

PERSONEELSORGAAN VAN I.H.C. HOLLAND

WG 67-7

het zeskant



EENENTWINTIGSTE JAARGANG NO. 7 — JULI 1967



BIJ DE VOORPAGINA

Hiernaast leest U het verslag van de proefvaart van de sleepzuiger *Draga Colombia*. De zuiger "deed het best"; niet minder best deed de fotograaf het. Een fraaie tegenlichtopname van de zuigbuisbokken van de *Draga Colombia*, terwijl deze in de schitterende wateren rond Den Helder voer.

INHOUD algemeen gedeelte

Weer een opdracht voor een booreiland . . .	50
<i>Draga Colombia</i> deed het best	51
Hefeiland <i>Rio Parana</i> in Argentinië aangekomen	52
Met doffe dreunen	53
Groet uit Australië	53
Ir. W. van Beelen nam afscheid van I.H.C. Holland	54
Booreiland <i>Chazar</i> te water	56

WERK
AAN DE
WINKEL



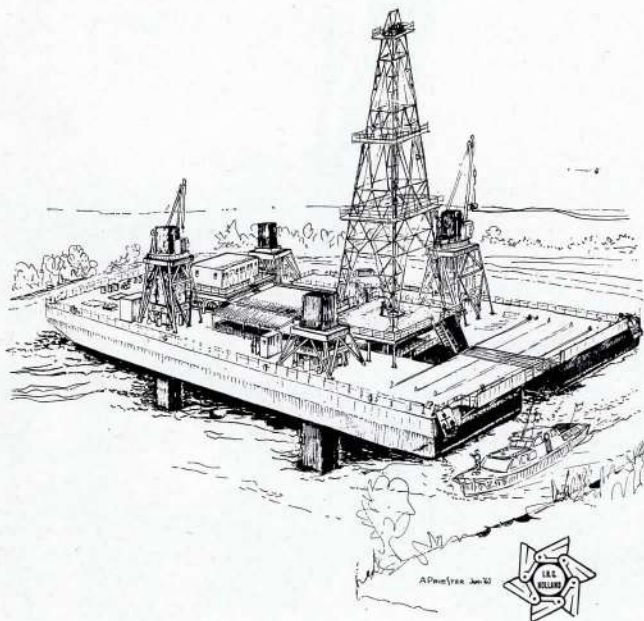
Weer een opdracht voor een booreiland!

De nieuwe opdracht CO 708 wordt een zogenaamd in-shore, work-over platform. Met deze term wordt bedoeld dat het booreiland alleen gebruikt zal worden in ondiepe kustwateren, voor het doorsteken van verstopt geraakte gas- of olieputten. De CO 708 zal door Verschure en Gusto samen worden gebouwd en in het voorjaar van 1968 te werk worden gesteld aan de Westkust van Afrika.

Dat het alleen voor de kustwateren is bestemd, blijkt wel uit het feit dat in het werkgebied de maximum waterdiepte niet veel meer dan negen meter bedraagt. Toch heeft het eiland flinke afmetingen. De lengte van het ponton zal 50 meter bedragen en de breedte 23 meter.

Omdat het dicht bij de kust zal gaan werken, zijn er geen hutten en verblijven aan boord. Er zijn alleen enkele kantooruimten en een radiohut gepland.

De twee dekkranen, elk met een hefvermogen van 12,5 ton, worden boven op twee paalbokken geplaatst, waarbij de kraan rondom de omhoogkomende draagpaal kan draaien.



Voor de levering van de elektrische stroom zorgen twee 350 kW draaistroom- en vier 500 kW gelijkstroomgeneratoren.

De draagpalen van dit eiland zullen worden uitgevoerd in een vierkante gesloten constructie met onderaan iedere paal een grote voet, waarmee in de moerassige grond een groter draagvermogen zal worden bereikt.

Zo langzamerhand beginnen wij aan de olie-industrie een goede en gewaardeerde klant te krijgen. En dan te weten, dat pas in 1949 de oliezoekers voor het eerst met een verplaatsbaar booreiland gingen werken!

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),

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

P. J. Meijer (Verschure),

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

REDACTIE ADRES:

I.H.C. HOLLAND, Marconistraat 2,
Postbus 6141, Rotterdam.

„Draga Colombia” deed het best!



Baggerbaas Mes.



Wereldomroep reporter Kal interviewt de heer Bloemendaal.

Onder welhaast ideale weersomstandigheden heeft begin juni de bij Verschure gebouwde sleepzuiger *Draga Colombia* bij Texel laten zien wat hij kon. Eigenlijk jammer dat het weer zo goed was, want door het ontbreken van een stevige bries en een flinke deining konden de anti-slingertanks niet worden beproefd. De *Draga Colombia*, met zijn laadruiminhoud van 1020 m³ een "kleintje" in vergelijking met andere sleepzuigers die wij onder handen hebben, is een echt krachtpaardje, gebouwd om in zeer slechte weersomstandigheden zijn werk te doen.

Rustig draaide het blauwe schip z'n rondjes in Marsdiep en Waddenzee. In de machinekamer tikten de klephebbers van de drie Smit-Bolnes motoren — twee voor de voortstuwing en één voor de pomp — driftig op en neer.

Baggerbaas Mes was in zijn nopjes, de hopper was zó vol. De *Draga Colombia* heeft, aan stuurboordzijde één zuigbuis met een diameter van 650 mm.

Het ging allemaal goed en dat was niet alleen prettig voor de vertegenwoordigers van de opdrachtgever en voor de Verschure-werkers, maar ook voor de Verschure gasten. De heren W. H. Heskes (werkmeester inbouwafdeling), K. Post (productieplanningbureau) en J. Blok (koperslager inbouw) waren ditmaal, als gevolg van de nu al enige jaren bij Verschure bestaande traditie, uitverkoren om een proeftochtdag mee te maken. Er was nog een vierde gelukkige: de heer J. Huele (dokploeg) had dit "uitje" gewonnen bij de verloting onder de tien jaarlijkse prijswinnaars van de ideeënbuis. Voor hen een dag van rondneuzen en zalig nietsdoen.

Een veelbezochte plaats op het schip was de radiohut. Want, hoeveel aandacht er ook was voor het verloop van de beproevingen, iedereen wilde van uur tot uur op de hoogte blijven van de oorlog in het Midden Oosten.

Nadat 's middags de lading zand door het openzetten van de 14 bodemkleppen weer aan de zee was teruggegeven, werd de hopper nogmaals — en snel — gevuld, om vervolgens de zelfleegzuiginstallatie te beproeven.

Toen de sleepzuiger aan het einde van de tweede dag, met behulp van de boegschroef, kundig door de loods aan de kade in Den Helder werd afgemeerd, precies tussen twee onderzeeboten en een marinevaartuig in, lag er al een bak te wachten met de buis voor stationair zuigen. In de loop van de avond en de nacht werd de *Draga Colombia* overgeschakeld van sleepzuiger op stationaire zuiger.

Deze baggermogelijkheid van het kittige, 73 meter lange en bijna 12 meter brede schip werd op de derde dag beproefd. Ook nu weer verliep alles volgens plan.

"Vlaggeschip"

Misschien had de *Draga Colombia* er ook dáárom zo veel zin in, omdat het schip was gekozen tot "vlaggeschip" in het wekelijks koopvaardijprogramma van Radio Nederland Wereldomroep, dat naar alle delen van de wereld wordt uitgezonden. In het 1046e (!) programma werden in "Vlaggeschip", de actualiteitenrubriek, I.H.C. Holland en de sleepzuiger in het zonnetje gezet. De opnamen voor de uitzending werden tussen Amsterdam en IJmuiden gemaakt door programmasamensteller Godard Kal, die zelf jaren als marconist heeft gevaren en die zich daarom op de brug van de *Draga Colombia* helemaal thuis voelde. Als "reporters" traden op de heer Bloemendaal van Verschure, die voor de microfoon technische bijzonderheden van de sleepzuiger gaf, en uw verslaggever die vertelde waar het schip heen gaat en wat het daar gaat doen.

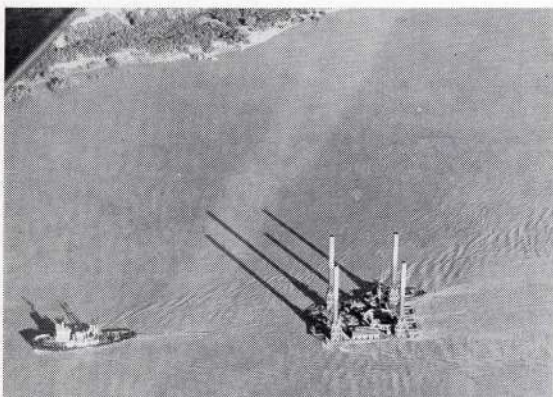
Zoals U weet, moet de *Draga Colombia* in de monding van de Magdalena, de rivier die toegang geeft tot de haven van Barranquilla in de Zuid Amerikaanse staat Colombia, de vaarweg voor het steeds toenemende scheepvaartverkeer openhouden. Dit is eigenlijk een nimmer eindigend karwei, omdat rivier- en zeestromingen steeds opnieuw slib- en zandbanken doen ontstaan.

Daarbij is de plaats een berucht stormgat, waar windstoten tot 100 km per uur en golven van 2½ meter geen zeldzaamheid zijn. De sleepzuiger moet dus tegen een stootje kunnen!

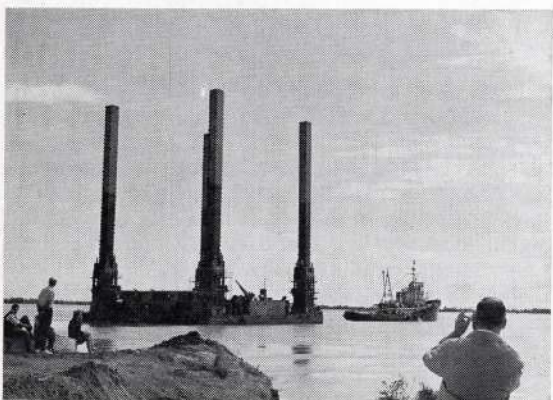
Wij hopen U in ons Zeskant over het werken van de *Draga Colombia* later meer te kunnen vertellen. Dat zal nog wat anders zijn dan rustig voortglijden over de gladde Waddenzee, zoals tijdens de geslaagde proeftochtdagen!.....

Onder bevel van Kapitein Van Houten is de *Draga Colombia*, met als lading een grote hoeveelheid perspijpen, op 30 juni van de werf in Amsterdam vertrokken voor de 28 dagen durende oversteek naar Zuid Amerika.

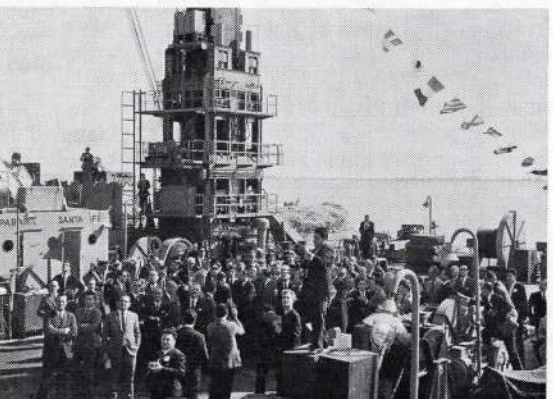
De heer J. J. Wijchers van Gusto bevindt zich in Argentinië om zo nodig een helpende hand te bieden bij het in bedrijf stellen van en het werken met het hefeiland *Rio Paraná*. Hij heeft zich bereid verklaard onze Zeskant-lezers met foto's op de hoogte te houden van de werkzaamheden aan dit bijzondere project, waarvoor I.H.C. het hefeiland heeft ontworpen en gemaakt. De *Rio Paraná* is door ons gebouwd voor de aanleg van een autotunnel onder de rivier de Paraná.



Zo zag de heer Wijchers de *Rio Paraná* op de rivier waarnaar het hefeiland is genoemd, bezig aan de laatste kilometers van de lange sleepreis.



Een Argentijnse sleepboot bracht het hefeiland naar de plaats van bestemming, nadat de *Utrecht de Rio Paraná* over de Oceaan had gesleept. Van Buenos Aires tot de plaats waar de tunnel wordt gebouwd is het nog eens 500 kilometer stroomopwaarts.



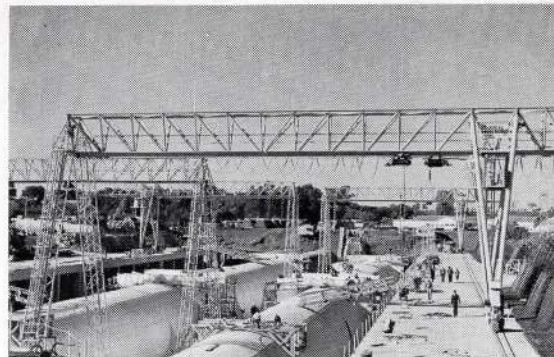
Voor de aankomst van het hefeiland bestond grote belangstelling, zowel van de autoriteiten als van de pers. Eregast was de Argentijnse President Ugania.

HEF- EILAND

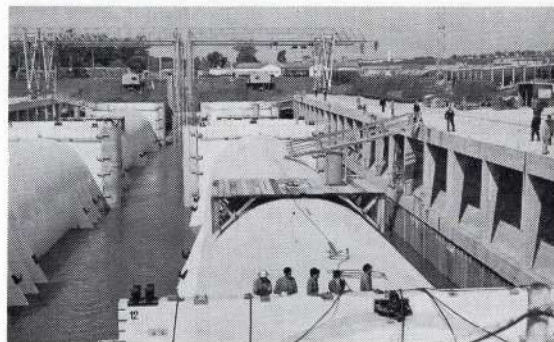
„RIO PARANÁ”

IN ARGEN-

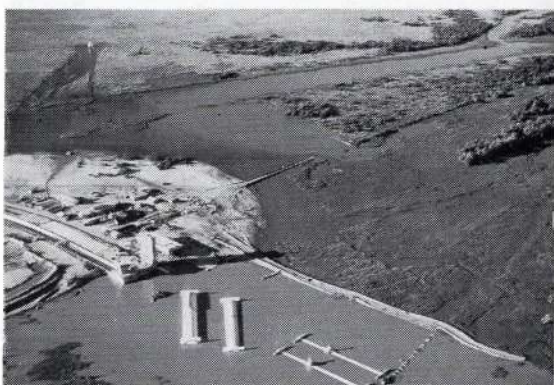
TINIE AANGE- KOMEN



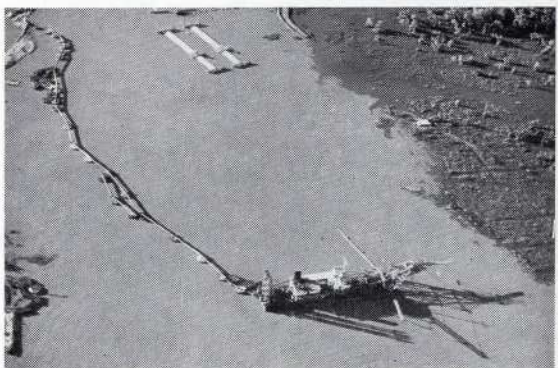
De eigenlijke tunnel onder de rivier zal bestaan uit 36 geprefabriceerde segmenten, die elk een lengte hebben van ruim 62 meter en een doorsnede van bijna 11 meter. Aan de oever bij de stad Paraná worden deze tunnelsegmenten in een droogdok gebouwd.



Wanneer weer een paar segmenten klaar zijn, laat men het bouwdok vol water lopen en sleept men de tunnelstukken naar de overkant van de rivier tot bij het eilandje Santa Cándida.

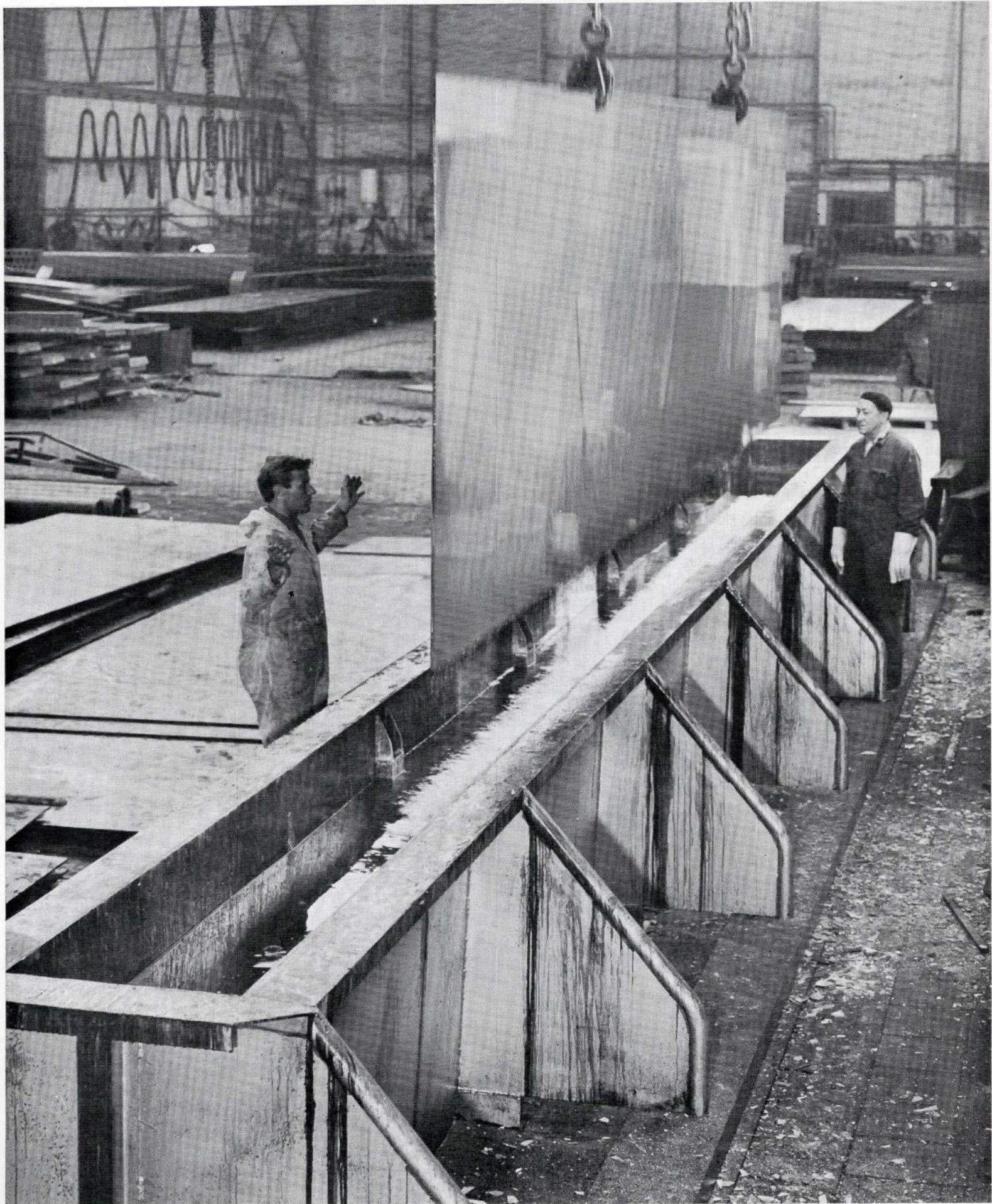


Op deze foto, die een goede indruk geeft van het moerasachtige stroomgebied van de brede rivier, ziet u het begin van de tunnel aan de kant van de stad Santa Fe op het eilandje Santa Cándida. Enkele tunnelstukken liggen te wachten tot ze met behulp van ons hefeiland worden neergelaten.



Bij het voorbereidende werk spelen óók twee I.H.C. produkten een belangrijke rol: de snijkop/bakkenzuiger *Maria Ana* (de CO 387) en de cutterzuiger *Nueve* (de CO 392). Hier is de *Nueve* bezig met het graven van de sleuf, waarin men de tunnelsegmenten laat zakken.

K WERFBEELD



FIJN VAREN

Vrienden, makkers van Gusto's werf.
Boottocht reisgenoten.

't Was weer fijn, 't was plesant,
't was weer één, familie-band.
't Was waarlijk één groot huisgezin,
d'stemming zat 't'r direct al in.
De sfeer was goed en fijn,
zoals'n familie maar kán zijn.
't Was al jool hetgeen je zag
enkel vreugde, den gehele dag.
d'Bediening, die was zoals altijd af,
niemand die daaraan aanstoot gaf.
Mevr. Smulders, als Moeder van't gezin
sprak ons ontroerende woorden toe,
ja, zij is ons aller Moe.

'k Geloof vrienden,
in aller naam te spreken,
waneer 'k de Directie Gusto,
Mevrouw Bebelaar
met geheel haar helpers schaar,
met deze onze dank aanbied;
Met de hoop in't verschiet
dat wij zullen kunnen herhalen, met elkaar,
deze reis, in 't volgend jaar.

Met hartelijke groeten Th. Kraaijveld.



JUBILEA

Voor de heren R. C. Glansbeek (afdeling Machinebouw), W. T. Hermans (afdeling Scheepsbouw) en A. Verwaard (afdeling Scheepsbouw) was het 14 juni j.l. een grote dag. 's Morgens om 11 uur werd het heuglijke feit gevierd, dat zij 25 jaar geleden als jongeman bij Gusto binnenstapten. Tijdens de ontvangst in de grote zaal sprak de direktie haar waardering uit voor al datgene, wat de jubilarissen voor ons bedrijf hebben gedaan. Deze dank werd mede tot uitdrukking gebracht in de geschenken,

die werden overhandigd: het zilveren Gusto-insigne, een cadeau onder couvert, een gouden polshorloge en het vererend getuigschrift van de Nederlandse Maatschappij voor Nijverheid en Handel. De dames werden bedacht met een fraaie doos bonbons.

Na een gezellig gesprek onder het genot van een kopje koffie werd de ontvangst besloten met een bezoek aan de modellenzaal.

DE BOOTTOCHT



Woensdag 21 juni j.l. was het groot feest voor onze bejaarden. Deze maal voerde de boottocht hen via de Oude Maas naar de Deltawerken in het Haringvliet. Vanaf de "Erasmus" had men een riant gezicht op het gigantische project, waarin ook Gusto zo'n groot aandeel heeft gehad. Iedereen was op tijd aan boord, wat mede te danken was aan de Schiedamse politie,

die spontaan te hulp kwam toen vlak voor het vertrek bleek, dat de oude mevrouw Lissenberg nog van huis moest worden gehaald.

Al met al is het een bijzonder plezierige dag geworden die, zoals het gedicht van onze gepensioneerde heer Kraayveld ook zegt, volgend jaar echt weer voor herhaling vatbaar is.



DE MENS IN DE ONDERNEMING



Op 9 mei j.l. schaalden de heren Ir. A. Giezenman (I.C.I.), F. Heusdens (Gusto) en B. G. Otten (Caltex) zich rond de forumtafel. Als gespreksleider zou optreden bedrijfsaalmoezenier H. Segers. Het onderwerp van deze avond was: De mens in de onderneming.

Wij spraken met bedrijfsaalmoezenier Ruigrok, de auteur van het artikel over de X en Y theorie van de Amerikaan Douglas Mc Gregor in het april nummer van het Zeskant.

Het bedrijfsapostolaat, aldus aalmoezenier Ruigrok, houdt zich reeds geruime tijd bezig met vragen, die de mens in het bedrijf betreffen. Langzamerhand groeide er een behoefte aan een rechtstreekse gedachten wisseling tussen werkgevers en werknemers.

De X en Y theorie leek daartoe een geschikt uitgangspunt.

Als kernproblemen werden voor de forumavond op 9 mei j.l. twee vragen opgesteld:

1. Het blijkt dat velen voorstander zijn van Mc Gregors Y theorie. Welke redenen kunt U aanwijzen, waarom de verwerking ervan zo moeilijk ligt?
2. Wat kan men doen om deze Y-mentaliteit bij zichzelf en anderen aan te kweken?

Als een van de redenen, die de doorvoering van de Y theorie — die de mens in het bedrijf de kans geeft zijn menselijke waarden te ontplooiën en die een beroep doet op initiatief en verantwoordelijkheid — bemoeilijken, werd het feit genoemd, dat vele werknemers niet de kans krijgen persoonlijk initiatief te ontplooiën. Vooral bij grote concerns worden soms beslissingen genomen van enorm belang zonder dat de meeste werknemers er ook maar iets

van weten. Door het geringe contact met de leiding voelt men zich als een nummer. Dat ontnemt velen de lust zich werkelijk in te zetten voor de onderneming.

Als oplossing voor dit probleem werd gesuggereerd, dat het initiatief zijn kans krijgt, wanneer men er naar streeft, dat de werknemers zich bij het bedrijf betrokken en gewaardeerd voelen. Er moet echter niet vergeten worden, dat begrip van beiden kanten noodzakelijk is. In een sfeer van openhartigheid en samenwerking zal getracht moeten worden een "team" op te bouwen. De plaats van de baas in dit team is een moeilijke en zware plaats, waarvoor niet altijd voldoende begrip bestaat. Een baas moet technicus én tacticus zijn, hij moet overleg kunnen plegen. Een goede chef of baas moet aan vele eisen beantwoorden en het is uiterst moeilijk voor de leiding ook hier altijd de juiste man op de juiste plaats te krijgen.

Als volgend belangrijk punt meende men te constateren, dat er vaak een fundamenteel wantrouwen bestond in beide richtingen. Het is hier en daar dan ook gebleken, dat bij toepassing van de Y theorie de werknemers de goede bedoelingen niet begrepen hadden. Men beschouwt het zelfs als een truc om de produktie op te voeren en stelt dan: het gaat toch alleen maar om de winst van het bedrijf.

Dikwijls ook bestaat er ruimte voor verantwoordelijkheid en zelfverwezenlijking, maar men ontloopt die uit gemakzucht of wantrouwen.

Een noodzakelijke voorwaarde om volgens de Y theorie een bedrijf te voeren is teamgeest. Een team vraagt om vertrouwen, overleg en waardering voor elkaar. Daarom zal men zich de tijd moeten gunnen overleg te plegen.

Heel veel echter blijft afhangen van de instelling van ieder persoonlijk.

MET DOFFE DREUNEN

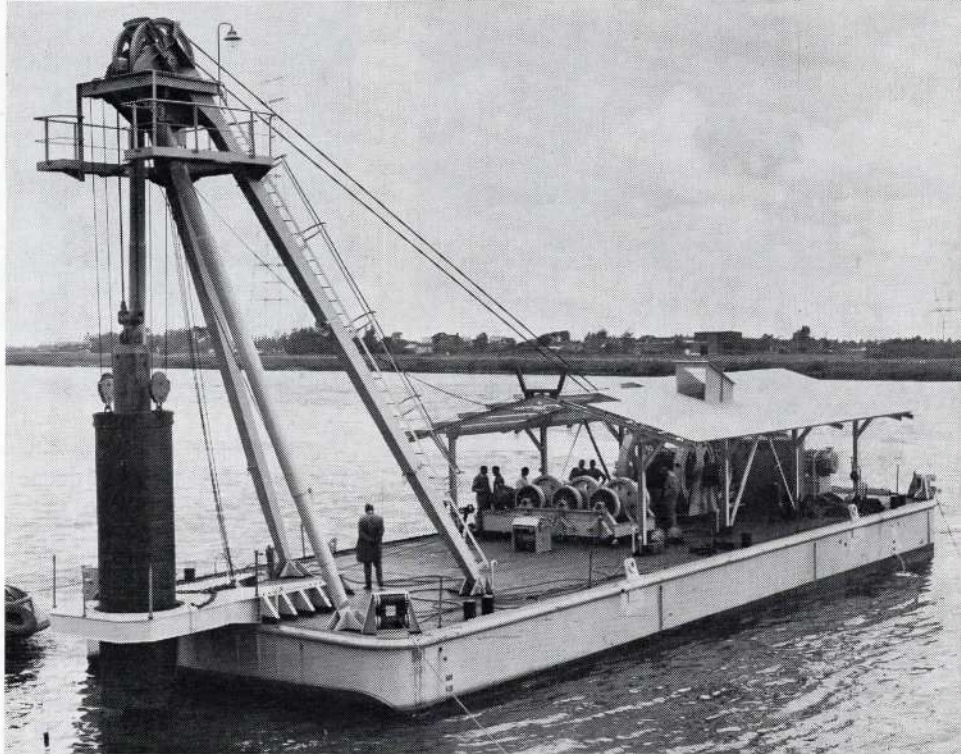
"De eerste klap is een daalder waard."

Daaraan dachten we, toen de voor Libië gebouwde rotsbreker bij Gusto in Slikkerveer werd beproefd.

Toch was het maar behelpen, want dit typische vaartuig voelt zich pas lekker wanneer een harde rotsbodem met zijn 20 tons beitel los gehakt moet worden. En hier moest genoeg worden genomen met enkele klappen op een stalen plaat, die in de rivier was gelegd.

Het doel werd toch bereikt: het vaststellen van de goede werking van de lieren.

Samen met de baggermolen, die bij Verschure in Amsterdam in aanbouw is en de verschillende hulpvaartuigen die onder toezicht van I.H.C. Holland bij andere bedrijven worden gebouwd, zal de rotsbreker een belangrijk aandeel hebben in de verbetering van de havens in het Noord-Afrikaanse koninkrijk Libië.



GROET UIT AUSTRALIE

Maryborough, 23 april 1967

Waarde I.H.C. ers,

Hierbij een levensteken uit Australië. Zoals sommigen van U wel weten, zijn de heer Van Keulen en ik hier voor afbouw, beproevingen en aflevering van de sleehopper/cutterzuiger *Matthew Flinders* (CO1. 8800).

De afbouw en de beproevingen zijn inmiddels achter de rug en het schip wordt zee-klaar gemaakt voor de reis naar Melbourne.

De beproevingen gingen niet van een leien dakje en wel omdat er heel eenvoudig in Hervey Bay, Sandy Straits enz. geen zand te vinden was. We hebben dus eerst naar zand moeten zoeken. Voor de beproevingen met de sleeppijpen vonden we wel een dunne laag, maar niet dik genoeg om die beproeving te doen slagen. De beproeving met de cutter geschiedde in de klei; dat verliep vlot. Na heel lang zoeken en ontvangst van informatie van een oliemaatschappij, die bij Fraser Island naar olie had geboord, vonden we daar tenslotte zand voor de beproeving met de sleeppijpen. Dit zand zat echter vol met gezonken boomstammen. Niettemin zijn alle beproevingen geslaagd, zij het dan dat het wat lang duurde.

De reis naar Melbourne zal 6 à 7 dagen duren. De heer Van Keulen maakt die reis mee. Ik ga vliegen omdat de klant mijn aanwezigheid aldaar in verband met andere projecten, vóór aankomst van de *Matthew Flinders* wenst.

De heer Van Keulen kwam naar Australië direct vanuit Portugal. Ik ben in december naar Pakistan gegaan en heb vervolgens gereisd in Malaysia, Thailand en de Filipijnen. Nu komen er nog enige maanden Melbourne bij en dan hopen we weer huiswaarts te keren.

In Melbourne zullen we trachten wat goede foto's van deze zuiger te maken. U krijgt die dan te zijner tijd wel te zien.

We zitten straks in Melbourne midden in de winter. 't Is hier in Maryborough nu nog draaglijk, al zijn er af en toe wervelstormen.

De stad Maryborough is een dorp met één winkelstraat. Er zijn wat fish and chips restaurants en deze zijn nog slecht. Wij zijn dus danig aan het vermageren.

Overigens geen nieuws. Hartelijke groeten aan alle bekenden, ook namens Van Keulen. Stevige poot van

M. Boer

IR. W. VAN BEELEN NAM AFSCHEID VAN I.H.C. HOLLAND

"Op vrijdag 26 mei 1967 zal de heer Ir. W. van Beelen zijn functie als lid van de raad van bestuur van de I.H.C. neerleggen, wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd."

Een simpele, nuchtere mededeling, met een sfeer van onherroepelijkheid die tot nadenken stemt. Er waren dan ook veel ex-J. & K. Smit-ters, die van de gelegenheid gebruik maakten om bij Smit Kinderdijk persoonlijk van de heer Van Beelen afscheid te nemen. Voor hen immers was hij méér nog dan een van de top-bazen van I.H.C. degene, die zij van begin 1949 tot begin 1966 als hun directeur hadden gekend.

Voor velen dateert de kennismaking van nóg vroeger, toen de werf van J. & K. Smit sleepboten bouwde voor L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst en de heer Van Beelen "aan de andere kant van de toonbank stond", zoals een van de sprekers het uitdrukte. Uit die kennismaking is bij de heer Van Beelen een sympathie gegroeid voor "Kinderdijk", zodat hij uit volle overtuiging ja kon zeggen, toen hem werd gevraagd directeur van "J. & K. Smit" te worden. Deze functie heeft hij 17 jaar bekleed, tot de fusie in de I.H.C. hem tot een in alle opzichten "hogere" stoel riep, op de elfde verdieping aan de Marconistraat.



Tijdens een drukbezochte receptie in Rotterdam namen velen, I.H.C.-ers en niet I.H.C.-ers, afscheid van de heer en mevrouw Van Beelen.

Waardering

Het was Ir. Kalis, die tijdens de afscheidsreceptie in Kinderdijk de heer en mevrouw Van Beelen toesprak en zijn waardering uitte voor het vele werk dat Ir. Van Beelen voor het bedrijf heeft gedaan. "Degenen die de werf uit 1949 vergelijken met de werf van thans, zullen het bedrijf nauwelijks herkennen. De heer Van Beelen begreep dat modernisering en de nieuwste werktuigen en machines nodig waren om de capaciteit te verhogen en de concurrentiepositie te handhaven, zowel in het belang van I.H.C. als van de werf zelf."

De heer Van Beelen eiste steeds dat het werk uitstekend werd gedaan, waarbij hij er voortdurend op wees, dat constructie en uitvoering niet te zwaar of te mooi en dus te duur mocht worden.

Had het werk altijd de grootste aandacht van de heer Van Beelen, hij had daarbij immer een open oog voor de mens achter dat werk. Het is dit facet van de persoonlijkheid van Ir. Van Beelen, dat ook door andere sprekers naar voren werd gebracht. Maar, als het nodig was, kon hij ongezoeten de waarheid zeggen, zo zei de heer Kapteyn, sprekend namens het technische personeel van de werf. En Ir. Van Noordt, hoofdbedrijfsleider scheepsbouw, merkte op, onder groot plezier van de aanwezigen, dat wanneer de heer Van Beelen over de werf liep met zijn hoed vóórover opgezet, dit zoveel betekende als een stormsignaal. De hoed achterover: alles oké!



Al vele, vele jaren zorgt mejuffrouw A. Valk — bij Smit Kinderdijk beter bekend als Jaantje — ervoor, dat op het hoofdkantoor er alles netjes uitziet. Natuurlijk kwam ook zij van de heer Van Beelen afscheid nemen.



De heer en mevrouw Van Beelen met de heren P. E. E. Kleyn van Willigen en de heer Mr. W. F. P. C. Viëtor van L. Smit en Co's Internationale Sleepdienst.

Veel cadeaus

De verschillende sprekers lieten het niet bij woorden alleen. Vele geschenken werden aangedragen, uitrustingsstukken voor de boot, zoals echolood, snelheidsmeter, lamp, een elektrisch licht voor de reddingsboei, en..... een kacheltje. Deze cadeaus deden de heer Van Beelen in zijn dankwoorden opmerken, dat hij nu wel wat te doen had. "De apparaten moeten gecontroleerd worden, zelfs in de winter, nu er een kacheltje bij is."

De heer Van Beelen dankte iedereen voor de in de afgelopen vele jaren ondervonden samenwerking. "In de tijd dat ik directeur was, was er volop tijd om je te ontplooiën. Nu worden er veel hogere eisen gesteld en is het veel moeilijker om werk te krijgen. De goede wil voor de toekomst is er en daarom ben ik er van overtuigd, dat de fusie, niet alleen in I.H.C., maar ook bij Smit Kinderdijk een groot succes wordt. Trouwens: het móet!"



De heer Van Beelen in gesprek met (rechts) Zijne Exc. S. A. Oroedsjew, Vice-Minister van de olie-industrie van de Sovjet Unie, die naar ons land was gekomen voor de tewaterlating bij Gusto van het hoofdponton voor het Russische booreiland.

Driemaal afscheid

"Het valt niet mee om afscheid te nemen", zo zei de heer Van Beelen, "vooral niet als het zo vaak moet gebeuren."

Nu, dat was waar. Het I.H.C. kantoor Rotterdam had de primeur. Namens de drie hoofden van dienst sprak de heer Van Looij en namens het personeel mejuffrouw Verdonk woorden van waardering en dank. Ook hier cadeaus die met "De Stern" te maken hebben, zoals een parallèleaal en een scheepsklok.

Hoeveel vrienden en relaties Ir. Van Beelen ook buiten de I.H.C. kring heeft, bleek op de receptie-voor-de-buitenwacht, ook in Rotterdam.

Als hoogste gast was hier de vice-minister van Olie- en Gasindustrie van de Sovjet Unie, Zijne Excellentie S.A. Oroedsjew, in wiens tegenwoordigheid — zoals u elders in dit Zeskant kunt lezen — enkele dagen te voren bij Gusto een ponton voor het Russische booreiland te water was gelaten. De heer Gorochof - Zaakgelastigde van de Russische ambassade en het hoofd van de Russische handelsvertegenwoordiging in Nederland de heer Tikhonov, waren er ook met hun medewerkers.

Verder waren er o.m. vakbondsvertegenwoordigers van ANMB, CMB, "St. Eloy" en de categorale organisatie NBT; Directieleden van L. Smit & Co's Int. Sleepdienst; de vroegere President Directeur van "de Sleepdienst", de heer Murk Lels, en vertegenwoordigers van de classificatiebureaus Lloyds en Veritas. Een bijzondere gast was de bejaarde Prof. Van Wijngaarden, wiens handtekening het ingenieursdiploma van de heer Van Beelen siert.



Aandacht voor een van de vele geschenken. De heer Van Beelen met Smit Kinderdijk directeurs de heren Den Hartog, Kalis, Van Lunteren en Bouman.



Ook tijdens de afscheidsreceptie bij Smit Kinderdijk moest de heer Van Beelen vele handen schudden, zoals hier met Ir. W. van Noordt, hoofd-bedrijfsleider Scheepsbouw.

In de met vele bloemen versierde receptiezaal zagen wij ook de directieleden van de I.H.C. bedrijven; de heren Ir. Biezeno en Ir. Hupkes namens Conrad-Stork en vele, vele anderen.

Al met al een afscheid, dat zeker heeft aange-toond welke plaats Ir. Van Beelen in de I.H.C. innam.

Toch is dit afscheid niet definitief, want de heer Van Beelen zal als adviseur hopelijk nog lange tijd aan I.H.C. verbonden blijven.

Voor al in Kinderdijk zal men hem zeker nog wel eens zien. En wij twijfelen er niet aan of vooral de Smit-ters zullen er voor zorgen, dat de heer Van Beelen bij zijn bezoeken steeds zijn hoed achterover kan dragen.....".

DANKBETUIGING

"Mede uit naam van mijn vrouw dank ik mijn collega's en alle medewerkers voor de blijken van belangstelling en hartelijkheid die wij bij het neerleggen van mijn functie als lid van de raad van bestuur van N.V. I.H.C. Holland hebben ontvangen".

W. van Beelen

BOOREILAND ХАЗАР-ХАЗАР TE WATER

(De naam links is Azerbeidjaans, de rechtse Oud-Russisch. Beide betekenen ze *Chazar*, oftewel *Kaspische Zee*).



"Gauw in het water duwen en dan snel verder.....".

Daar kwam het op 31 mei, bij de tewaterlating van het tweede zijponton van het Russische booreiland *Chazar* — in onze taal *Kaspische Zee* — op neer. De doop werd verricht door Mevrouw A. G. Tikhonow, de echtgenote van de handelsvertegenwoordiger der Sovjet Unie in Nederland.



De Russische onderminister van Olie- en Gasindustrie geeft aan de doopvrouwe een uitvoerige uiteenzetting over het in aanbouw zijnde booreiland. Tegelijk met het echte eiland zijn twee modellen in aanbouw bij het Nationaal Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart. Eén ervan was gauw even opgesteld in de ontvangst-zaal van Gusto.

Het was duidelijk te zien, dat ze reeds meer met het "bijltje had gehakt". Vorig jaar februari liet ze namelijk bij Smit Kinderdijk de sleepzuiger *Jasienski* te water. Bizar bedreven wierp ze de traditionele fles champagne in één klap kapot. Met veel begrip voor de noodzaak tot snel werken, aarzelde de *Chazar* geen moment en haastte zich het water in, waarbij de, zojuist tot de hoogste klasse gepromoveerde, Gusto Muziekvereniging het plechtige Russische Volkslied speelde. In de vergaderzaal vertelde de Russische onderminister S.A. Oroedsjew dat hij het in aanbouw zijnde booreiland bezichtigd had tijdens een malse regenbui. Hij vond dat een goed teken, want in het regenarmen Azerbeidjan wordt regen als een zegen beschouwd.

Ook hij bedankte alle technici en arbeiders, voor het grote werk, dat met zoveel kunde en energie wordt uitgevoerd. Tegenover enkele persmensen deelde hij nog mede, dat als dit boorplatform aan de gestelde eisen en verwachtingen voldoet, er niets in de weg zou staan voor verdere opdrachten. In de Kaspische Zee zijn tot nu toe alleen vaste boorinstallaties gebruikt. Onlangs is wel een klein Russisch verplaatsbaar booreiland gereed gekomen.

Sinds de tewaterlating is met de afbouw vlot doorgewerkt. De twee zijpontons zijn naar het Dok- en Werfmaatschappij bij Wilton-Fijenoord gevaren en daar met het middenstuk samengekoppeld. De tijdelijk tot één geheel samengekoppelde *Chazar* kwam 11 juni bij Gusto terug.

In twee en een halve maand moet het eiland geheel voltooid zijn.

Geen wonder dat het dek vol staat met onderdelen, laskarren en gereedschapskisten, terwijl laskabels, elektrische leidingen en slangen van luchtgereedschappen van links naar rechts en van hier naar daar lopen. Dat is echter niet te verhinderen, want het is nu "alle hens aan dek"!

