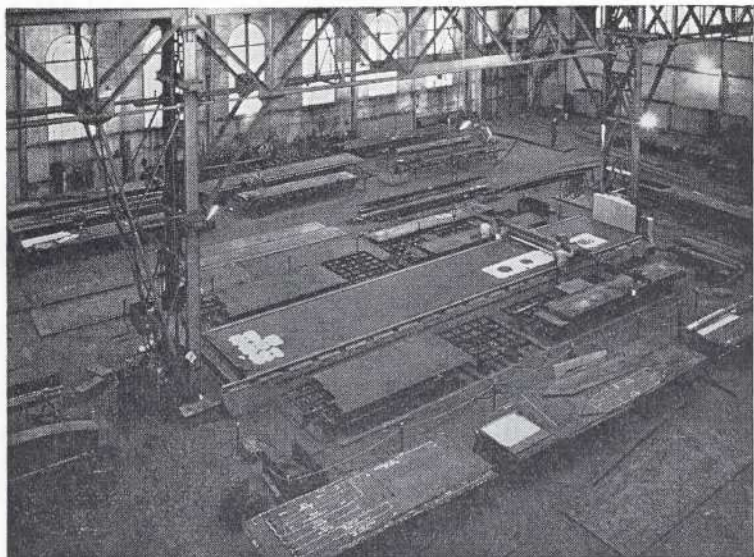
Het bedrijf in Schiedam is in verschillende delen gesplitst: Scheepsbouw, Constructiebouw, Machinebouw, Mijnbouw en Aluminiumbouw. Het is dus tamelijk gecompliceerd. De specialiteiten zijn: schepen, baggermateriaal, kranen, machines, mijninstallaties en aluminiumproducten, welke laatste hoe langer hoe meer bij de scheepsbouw in zwang komen. Een zeer belangrijk deel van al dat werk wordt gemaakt voor de I.H.C. en voor „Holland Cranes”.

Er is veel werk aan de winkel en het grote probleem van deze tijd is om alle opdrachten op tijd klaar te krijgen. Vroeger was de oplossing van dat probleem vrij eenvoudig; dan werden er gauw 20 of 30 vaklieden aangenomen en aan het werk gezet. Maar tegenwoordig gaat dat niet meer. Het aantrekken van een bekwaam vakman is uitzondering geworden. In het jaarverslag van vrijwel iedere onderneming leest men de klacht, dat er niet voldoende arbeidskrachten beschikbaar zijn.

Bij de Gusto is dit probleem voor een deel(tje) opgelost door het aanschaffen van een nieuwe brandmachine, die het werk van verscheidene afschrijvers en branders verricht. Deze machine werkt met een electronisch oog, dat automatisch de zwart-wit-afschrijving volgt. Zou men dus op een wit vel papier een zwarte cirkel tekenen en het oog bij de zwarte lijn plaatsen, dan volgt het oog die lijn totdat het weer op het uitgangspunt is teruggekeerd. Voor het uitbranden van platen worden nu mallen gemaakt op ware grootte, niet van triplex of dergelijk materiaal, maar van papier, dat aan de achterzijde beplakt is met een soort zilverpapier, waardoor bereikt wordt, dat het papier niet rekt of krimpt als gevolg van weersinvloeden. Dit papier wordt neergelegd op de zwarte ondergrond van de machine en

zo ontstaat de zwart-wit-afscheiding. Het electronisch oog kan dus de omtrek van de papieren mal volgen.

De reacties van de lichtgevoelige seleniumcel worden electricch versterkt en geven door middel van een mechanische overbrenging de langsbeweging der wagen en de dwarsbeweging van de arm, waarop de zich automatisch op hoogte instellende snijbranders gemonteerd zijn. De machine heeft een nuttige snijlengte van 19 meter en een snijbreedte aan weerszijden van de schablonentafel van 2,80 meter. De bediening van de branders en van de



*De machine met het electronisch oog.*

gehele machine geschiedt vanaf een centraal schakelbord, vanwaar tevens de gas- en zuurstofregeling plaats kan vinden.

Worden nu aan weerskanten van de machine de platen neergelegd, steekt men de branders aan en stelt men de machine in werking, dan volgt het oog de omtrek van de mal en dan maken de branders dezelfde beweging, zodat twee platen tegelijkertijd, zonder afgetekend te zijn, uitgebrand worden. Men kan echter op ieder der armen ook twee branders monteren en dan krijgt men dus een viervoudige productie.

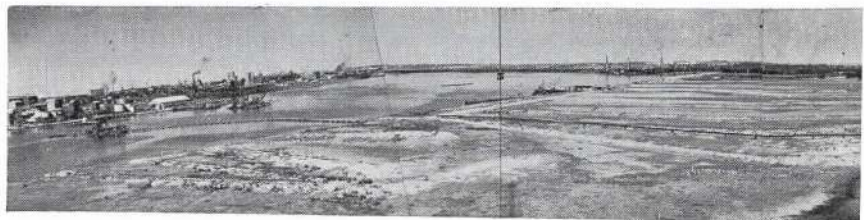
Het zal nu wel duidelijk zijn, dat deze machine een massa arbeidsuren bespaart. De hierbij afgedrukte foto zal de lezer een globale indruk van de machine kunnen geven.

Waarom we deze wijze van werken zo uitvoerig hebben beschreven? Nou, eerlijk gezegd, omdat we een beetje trots zijn op deze nieuwe aanwinst van ons machinepark.



## SNIJKOPZUIGER „CURRONG" AAN HET WERK BIJ SYDNEY IN AUSTRALIË

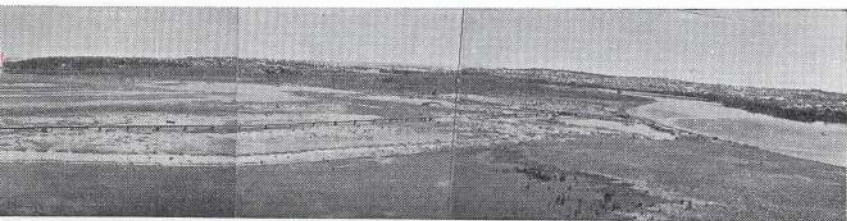
(C.O. 252)





Sydney heeft zich, zoals trouwens alle grote steden van Australië, de laatste jaren sterk uitgebreid. Hierbij hebben Hollandse baggeraannemers een belangrijke rol gespeeld en vele grote contracten met aanzienlijk succes ten uitvoer gebracht, hetgeen de Havendienst van Sydney aanleiding gaf onze scheepswerven te verzoeken offerte in te dienen voor een nieuwe snijkopzuiger. Aldus ontving de I.H.C. haar eerste order van het Gemeenbest Australië. De „Currong” werd zeer snel gebouwd voor deze nieuwe klant, naar Australië verscheept en is nu reeds enige jaren aan zijn taak bezig. (Voor technische bijzonderheden zie het nummer van sept. '52). Bijgaande kaart, waarop de positie van de „Currong” is aangegeven, toont het moerasgebied, begrensd door de Homebush Bay en de Paramatta rivier, dat men wil droogleggen, tegelijk met een deel van de Homebush Bay zelf. De baai wordt uitgediept en de opgezogen grond wordt gebruikt voor de drooglegging van het moeras. De stippellijn geeft ongeveer de positie aan van de walpersleiding.

De panoramafoto boven, genomen vanaf de radiotoren aangegeven op de kaart, laat de „Currong” zien, terwijl deze in volle actie is. De foto beneden is enkele maanden later genomen en toont de aanzienlijke vooruitgang, die gemaakt is. Het drooggelegde gebied zal bestemd worden voor nieuwe fabrieken en soortgelijke industriële ondernemingen.



## KIJKJE OVER **BUURMAN'S SCHUTTING**

Chefs en bazen van Verschure bezochten Den Haag en traden in discussie met een Hagenaar over zijn vioolkist en houten ham. Aan het eind van het twistgesprek was Den Haag in het voordeel, dat moest de Verschure-redakteur vaststellen. Tot zijn spijt, staat erbij. En dat garandeert ons dat de redakteur op zichzelf genomen voldoende partijdig, d.w.z. pro-Amsterdams, was om door de Amsterdammers geloofd te worden. Overigens is en blijft Den Haag, niet tot onze spijt, altijd in het voordeel.

Wolken, zon en water, Holland op zijn best, zet Conrad-Stork bij een foto. Wij hebben totnogtoe wel de wolken en het water gezien, maar de zon slechts bij wijze van uitzondering. Dit schrijvende aan de vooravond van onze vakantie, zien wij met belangstelling uit naar de zon. En dan mag U de wolken en het water wel in Haarlem houden, Conrad-Stork-redactie!

De maatschappelijke toestand in Sliedrecht wordt gekenschetst door de dichter uit die plaats, Gédégé. Zekere Henk zat daar zonder voertje — waarschijnlijk Sliedrechts voor het Nederlandse woord: voedsel — en snuffelde in het rond, tot hij eind'lijk bij de burens iets in de vuilnisbakken vond. (U begrijpt wel, dat wij in de meest letterlijke zin Gédégé aanhalen). Eén ding is zeker, Henk werkt niet bij de Klop.

Bij J. & K. worden studiegroepen van tien man gevormd voor diverse cursussen. Na ontvangst van ons aanslagbiljet menen wij niets beters te kunnen adviseren dan een cursus belastingontvanger. Ze hebben er hier in Den Haag, menen wij te weten, een soort akademie voor ook. Maar hoe kom je nu aan een baan in die richting?

Tussen Kinderdijk en Den Haag zijn meer verschillen dan men zou geloven. Uit het L.S.Z.-nieuws lezen wij, dat na een zekere maaltijd gehakt en pudding toe werden geserveerd. Ach, het ligt er maar aan wát voor gehakt en wát voor pudding en wat je gewend bent.....

Ook een figuur, die het deze zomer drukker heeft dan vorig jaar, is de blarenprikker van Gusto's wandelsportvereniging. Tenminste als wij het Gusto-nieuws mogen geloven en waarom zouden wij dat niet? Dit seizoen wordt er gemiddeld wel een blaartje meer gelopen dan vorige seizoenen. Wacht maar tot het volgende seizoen: de Herfst. Dan weet je niet waar je blijven moet van de blaren. Als Gusto's prikker daar achteraan moet, heeft-ie er een levenspositie van te verwachten.

