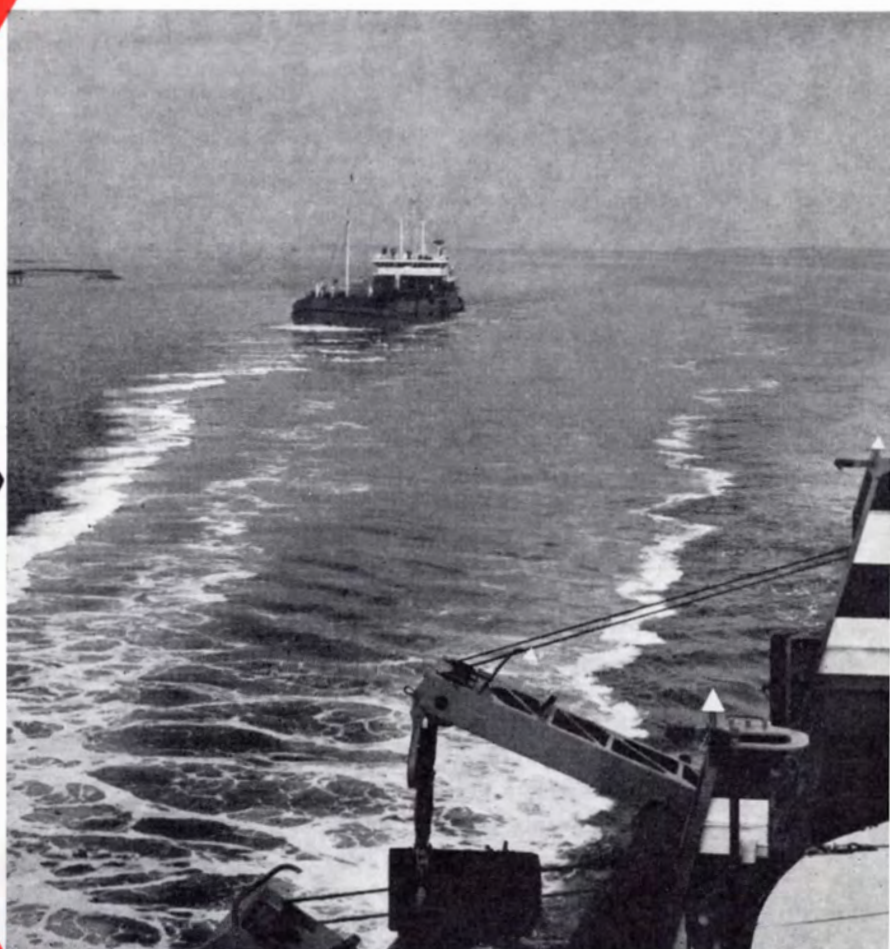


het zeskant

ZESTIENDE JAARGANG - NO. 12 - DECEMBER 1982



het zeskant

PERSONEELSORGAAN VAN I.H.C. HOLLAND
ZESTIENDE JAARGANG - No. 12 - DECEMBER '62
Redactie-adres: Verlengde Tolweg 2, Den Haag

BIJ DE VOORPAGINA

De ene I.H.C. sleepzuiger in het kielzog van de andere!

Bij de ingang van het grootse Europoort project komt de „H.A.M. 306” een handje (eigenlijk een hoppertje, 2500 m³!) helpen. (Zie pagina 98).

Dit blad is het personeelsorgaan van de Industriële Handelscombinatie Holland, gevestigd in Den Haag. 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. Firma-redacteuren: G. Martens (Conrad-Stork), M. Wink (Werf Gusto), W. C. Boer (De Klop), A. Heystek (J. & K. Smit), J. Koutstaal (L. Smit & Zoon) en R. Lafèbre (Verschure).

INHOUD	algemeen gedeelte
Bij de voorpagina	94
CO 469-470	94
Kerstfeest 1962: onrust en vrede	95
CO 480: een grote zuiger en toch demontabel	96
Kerstpuzzel 1962	97
Hoe een klein CO-nummer toch groot kan zijn:	98
Beproeving „H.A.M. 306”	98
Inhoudsopgave „Het Zeskant” 1962	99
Een huis vol hobbies	100
Bijlage: Kerstpuzzel 1962	

CO 469-470

Voor een Franse aannemer bouwden de I.H.C.-vennoten De Klop en Verschure elk een rotsklepbak met een laadruiminhoud van 250 kubieke meter.

Op 2 oktober jl. werden beide schepen, genaamd *NAT. 62* en *NAT. 63* door een Engelse zeesleper te Rotterdam afgehaald. Hier ziet U het transport op de Nieuwe Waterweg, op weg naar een haven aan de Middellandse Zee.





KERSTFEEST 1962:

ONRUST EN VREDE

Veel artikelen over Kerstmis beginnen met de dooddoener, dat geen enkele tijd van het jaar zoveel indruk maakt op het menselijk gemoed als de tijd rond het Kerstfeest. Liever dan deze gemeenplaats weer eens een keer te herhalen, zou ik op deze plaats de vraag willen stellen: „Wat is nu eigenlijk de oorzaak, dat dit feest zich bij nagenoeg iedereen in zulk een geweldige populariteit mag verheugen?” Iedereen, of hij nu Christen is of niet, conservatief of vooruitstrevend, ouderwets of modern, oud of jong, rijk of arm, geleerd of onontwikkeld, blijkt door Kerstmis geboeid te worden, en ziet er zelfs met een zeker verlangen naar uit. „Maar waarom?”

Wij leven in een tijd van enquêtes. Ik zou het de moeite waard vinden bij U een enquête te houden over deze vraag. De antwoorden zouden beslist zeer uiteenlopend zijn, nu eens getuigend van een vage en oppervlakkige romantische opvatting, dan weer van het gelovig beleven van de godsdienstige mens; soms zijn uitgangspunt kiezend in de hoge waardering van de huiselijke sfeer en gezelligheid van die dagen, een andere keer sprekend van een diepere bezinning op de gebeurtenissen van bijna tweeduizend jaar geleden. Maar hoe Uw antwoord ook zou luiden, vast en zeker zou er in alle antwoorden één gemeenschappelijk punt zijn, een soort grootste gemene deler, weer te geven door de woorden: „goedheid en vrede”.

„Vrede op aarde aan de mensen, waarin God welbehagen heeft”, zo wordt er overal gezongen. Wat is er in deze wereld een heimwee naar echte vrede! Als we onze woonplaneet overzien, dan constateren wij aan de ene kant, dat de wereld nog nooit zo een is geweest als tegenwoordig, nu er bijna geen afstanden meer bestaan en nu de televisie de gehele wereld in onze huiskamers brengt. Wij zijn op de hoogte van het leven in Pakistan en van de cultuur en de godsdienst van de Hindoes; wij beleven de onafhankelijkheidsfeesten in Algerije en de spanningen rond Cuba; alle grote steden der wereld zijn ons de laatste jaren vertrouwd geworden. Maar juist dat wegvallen van de afstanden laat ons des te schrijnender voelen, dat er geen vrede is in de wereld. Zolang er rassenhaat is in Amerika, en apartheidspolitiek in Zuid-Afrika, oorlog tussen India en China, politieke spanning in het nabije Oosten en zolang er een ijzeren gordijn en een bamboe gordijn zullen blijven, klinkt het woord „vrede” onwettelijk en onwaarachtig.

Overall staan mensen tegenover elkaar, mensen, die elkaar bestrijden, mensen die honger lijden, mensen die naar het geluk verlangen, maar niet weten, waar ze het moeten zoeken.

Helaas zijn de meesten van ons niet in staat directe invloed uit te oefenen op het grote wereldgebeuren. Maar wel heeft ieder van ons de kans om een vredebrenger te zijn

in zijn directe omgeving. Echter is ook hier de situatie niet veel beter dan op het grote wereldtoneel. Wat zich daar in het groot afspeelt, treffen wij thuis, op ons werk, in ons milieu precies zo aan. Wij voelen allen wel aan, dat wij hier een plicht hebben en niemand zal durven beweren, dat hij zich hieraan mag onttrekken. Elke mens moet het als een levensopgave zien, deze wereld beter leefbaar te maken, niet alleen voor zichzelf, maar ook en vooral voor zijn medemensen.

Zou nu het Kerstfeest op ons allen zo'n indruk maken, omdat we dan vooral voelen, hoezeer wij hierin te kort schieten? Wordt er met Kerstmis misschien een scherp vergrootglas op ons gericht, waardoor duidelijker zichtbaar wordt wie we zijn en wie we hadden kunnen zijn? En valt er misschien een felle lichtbundel op allen, die wij in ons dagelijks leven te kort hebben gedaan? Zo beschouwd is Kerstmis het feest van een heilzame *onrust*.

Door deze onrust kan Kerstmis onze sleur doorbreken, ons losrukken uit ons bekrompen egocentrische kringetje. „Laat Uw goedheid aan alle mensen zien”, zo zegt ons het Kerstkind in de bijbel.

Wat zal nu heel concreet Kerstmis 1962 voor ons betekenen? Een paar gezellige vrije dagen, een verzorgd kerstdiner, wellicht een vage ontroering op een romantische stemming? Daar is niets op tegen, als het er maar niet bij blijft. Er wordt meer van ons verwacht en wel de eerlijke gewetensvraag: „Wat doe ik voor de vrede in de wereld, wat betekenen ik voor mijn medemensen, op welke manier breng ik de Kerstvreugde aan anderen? Of nog concreter: „Bij wie heb ik iets goed te maken; wie kan ik op dit grote feest een verrassing bereiden? Wie is er ziek in mijn familie of vriendenkring, wie zou zich eenzaam voelen juist op die dagen, die voor anderen zo prettig zijn”. En ons antwoord? Geen vrome voornemens, maar daden. Dat kleine presentje van U aan een ander, een vriendelijke attentie, dat opbeurende bezoekje, die bijgelegde onenigheid, die echte vergevingsgezindheid, die U leed heeft berokkend. Dat is het Kerstfeest vieren in de ware zin van het woord. En zo wordt ook een voorwaarde geschapen voor de gelovige mens om in contact te komen met Hem, die toch het middelpunt van onze viering moet zijn en die ons allen geleerd heeft: „Dit is Mijn gebod, dat Gij elkander liefhebt”. Op deze wijze tenslotte is het mogelijk dat onze onrust plaats maakt voor de vrede des harten, omdat wij iedereen recht in de ogen durven zien en met een oprecht geweten kunnen constateren, dat wij geen ernstige hinderpaal zijn voor de vrede in deze wereld. Dit is de zin van de aloude Kerstboodschap: „Vrede op aarde aan alle mensen van goede wil”.

N.K.W.V.



CO 480: EEN GROTE ZUIGER EN TOCH DEMONTABEL

Demontabele zuigers kan I.H.C. Holland bij wijze van spreken zó over de toonbank verkopen. Er zijn allerlei variaties in, maar tot nu toe hadden bijna al deze zuigers één ding met elkaar gemeen: een klein formaat. Een van de uitzonderingen op deze regel vormt de eveneens door ons gebouwde *Vlaanderen XI*.

Een Franse relatie heeft nu een demontabele 20" snijkop-zuiger van 38 x 14,50 x 3 m besteld, die een maximale zuigdiepte van 15 m zal hebben. Hiermee zal dus opnieuw een demontabele zuiger worden gebouwd, die bijzonder groot is in zijn soort. Het vermogen, 2200 pk op de zandpomp en 1100 pk op de generatordiesel, doet zelfs aan het vermogen van zuigers als de *Nueve* denken.

VIER PONTONS

Zoals op de tekening is te zien, heeft de zuiger vier langsliggende pontons. In een van de binnenpontons zijn de motoren en de zandpomp ondergebracht. In de andere het verhaaldeelte. Deze pontons vormen dus samen het voornaamste deel van de romp. De twee zijpontons dienen voor de stabiliteit, terwijl zij bovendien worden gebruikt als bunkerruimte. De zuiger moet met gekoppelde pontons over zee vervoerd kunnen worden.

HANDZAAM

Ondanks zijn forse afmetingen blijft de CO 480 een bijzonder handzaam werktuig. De baggerbaas kan er zo ver mee het land in als hij wil. Bij het passeren van sluizen worden de pontons dan afzonderlijk van elkaar door het obstakel heen gesleept. Is er een brug die niet kan worden

opgehaald, dan is dat ook geen bezwaar, want de ladderbok is gemakkelijk te demonteren. Wanneer de zuiger tijdens het werk krap in zijn ruimte komt te zitten, kan hij zichzelf met verkorte ladder vrijbaggeren. De ladder wordt in zo'n geval verkort door het uitnemen van een stuk van 8 m lang. Vennoot-bouwer van de CO 480 is Verschure.

KORTE LEVERTIJD

De levertijd voor een zuiger van dit formaat is bijzonder krap: 1 juli 1963. De klant heeft geen boetebepaling op te late aflevering bedongen. Hij hecht aan de morele verplichting van de bouwer, op tijd te leveren, meer waarde dan aan het geld van een boete. Het lijkt een aardig compliment, maar het dient niet te worden misverstaan: de opdrachtgever heeft zijn zuiger beslist nodig op die datum.

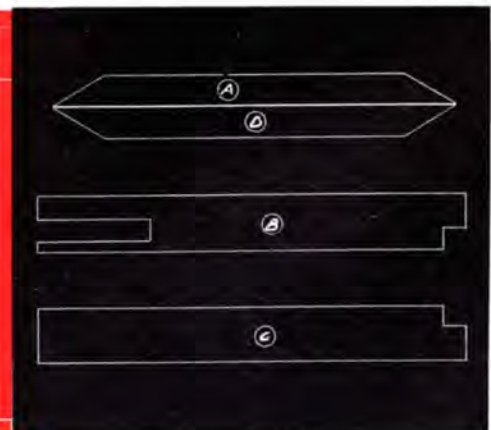
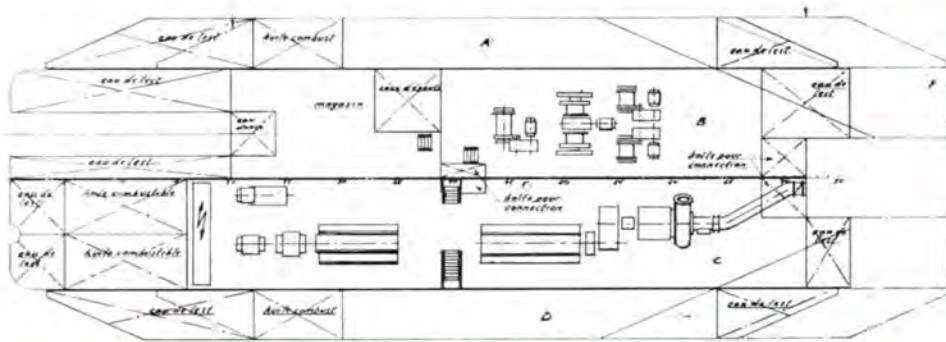
Wij kunnen erbij zeggen, dat de opdracht werd verkregen in zware concurrentie, onder meer van een Frans-Amerikaanse combinatie.

De toegezegde levertijd was het punt dat uiteindelijk de doorslag gaf. Nu het voor iedereen moeilijker wordt om goede opdrachten te krijgen, zullen wij dergelijke gevallen wel vaker zien.

In de naaste toekomst zal veel afhangen van ons vermogen, onze bekende korte levertijden te handhaven.

Bij de tekening rechts:

Dit is de situatie bij transport van de gedemonteerde zuiger. De twee buitenpontons worden tegen elkaar gelegd, de twee hoofdpontons worden afzonderlijk vervoerd. De grootste pontonbreedte is dan nog maar 4,90 m. In gemonteerde toestand is de zuiger 14,50 m breed.



WEER EEN 100-JARIG BESTAAN



Op 31 oktober 1962 vierde de Werf Gusto nogmaals een 100-jarig bestaan, zij het dan, dat er vier man voor nodig waren om deze 100 jaren bij elkaar te brengen. Op die dag werden de heren P. Stout, W. van Kleeff, C. W. Semper en A. Lissenberg door de Directie ontvangen ter gelegenheid van hun 25-jarig dienstverband bij de Werf. Zij werden toegesproken door de heer Mr. H. Smulders, die er aan herinnerde, dat het 25 jaar geleden met de Werf weer in opwaartse richting ging, na de voorafgaande jaren van economische neergang en werkloosheid. In de afgelopen kwart eeuw heeft de Werf grote en belangrijke opdrachten uitgevoerd en met succes. Dat dit mogelijk is geweest, is niet in de laatste plaats te danken aan de omstandigheid, dat de Werf de beschikking had over toegewijde en bekwame medewerkers, waartoe ook de jubilarissen behoren. Spreker wenste hen van harte geluk met dit jubileum en dankte hen

voor hetgeen zij, ieder op zijn eigen plaats, in het belang van de onderneming hebben verricht. Als blijk van waardering overhandigde spreker aan elk der jubilarissen een gouden horloge, een geschenk onder enveloppe en het zilveren Gusto-insigne.

Vervolgens reikte spreker namens de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel aan de jubilarissen het vererend getuigschrift van die Maatschappij met de bijbehorende zilveren legpenning uit. De dames ontvingen van de heer Smulders een doos bonbons.

Na afloop van het officiële gedeelte van de ontvangst werd een kopje koffie gebruikt. Ten slotte brachten de jubilarissen en hun echtgenoten een bezoek aan de modellenzaal, waar de modellen van verschillende door de Werf Gusto gebouwde schepen en andere installaties werden bewonderd.

TWEE ZILVEREN JUBILARISSEN

De stroom jubilea houdt niet op. Op 14 november 1962 waren er weer twee. En we mogen hier wel alvast verklappen, dat er voor 1963 weer ruim 40 op het programma staan.

Op die 14de November j.l. dan, werden de heren L. Pijl en A. Visser ter gelegenheid van hun zilveren jubileum ontvangen.

De jubilarissen werden toegesproken door de heer Ir A. Smulders, die verklaarde er telkens weer een beetje trots op te zijn, wanneer hij jubilarissen kon toespreken. Een periode van 25 jaar is een belangrijk stuk van het leven van een mens. En wanneer die mens dan 25 jaar onafgebroken bij één en dezelfde werkgever in dienst blijft, dan pleit dat voor de sfeer van het bedrijf. Spreker dankte de jubilarissen voor hetgeen zij in deze periode voor het bedrijf hebben gepresteerd en wees er op, dat zij hebben mede geholpen het bedrijf groot te maken. Na hen met dit feest van harte te hebben geluk gewenst, reikte hij hen het zilveren Gusto insigne uit en overhandigde hij hen een gouden horloge en een geschenk onder enveloppe.

Namens de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel overhandigde spreker de jubilarissen het vererend getuigschrift van deze Maatschappij en de daarbij behorende

zilveren legpenning. Voor de dames was er een doos bonbons. Hierna werd de koffie gebruikt en onder het genot daarvan kwamen veel verhalen los, vooral over de bouw van de Seashell.

De ontvangst werd besloten met een bezoek aan de modellenzaal, waar de heer Smulders nog het een en ander vertelde bij de modellen van de Seashell en andere door de Werf Gusto gebouwde schepen.



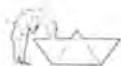
UIT ONS MIDDEN

IN DIENST:



- 23-10-62 J. de Vos, lasser SB.
24-10-62 T. Kuijvenhoven, bankwerker St.B.
24-10-62 C. H. Haneveld, bankwerker St.B.
26-10-62 M. Castro Montes, fraiser MB.
29-10-62 Mej. B. E. Elshof, kantoorbediende MB.
29-10-62 Mw. S. Breems-Smeets, werkster.
1-11-62 B. Kervezee, ll. tekenaar Tekenk. SB.
5-11-62 A. J. H. Garritsen, lasser St.B.
5-11-62 L. v.d. Werf, lasser St.B.
5-11-62 J. F. Klijn, volontair SB.
5-11-62 E. M. Mekes, volontair SB.
12-11-62 H. R. Stuart, kraanrijder MB.
12-11-62 B. v.d. Berg, kraanrijder SB.
16-11-62 J. Lagerwaard, volontair SB.
16-11-62 D. Barba Torres, lasser SB.
19-11-62 Mej. E. Troost, kantoorbediende Hollerith.
26-11-62 F. W. Wolff, lasser SB.
26-11-62 J. v.d. Broek, bankwerker MB.

TERUG UIT MIL. DIENST:



- 26-11-62 J. F. Suvaal, koperslager MB.
26-11-62 A. H. de Bondt, ijzerwerker SB.

GEHUWD:



- 25-10-62 M. Brons en J. v.d. Ster.
1-11-62 J. Verhoeven en D. den Daas.
6-11-62 J. Rijdsijk en G. van Antwerpen.

GEBOREN:



- 6-10-62 Dirk Willem, zoon van A. Maris en E.-Maris-Onink.
20-10-62 Laurens Willem, zoon van L. Rijntalder en A. Rijntalder-Schoon.
22-10-62 Richard, zoon van H. L. B. F. Bruns en H. Bruns-Naterop.
24-10-62 John, zoon van A. v. Holst en N. J. v. Holst-'t Hof.
27-10-62 Jacobus Hendrikus Paulus, zoon van P. C. Weber en M. Weber-Stavenuiter.
29-10-62 Cornelis Franciscus, zoon van G. W. F. Godijn en S. Godijn-Meyer.
6-11-62 Jean Paul, zoon van N. v.d. Bos en N. J. v.d. Bos-Meeberg.

IN MEMORIAM J. STEHOUWER

Op 26 oktober 1962 bereikte ons het bericht van het overlijden van onze medewerker, de heer J. Stehouwer, in de leeftijd van 61 jaar. De heer Stehouwer, die op 7 mei 1936 bij de Werf Gusto in dienst trad, was werkzaam als kotteraar bij de afdeling Machinebouw. Hij was reeds geruime tijd ziek en het herstel, waarop we gehoopt hadden, is helaas niet gekomen. Wij zullen hem gedenken als een goed vakman en een trouw kameraad.

Ons medeleven gaat uit naar zijn echtgenote en zijn kinderen.

Hij ruste in vrede.

IN MEMORIAM P. KOHL

De 1ste november 1962 overleed geheel onverwachts onze medewerker de heer P. Kohl. Hier sloeg de Dood snel en onverbiddelijk toe. De heer Kohl is meer dan 25 jaar als bankwerker aan de Werf Gusto verbonden geweest en niemand heeft het vermoeden gehad, dat hij zo plotseling uit ons midden zou worden weggenomen. Hij stond niet alleen bekend als een goed vakman, maar ook als een goed kameraad en als zodanig zal hij in onze herinnering voortleven.

Ons medeleven gaat uit naar zijn echtgenote, die wij gaarne de kracht toewensen, dit verlies te dragen.
Kohl, rust in vrede!

DANKBETUIGINGEN

Hierdoor betuig ik, mede namens mijn vrouw, mijn hartelijke dank aan de Directie, chefs en collega's voor de vele blijken van belangstelling, die ik ter gelegenheid van mijn 25-jarig dienstverband bij de Werf Gusto mocht ontvangen.

A. Lissenberg

Hartelijk dank, ook namens onze echtgenoten, aan Directie, chefs, collega's en aan Mevr. Bebelaar, voor de vele gelukwensen en de prachtige cadeaux en bloemen, die wij ter gelegenheid van ons zilveren ambtsjubileum mochten ontvangen.

W. van Kleeff
Ch. W. Semper
P. Stout

Hierdoor betuig ik mijn hartelijke dank aan de Directie, het Dorusfonds en collega's voor de belangstelling en de cadeaux, die ik ter gelegenheid van mijn 25-jarig jubileum mocht ontvangen.

L. Pijl

Voor de vele bewijzen van belangstelling en voor de geschenken, die ik ter gelegenheid van mijn zilveren dienstjubileum mocht ontvangen, betuig ik, mede namens mijn echtgenote, mijn hartelijke dank aan de Directie, Mevr. Bebelaar, chefs en alle anderen, die deze dag voor mij tot een onvergetelijke hebben gemaakt.

A. Visser

Gaarne betuig ik hierdoor mijn hartelijke dank aan de Directie en Mevr. Bebelaar voor het bezoek en het fruit, dat ik tijdens mijn ziekte mocht ontvangen. Tevens mijn dank voor het bloemstuk, dat na afloop van de Jubileumreceptie van de Werf bij mij werd bezorgd.

L. Thiele

Mede namens mijn vrouw wil ik mijn hartelijke dank betuigen aan Directie, chefs, bazen en collega's voor al hetgene dat zij mij bij mijn vertrek als gepensioneerde hebben aangeboden.

W. Groeneweg

DE OUDE GARDE

In het nummer van oktober schreven wij, dat de heer W. Groeneweg op 25 juli 1936 in dienst was getreden. Dit was niet juist; de datum van indiensttreding was 16 aug. 1916. De heer Groeneweg in dus 46 jaar in dienst geweest.

INHOUDINGEN

Van verschillende personeelsleden wordt regelmatig iets op het loon of salaris ingehouden. Het gaat maar om heel kleine bedragjes. Maar die inhoudingen leveren on ieder jaar een paar brieven op van bekende instellingen: het Koningin Wilhelmina Fonds en het Nederlandse Rode Kruis.

Het Koningin Wilhelmina Fonds schrijft op 10 oktober j.l.:

Geachte Dames en Heren,

Van de Postgirodienst ontvingen wij een advies van bij-schrijving van f 411,85.

U kunt ervan verzekerd zijn, dat wij Uw voortdurende steun in hoge mate waarderen.

Jaarlijks zijn grote bedragen nodig voor het fundamenteel en klinisch onderzoek, terwijl ook grote bedragen voor de behandeling worden uitgegeven.

Mede door Uw steun is het mogelijk te trachten het probleem van het voorkomen en genezen van kanker tot een oplossing te brengen en tevens veel leed te verzachten.

Met vriendelijke groeten verblijven wij,

hoogachtend,

Nederlandse Vereniging tot steun aan het
KONINGIN WILHELMINA FONDS
voor de kankerbestrijding

w. g. W. F. Ridder van Rappard, Directeur.

De tweede brief is van het Nederlandse Rode Kruis, dat schrijft:

Gaarne bevestig ik hiermede de goede ontvangst van Uw remise van 9 dezer ten dage van f 247,50, zijnde een bijdrage Uwerzijds ten gunste van het in hoofde dezes genoemd fonds. (Stuiverfonds). Voor deze welkome gift betuig ik U mijn welgemeende dank.

HET NEDERLANDSCHE ROODE KRUIS

De Directeur-Generaal,
w.g. A. van Emden.

EX: Hr. Ms. ABRAHAM CRIJNSSEN

Een roemruchtige oorlogsveteraan blijft „voorlopig” voor historie behouden.

De vroegere mijnnevegers Hr. Ms. Abraham Crijnsen, Abraham van der Hulst, Jan van Gelder en Pieter Florisz, die in de jaren 1956—1957 tot netpoortschepen waren omgebouwd, werden medio 1961 door de Koninklijke marine definitief van de operatieve sterkte afgevoerd om ter verdere verkoop in handen te worden gesteld van de dienst der domeinen te Alkmaar. Uiteraard zou dit betekend kunnen hebben, dat deze schepen voornamelijk voor sloop waren verkocht en voorgoed uit de historie zouden zijn verdwenen, maar ziedaar, een gelukkiger lot heeft het anders gewild. Het Zeekadetkorps Nederland, de vereniging, die de jeugd de weg naar zee wijst, en voor dit belangrijke doel opleidingsschepen behoeft, kocht namelijk deze historische schepen en zo wordt hun levensduur hoopelijk met vele jaren verlengd.

De plaatselijke afdelingen van deze vereniging, te weten de zeekadetkorpsen in Den Haag, Maassluis, Schiedam en IJmuiden, kregen elk zo'n ex-netpoortschip toegewezen, waarop thans jongemannen in de leeftijd van 14 tot 18 jaar leren wat het zeggen wil om later „zeeman te zijn”. Begin deze zomer werden deze schepen naar hun bestemmingen overgebracht, waar zij thans tot opleidingsschepen worden omgevormd, wat onder meer betekent dat zij hun marine-kleur gaan verliezen om in het donkerder „zeekadetrijs” met witte dekhuisen en gele masten te worden overgeschilderd.

Veelbesproken loopbaan

Zonder de andere drie ex-netpoortschepen te kort te doen, mogen wij gerust zeggen, dat de ex-Hr. Ms. Abraham Crijnsen de meest besproken loopbaan heeft gehad, terwijl ook, in dienst van het zeekadetkorps, dit schip reeds het een en ander achter de rug heeft.

Bezien wij vooreerst zijn staat van dienst bij de Koninklijke marine, dan komen wij tot de volgende summiere samenvatting:

Gebouwd bij de Werf Gusto v/h Fa. A. F. Smulders te Schiedam, 1936.

Voor het eerst in dienst gesteld op 26 mei 1937.

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog verbleef het schip als mijnneveger in het toenmalige Nederlands-Indië. Het behoorde daar tot een flottielje van vier schepen, dat op 20 augustus 1937 van Vlissingen naar Batavia vertrok en dat na aankomst te Soerabaja werd gebaseerd als divisie mijnnevegers no. 2.

De „Abraham Crijnsen” was de enige van deze vier schepen, welke gespaard bleef. Zij slaagde erin, gecamoufleerd als eiland, de Japanse blokkade begin maart 1942 te doorbreken en naar Australië uit te wijken. Zij deed aldaar escortediens en diende als opleidingsschip voor de onderzeebootbestrijding.

Eind 1945 keerde Hr. Ms. Abraham Crijns-

In „Alle Hens”, het officieel orgaan van de Koninklijke Marine, van oktober 1962 lazen wij een artikel over het wedervaren van Hr. Ms. Abraham Crijnsen, een van de schepen, die in het jaar 1936 door de Werf Gusto werden gebouwd. Het lijkt ons voor de personeelsleden van de Werf interessant van dit relaas kennis te nemen. Vandaar, dat wij het met toestemming van het Departement van Defensie hieronder overnemen.

sen naar Nederlands-Indië terug om daar te worden ingeschakeld bij patrouillediensten tot medio 1949. Met de inmiddels uit Nederland gearriveerde drie overige schepen van dit type (Hr. Ms. Pieter Florisz, Jan van Gelder en Abraham van der Hulst) vormde zij op 1 juli 1949 het eerste flottielje mijnnevegers.

In flottielje-verband keerden deze schepen op 15 augustus 1951 naar Nederland terug, waar zij op 27 oktober van dat jaar in Den Helder arriveerden.

Na een kort onderhoud werd de „Abraham Crijnsen” ter beschikking gesteld van de technische opleidingen van de Koninklijke marine te Amsterdam om op 1 maart 1956 naar de Rijkswerf te Den Helder te worden overgebracht voor ombouw tot netpoortschip. Het schip werd als zodanig in reserve gehouden tot definitieve uitdienststelling medio 1961.

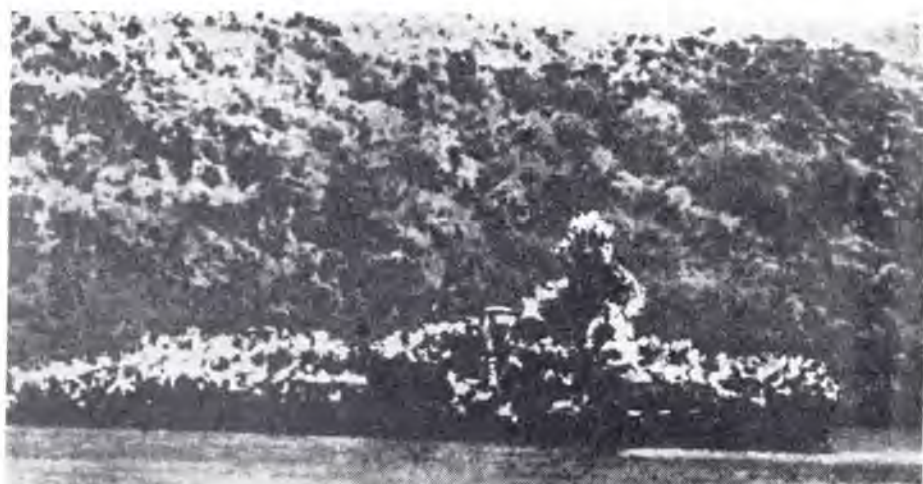
Ontsnapping

Voorwaar..... een enerverende staat van dienst, waarbij vooral de geslaagde ontsnapingspoging uit Soerabaja, toen het schip als eiland gecamoufleerd de Japanse blokkade in die donkere dagen van maart 1942 doorbrak, voor immer in onze maritieme historie zal blijven opgetekend. Om daarover kort en bondig het een en ander te vertellen, publiceren wij hierbij het reisrapport van die tocht, zoals het door de toenmalige commandant van Hr. Ms. Abraham Crijnsen werd opgesteld. Hoewel dit rapport in zakelijke termen gesteld is, blijkt tussen de regels door aan welke spanningen de bemanning van deze mijnneveger ten prooi is geweest en welke risico's men heeft moeten nemen om uiteindelijk Geraldton (Australië) te bereiken.

Dit is het verhaal van de ontsnapping van Hr. Ms. Abraham Crijnsen, zoals het in een officieel rapport door de commandant werd vastgelegd.

„In de laatste dagen werd door mij besloten Hr. Ms. Crijnsen te camoufleren,

Als eiland gecamoufleerd door blokkade.



gezien de geringe kans om op dat tijdstip nog normaal uit te wijken.

Gedurende den dag van 6 MAART 1942 aanvullen van de bemanning uit liefhebbers voor eventueel uitwijken na bekomen opdracht. Camoufleren het schip volledig met verf, takken en groen. Laden water. Ontmeren ten 21.30. Nemen zeiljacht Urania op sleeper. Stoomen onder de zuidwal van Madoera naar Straat Madoera, vaart 10 mijl; oorlogswacht; gevechtsverlichting bij.

Wijken ten 23.50 uit om zuid voor niet te indentificeeren silhouetten, zetten aan tot 12 mijl en stoomen bezuiden Kambing langs in koers Oost naar de Gili's.

Laten, ingevolge afspraak, ten 02.00 van zaterdag 7 MAART het jacht Urania schieten. Naderen in de ochtendschemering Gili Radja, alwaar Hr. Ms. „Jan van Amstel” en „Eland Dubois”, op elkaar afge-meerd, worden aangetroffen.

Verstoomen in verband met het niet gecamoufleerd zijn van deze schepen naar Gili Genteng. Raken bij een poging om zeer dicht onder den wal te ankeren (in verband met takken-camouflage) licht geboeid.

Strijken motorsloep. Houden met den motorsloep het achterschip vrij en komen bij vallend water en achteruitslaande machines weer vlot. Komen vervolgens ten anker. Blijven gedurende den dag van zaterdag 7 maart ten anker. Houden personeel op post volgens oorlogswacht. Houden scherp uitkijk. Ververschen takken-camouflage van het schip.

Lichten ten 18.30 het anker en stoomen met 12 mijls vaart bezuiden Sapoe di en Raas, tusschen Goa-Goa en het Karang Takat-rif door en benoorden Kangean langs naar Aloean, alwaar in de ochtendschemering van zondag 8 MAART wordt geankerd. (Aloean is een van een groep kleine eilandjes benoorden Kangean. — Red.) Blijven gedurende den dag van zondag 8 maart ten anker. Houden scherp uitkijk. Vervangen doode camouflagetaken door versch groen. Lichten ten 18.45 het anker en stoomen met 12 mijls vaart

THANS OPLEIDINGSSCHIP VAN HET ZEEKADETTENKORPS

om de Z.O. tussen Pageroan en Sekala door en zetten van daar uit koers op Sarokaja (Soembawa). Wijken ten 23.00 uit om de Zuid tot 23.30 voor een niet te identificeren silhouet op groote afstand. Ten 23.30 uur vervolgen oude koers.

Strijken in de ochtendschemering van maandag 9 MAART, op een halve mijl afstand van den wal, den motorsloep en zenden deze bewapend met karabijnmitrailleurs en geweren ter verkenning de Potopaddoebaai in. Stoomen na deze verkenning den baai binnen en komen aldaar ten anker.

Blijven gedurende den dag van maandag 9 maart ten anker. Vernieuwen de geheele takken- en groencamouflage.

Slaan ververschingen in, o.a. honderden klappers in verband met drinkwatervoorziening.

Ontvangen aan boord een ambtenaar van den Sultan, onderdistrictshoofden en den KPM-vertegenwoordiger ter verkrijging van inlichtingen omtrent den vijand, luchtactiviteit en scheepsbewegingen in Straat Alas. Verzoeken deze lieden gedurende den dag de laatste gegevens te verzamelen en deze gegevens uiterlijk ten 16.00 te komen rapporteren. Verkrijgen ten 15.30 de laatste berichten omtrent den vijand:

„Op Soembawa voorzoover bekend geen Japanners; sinds de laatste vier dagen geen vliegtuigen gezien; de laatste nachten zijn op verschillende plaatsen lichten gezien en gedurende de laatste nacht tweemaal zoeklichten die den wal van Soembawa beschenen”.

Deze berichten zijn vooral wat plaatsbepaling betreft nogal vaag. Lichten, na het hijschen van den motorsloep en jol, ten 17.30 het anker, stoomen de baai uit, personeel in alarmstelling, zwemvesten om. Stoomen met 12 mijlsvaart lang Sarokaja, Perapat en vervolgens tusschen Soembawa-wal en de daar liggende eilanden naar Laboe Beroe. Vandaar met 13 mijls vaart be-oosten Belang dicht onder Soembawa-wal naar Poeloe Doea. Vandaar om de Zuid be-oosten Sasait langs Benéte naar Amat. Bepalen ten 22.15, aan de Zuidelijke ingang van Straat Alas, koers 190 r.w.; zetten aan tot 13,5 mijl.

Gaan te middernacht over van alarmstelling in oorlogswacht.

Vervolgen op dinsdag 10 maart koers r.w. Zetten ten 04.00 aan tot 14 mijl. Minderen ten 13.00 ter besparing brandstof tot 10 mijl. Verwijderen ten 16.00 de takken-camouflage, houden schoon-schip. Bepalen zeewacht.

Vervolgens op woensdag 11 MAART 1942 koers 190 r.w. Houden bestek bij door middel van zons- en sterobservatie. Ware plaats op den middag 15-21 Z/ 115-13 O.

Vervolgens op donderdag 12 MAART 1942 koers 190 r.w. Ware plaats op den middag 18-40 Z/ 114-24 O.

Veranderen ten 21.00 koers tot 180 r.w. Vervolgens op vrijdag 13 MAART 1942 koers 180 r.w. Krijgen ten 08.00 zicht van



...om het hart bij vast te houden....

land (North-West Cape). Krijgen ten 09.00 peiling van den vuurtoren Vlaming Head. Stoomen langs West-Australië om de Zuid. Vervolgens op zaterdag 14 MAART 1942 den reis om de Zuid. Zetten ten 08.00 aan tot 11 mijl. Vervolgen op zondag 15 MAART 1942 den reis langs de Westkust van Australië komen ten 12.00 ter reede Geraldton. Krijgen ten 12.15 loods aan boord, stoomen de Inner Harbour binnen. Meren aldaar ten 12.30 over bakboord achter Hr. Ms. „K VIII”. Bepalen reewacht.

a/b Hr. Ms. Abraham Crijnssen.
Fremantle, 21 maart 1942.

De Commandant
Luitenant ter zee 1e kl.
A. van Miert.

Tweede tocht

Stappen we over naar een andere unieke tocht, die dit schip, in dienst van het zee-kadetkorps, twintig jaar later maakte en waarmee ook, zij het met een hele andere pen, een belevenis geschreven werd.

Want al betreffen het hier twee onvergelykbare tochten, gezien de omstandigheden en plaatselijke situaties, toch hadden zij twee belangrijke punten gemeen, namelijk dat zij als pogingen werden ondernomen en als zodanig volledig slaagden.

Toen namelijk het hoofdbestuur zee-kadetkorps Nederland besloot om de aangekochte „Abraham Crijnssen” aan het Haagse korps toe te wijzen, bleek er aan deze toewijzing een ernstig probleem vast te zitten. Hoe dit schip in Den Haag te krijgen, met name in de Laakhaven?

Een dergelijke overbrenging kon alleen binnendoor vanuit Rotterdam via Schiedam en Delft geschieden, waarbij maar liefst één sluis en zestien bruggen gepasseerd moesten worden, om helemaal het hart vast te houden bij die veel te nauwe Hoge Brug te Overschie. Enfin men zou het proberen. Reeds om zeven uur 's morgens heerste er een ongewone bedrijvigheid op de oude scheepswerf van Wilton Fijenoord te Rot-

terdam. Ongewoon door het feit, dat op een dergelijke plaats een aantal zee-kadetten erg druk deden met het losgooien van hun nieuwe opleidingsschip dat volgens hun hoop en verwachtingen diezelfde dag nog Den Haag zou moeten bereiken.

Op die Rotterdamse werf namelijk was het schip in de dagen daarvoor wat slanker in de heupen gemaakt door het wegbreken van enkele meters berghout, want, zoals reeds gezegd, op die weg naar de residentie moest er in de buurt van Overschie een brug worden gepasseerd van... „mensen, mensen wie helpt ons die brug door”.

Sluisgeld

Toen dan op die vroege morgen de sleepboten „Gouwe” en „Zype”, voor dit doel bij een particulier sleepbedrijf gehuurd, voor en achter hadden vastgemaakt, belandde men al spoedig in de Parksluis te Rotterdam, waar de eerste moeilijkheden begonnen. Er moest namelijk sluisgeld worden betaald en daarvoor moest de bevelvoerende officier van de „Abraham Crijnssen”, luitenant ter zee waarnemer der eerste klasse H. M. Juta (let wel, in diens functie als lid van het Haagse zee-kadetkorps) of hij wilde of niet van zijn zee-kadetschip afkomen om ten kantore van de sluiswachter deze schuld te betalen.

Daaraan had natuurlijk niemand gedacht en dus werden alle portemonnaies van de opvarenden onderste boven gekeerd om het geld bij elkaar te krijgen. Helaas, hoe flink allen ook bijlaptten, het gewenste bedrag kon niet op tafel worden gebracht.

Na vele telefoontjes, praten met die meneer en nog eens praten met een andere meneer, wilde men de „Abraham Crijnssen” nog eenmaal als rijksvaartuig betitelen. Dus kon de heer Juta zijn reis weer vervolgen, waarbij hem wel op het hart werd gedrukt, dat deze toegevendheid alleen betrekking had op deze ene sluis.

Inmiddels was het tien minuten over half tien geworden. De Parksluis met zijn twee



In vroeger dagen

bruggen was „geleden” en een derde brug kwam reeds in zicht.

Zonder moeilijkheden werd zij genomen en ook de volgenden, zoals de Pieter de Hooghbrug, de Mathenesserbrug, de Rotterdamse Spoorbrug en de brug bij de Spaanse polder.

Maar de brug in Overschie moest nog komen en hoe meer men die naderde, des te nerveuzer werd een ieder die deze sleepreis meemaakte. Want nu zou het erop aankomen. Verder gaan met zo straks dit prachtige opleidingsschip in Den Haag of... terug zonder iets.

Als alle berekeningen, die door talloze ambtenaren waren gemaakt, klopten, dan zouden zowel aan stuurboord als aan bakboord van de „Crijnssen” precies ½ centimeter vrij blijven om te passeren.

Precies om tien minuten voor 12 uur lag het „neusje” van onze bodem voor de brugopening. Aangezien het schip over stuurboord wat slagzij maakte, gaf de heer Juta bevel dat alle opvarenden (een man of twintig) zich aan bakboord zouden opstellen, zodat het schip wat horizontaler kwam te liggen en de mogelijkheid om recht door het bruggat te koersen, begunstigd werd. Toen begon het samenspel tussen de sleepbootcommandanten op hun sleepers en de deskundigen op de „Abraham Crijnssen”. Er klonken snepende fluitjes. Kreten als „Een beetje stuurboord en... houwe zo” waren in de eerste minuten niet van de lucht.

Dan voelde men een zware dreun door het schip, waarna het stil werd, akelig stil. De „Crijnssen” lag vast, zo vast als deze bodem maar vast kon liggen.

En dat in een bruggetje, dat op de lijst van monumentenzorg voorkwam.

Wat was men begonnen. Hoe moest dat nu in een open brug met links en rechts massa's mensen, fietsers, auto's.

Wat een barre ellende.

„Aan bakboord”

Aan boord van de „Crijnssen” begon na dit gebeuren een ieder door elkaar te schreeuwen, maar daaraan kwam gauw een einde door het kordaat optreden van de heer Juta, die nu van zoekadbestuur lid onmiddellijk weer marine-man werd. „Spring maar aan boord”, riep hij de wachtende op de walkant toe en daar deze lieden op dat moment toch niets beters te doen hadden, stroomde het schip weldra over. „Allemaal aan bakboord”, klonk het nu, en van deze beweging maakte de voorste sleepboot dankbaar gebruik om met „volle kracht vooruit” de „Abraham Crijnssen” piepend en kreunend met haar breedste deel door de brugsteigers en bolders te trekken. En hiermee was de strijd gewonnen, een strijd, die precies een kwartier duurde, maar die het bestuur van deze jeugdvereniging vele dagen, weken, zelfs maanden daarvoor met de grootste zorgen vervuld had.

De „springers” werden allerhartelijkst bedankt voor hun spontane medewerking, in het bijzonder de meest corpulenten, die men in de buurt van Schiedam nogal gemakkelijk aantreft.

Om vijf over twaalf begon de tocht door de Delfhavense Schie; het weer was inmiddels prachtig geworden, terwijl het heel goed merkbaar was dat men de „grootste spanning” bij de Hoge Brug had achtergelaten.

Velen zochten nu aan boord naar een plekje om even lekker uit te rusten of een dutje te doen, waarvoor men bijna drie en een half uur de tijd had, want de eerstvolgende brug, welke gepasseerd diende te worden, was de Rotterdamse spoorbrug in Delft. Toen dit „obstakel” om kwart over drie in zicht kwam, voelden de opvarenden dat er weer iets loos was en jawel hoor... of de heren, die aan boord de leiding hadden, maar even bij de brugwachter wilden komen.

Bemoedigd door het pareren van de eerste slag in de Parksluizen te Rotterdam, ging men erop af en eerlijk gezegd... 't is erg meegevallen of de heren in den vervolge niet meer wilden vergeten een passeerbiljet aan te vragen, want het gehele spoorverkeer werd door het zoekadtkorps in de war gebracht.

Gezellig

Het laatste gedeelte van deze sleepreis, door de Vliet naar Den Haag, was wel bijzonder gezellig. Overal langs de route werden de ramen geopend en stroomden mensen naar de waterkant, terwijl sommigen riepen: „Jullie gaan zeker via Den Haag ook naar Nieuw-Guinea”?

Bij de Hoornbrug in Rijswijk was de toeloop het grootst. Deels door de honderden, die gedurende het spitsuur, voor deze geopende brug moesten wachten en hun auto's verlieten om een dergelijk groot schip van nabij te zien passeren; deels door Haagse zoekadetten en hun ouders, die de aankomst van hun „Abraham Crijnssen” binnen de vesten van deze gemeente wilden aanschouwen. Sommigen hadden daarvoor uren gewacht.

Precies om kwart voor acht die avond werd de laatste brug geopend. Dat was de Laakbrug in het centrum van Den Haag. Na enig gemanoeuvreren lag even later de „Abraham Crijnssen” tegen de kant van de Cruquiskade, om daar nog hopelijk vele jaren te kunnen blijven liggen... als historisch schip van de Koninklijke marine, als opleidingsschip van het zoekadtkorps Nederland.



EX: Hr. Ms. JAN VAN GELDER

Het verhaal over Hr. Ms. Abraham Crijssen is voor de lezers van het Zeskant interessant, omdat men er de geschiedenis van een bij de Werf Gusto gebouwd schip uit kan lezen. Wat er met een ander van deze serie van vier schepen is gebeurd, is misschien nog interessanter, omdat het schip, dat wij bedoelen, de ex Hr. Ms. Jan van Gelder, niet alleen bij de Werf Gusto is gebouwd, maar er ook weer is teruggekeerd. Deze vier schepen, die door de Koninklijke Marine buiten dienst zijn gesteld, zijn n.l. ter beschikking gekomen van verschillende zeekadettenkorpsen en de Jan van Gelder is terecht gekomen bij het Schiedamse Zeekadettenkorps en ligt nu afgemeerd in de Voorhaven aan de wal van het werfterrein.

Het schip is door zijn nieuwe bemanning opgepoetst en een aantal genodigden is er op bezoek geweest. Een verslag van dit bezoek, dat we in De Schiedammer lazen, laten we hier volgen.

JAN VAN GELDER - NETJES OPGEPOETST

SCHIEDAMSE ZEEKADETTENKORPS BETREKT NIEUW WACHTSCHIP

SCHIEDAM, maandag - De scheepsmotor van de mijnneveger-netpoortschip „Jan van Gelder” draaide zaterdag weer.

Dit geschiedde als feestelijk kenteken dat het Zeekadettenkorps „Jacob van Heemskerck” het 25-jarige oorlogsschip officieel in gebruik heeft genomen. Het vroegere schip van het nu elfjarige Schiedamse korps, de „Spica”, is onlangs door een sloper naar Schouwen getrokken. De leden van het korps hebben wekenlang intensief gewerkt, ze hebben het roest weg gebikt en de verkwast heeft het afgedankte marineschip een nieuw tintje gegeven.

Niet alle onderdelen zijn op het schip gebleven toen de zeekadetten het vaartuig voor schrootprijs konden kopen, maar de motor en de dynamo zijn er nog zodat de motor zaterdag voor het eerst na lange tijd kon zorgen dat de

dynamo licht in alle verblijven gaf. Vijftientig jaar geleden is de Jan van Gelder gebouwd bij Werf Gusto in Schiedam. Nu gaat het schip, liggend in de Voorhaven bij de wal van Gusto, een nieuwe toekomst tegemoet. Een aantal genodigden heeft zaterdag kennis kunnen maken met het werk van het zeekadettenkorps. Daarbij waren diverse Schiedamse onderwijzers, omdat leerlingen van de Schiedamse scholen hun vertier hebben op het schip. De zeekadetten, in keurig uniform, verwelkomden de gasten en ze vormden ook een erewacht.

Op het achterschip hebben de zeventig leden, die niet alleen uit Schiedam, maar ook uit Rotterdam, Vlaardingen en zelfs Hoek van Holland afkomstig zijn, het present-appel gegeven.

Voorzitter M. Witkamp vertelde dat het korps niet moet worden gezien als „wervingcentrum” voor de koopvaar-

dij en de marine. Het is de bedoeling de jongens belangstelling voor de scheepvaart bij te brengen en dat heeft dan wel tot gevolg dat velen hun beroep op zee zoeken. Op de „Jan van Gelder” kunnen de jongens zien wat er op een schip dient te worden gedaan. De bezoekers hebben dan ook kunnen constateren dat de leiding van het korps de jongens actief bezig kan houden.

Ze waren ijverig aan het werk in de kaartenkamer, in de machinekamer, er was een expositie van touwwerk.

De Jan van Gelder is in 1937 bij Gusto gebouwd; in de oorlog was het escorteschip bij de Britse marine, in 1947 diende het in Indonesië, in 1952 werd het voor de technische opleiding van de marine gebruikt en in 1956 werd het omgebouwd voor netpoortschip. Het schip kan nu nog varen maar het mist schroeven en enig navigatie-apparaat.

EIGEN SCHULD PLAAGT HET MEEST



HYGIËNE

Persoonlijke beschermingsmiddelen, die om welke reden dan ook, bij de magazijnen worden ingeleverd, worden ontsmet, vóórdat zij opnieuw uitgegeven worden.

Van besmettingsgevaar door de persoonlijke beschermingsmiddelen kan derhalve geen sprake zijn.

We zijn nog zo'n beetje in de sfeer van de viering van het 100-jarig bestaan van de Werf. 100 Jaar! sjonge, sjonge, wat een tijd.

Honderd jaar; een KROONJAAR! Daar hoort een plaatje bij van een kroon. En dat vonden we bij het Veiligheids-Instituut. Kijk maar, hier staat het. Een kroon op een kussen.

Maar wat voor een kroon? UW MATERIAAL; behandel het voorzichtig!

Dat is onzin. Moeten we het ijzer voorzichtig behandelen? Dat kan heus wel tegen een stootje.

Ja, natuurlijk, dat is zo. Maar dat is ook de bedoeling van het opschrift niet. De bedoeling is, dat we het materiaal op een *voorzichtige manier* behandelen. Namelijk zó, dat we er onszelf niet mee verwonden.

Aha, is dat de bedoeling? Ja, dat is het. Talloze keren hebben we er de heren op gewezen, dat ze voorzichtig moeten werken, d.w.z. dat ze veilig moeten werken. Zorg er toch voor, dat U het materiaal voorzichtig behandelt. Dus met het juiste gereedschap en met goed en gaaf gereedschap.

Uit de ongevallenstatistieken blijkt telkens weer, dat er zo veel ongevallen ontstaan met letsel aan handen, vingers en andere lichaamsdelen, doordat op een onveilige manier of met onveilig gereedschap wordt gewerkt. Hoeveel ongevallen met ernstige letsels komen er niet voor door het *onoordeelkundig gebruik* van een goed en veilig stuk gereedschap.

Op de Werf is goed en veilig gereedschap verkrijgbaar. Gebruik het dan ook en gebruik het met verstand. Zorg er voor, dat ge niet behoort tot degenen, die na het oplopen van een letsel, tegen zichzelf moeten zeggen:

"STOMMELING"!

J.O.M.

„Tja man, en toch heb ik 'er net moeten ontslaan. Het hele personeel wil opslag om met'er te kunnen trouwen....”.



HOE EEN KLEIN CO-NUMMER TOCH GROOT KAN ZIJN

CO 1.7826

Indien er op een der werven van I.H.C. Holland een baggerschip gebouwd wordt, dan wordt er gedurende de periode die tussen de datum van opdracht en aflevering ligt zodanig publiciteit aan gegeven, dat men in en buiten I.H.C. maar goed zal weten hoe groot, hoe mooi en hoe modern zo'n werktuig is. Meestal weet een oningewijde niet, hoe I.H.C. naast complete baggerschepen ook nog baggerinstallaties maakt en dan in samenwerking met een buitenlandse werf uiteindelijk een compleet werktuig aan de klant aflevert. Dit gebeurt dan onder een zogenaamd klein CO-nummer, een ordernummer waaronder — de benaming zegt het eigenlijk al — veelal kleine opdrachten op reservedelen enz. worden uitgevoerd. Dat een dergelijk klein CO-nummer toch ook groot kan zijn bewijst de opdracht van een klant uit Mozambique, die vorig jaar een bestelling plaatste op een bakkenzuiger met scheepsafmetingen 31 x 8,50 x 3 m en waarin een totaal dieselvermogen geïnstalleerd zal worden van bijna 2500 pk.

Het casco, volgens I.H.C. ontwerp, wordt gebouwd door de Portugese werf Navalis te Lissabon, waarmee wij een samenwerkingscontract hebben afgesloten. I.H.C.-vennoot De Klop tekent het complete schip met uitrusting en verzorgt de leverantie van de gehele bagger- en machine-installatie. Na gereedkomen wordt dit naar Lissabon verzonden voor montage door de werf.

De eerste verscheping van ongeveer 100 ton materiaal heeft in de tweede helft van oktober jl. plaats gehad met het m.s. *Appingedam*, dat U op de hierbij geplaatste foto's een gedeelte van de lading in Rotterdam ziet innemen. Nog voor het einde van dit jaar zal de rest van de installatie, met een verschepingsgewicht van nog ongeveer 50 ton, naar Portugal worden verzonden.

foto 1. Een kogelscharnier met een doorlaat van 650 mm

foto 2. De bok voor de walpersleiding

foto 3. Geluiddemper van de 1770 pk hoofddieselmotor



VOOR H.A.M. 306: BOMBAY-ZAND OP ROTTERDAMS GRONDGEBIED IN VOLLE ZEE

Voor een uitverkochte zaal werd het schouwspel van beproeving en overname van de *H.A.M. 306* opgevoerd: er waren minstens 120 mensen aan boord. Zelfs voor een sleehopperzuiger van dit type, dat vanaf het begin veel belangstelling heeft getrokken, was dat een record. Het pleit voor de bruikbaarheid van het schip en voor de onverstoorbaarheid van de bemanning, dat onder deze omstandigheden toch vlot en goed kon worden gewerkt.

GEEN „GESTERTE”, MAAR KWALITEIT

Een uitvoerige beproeving was het niet. De directie van de *H.A.M.* kent deze schepen immers al lang en zij weet, wat

zij eraan heeft. Toch was het prettig, dat zelfs de kleine onaangenaamheden, die bij een beproeving zo licht kunnen voorkomen, geheel uitbleven. Hier en daar werd al gesproken over „een gelukkig gesternte”, waaronder het schip zou zijn geboren. Met meer recht zou men echter gewoon over een goed schip kunnen spreken.

VERGELIJKING MET BOMBAY

Een stukje Europeoortproject werd als plaats voor het proefbaggeren gekozen. Verscheidene genodigden hoorden daarbij met verbazing, dat de gemeente Rotterdam grondgebied in zee heeft liggen. Voor de meer bij het werk betrokken genodigden was het interessant, dat de op te zuigen grond

vergelijkbaar was met de grondsoort, waarin de *H.A.M. 305* momenteel bij Bombay werkt. Dat was ook de reden, waarom dit plekje was gekozen. Klant en bouwers kregen nu de gelegenheid, bij benadering zelf eens te zien, waartoe het zusterschip van de *H.A.M. 306* op het werk bij Bombay in staat is.

PAAL

Het was overigens wel een fraai soort grond. Op de baggerplaats was een tijd geleden in het kader van het Euro-poortproject met een snijkopzuiger gebaggerd tot een diepte van 17 meter. Daarna was er zand van elders in gestort en aanslibbing deed de rest. Hierin werkte nu de *H.A.M. 306* en verscheidene deskundigen beleden, dat zij zulk zand nog nooit hadden gezien. Het mengsel was zo zwaar, dat bij het proberen van de buitenboordpersleiding een „paal” van zand tussen schip en water kwam te staan. Er was alle aanleiding, om te proberen op deze manier ook de hopper te vullen en dat lukte inderdaad. Als stopverf kwam het mengsel door de stortgoten. Ook in de hopper, toen deze vol was, bood het een niet alledaagse aanblik. Bij het ledigen zakte het hele geval als een baksteen in zee, zo snel dat het schip bijna een luchtsprong maakte.



Een „paal” zand

SNELLE OPKOMST

Bij de overdracht van het schip bracht de heer L. C. Smit, directeur van vennoot-bouwer L. Smit & Zoon, de snelle opkomst van de moderne sleepopperzuigers in herinnering. De *H.A.M.* is daarbij een van de pioniers geweest. De heer Smit bedankte alle medewerkers aan bouw en beproeving, niet het minst de technische dienst van de *H.A.M.* en de bouwers van de Smit-Bolnesmotoren in de nieuwe fabriek te Zierikzee.

Namens de *H.A.M.* nam jhr. Ir. C. L. C. van Kretschmar van Veen de *H.A.M. 306* over.

Dat was het einde van een proefvaart die niet lang heeft geduurd, maar die toch rijk is geweest aan interessante gebeurtenissen, waarmee de belangstellenden hun voordeel weer kunnen doen.

INHOUDSOPGAVE ALGEMEEN GEDEELTE HET ZESKANT 1962

Over de I.H.C. en ons werk

CO 55	— "Port Bouet" - Verbouwing	55
CO 350	— "Kapachez No. 7" - Verbouwing	55
CO 376	— "Centaurus" - Aflevering	27
CO 413	— "Johannes Gähns" - Foto sleepkop	13
CO 413	— "Johannes Gähns" - Algemeen	22
CO 422	— "Kandla" - Tewaterlating	8
	— "Kandla" - Beproeving	48
CO 423	— "Vikram" - Tewaterlating	56
	— "Vikram" - Beproeving	75
CO 424	— "Free Enterprise" - Algemeen	5
	— "Free Enterprise" - Tewaterlating	19
	— "Free Enterprise" - Proefvaart	39
	— "Free Enterprise" - Algemeen	43
CO 429	— "H.A.M. 209" - Tewaterlating	10
	— "H.A.M. 209" - Beproeving	41
CO 430	— "Reina Fabiola" - Foto pomp	1
	— "Reina Fabiola" - Ervaringen	31
CO 436-46	— Philippijnen	
	— "SDP IV" - Beproeving	18
	— "PB I" - Beproeving	18
	— "SDP IV" en "V" - Aflevering	26
	— Algemeen	91
CO 450	— "Yvonne V." - Proefvaart	3
	— "Yvonne V." - Aflevering	25
CO 451	— "Danielle V." - Tewaterlating	33
	— "Danielle V." - Proefvaart	63
	— "Danielle V." - Ervaringen	73
CO 455	— "Goa" - Tewaterlating	51
	— "Goa" - Beproeving	74
CO 456	— Standaardzuiger Tunis - Beproeving	17
CO 458	— "H.A.M. 306" - Tewaterlating	62
	— "H.A.M. 306" - Beproeving	98
CO 459	— "Geopotes VI" - Bouw	88
CO 460	— "Maria Valeria" - Tewaterlating	89
CO 461	— "Atlantico" - Tewaterlating	57
	— "Atlantico" - Proefvaart	65
CO 469/70	— "Nat 62" en "63" - Tewaterlating en	
	— Beproeving	80
	— "Nat 62" en "63" - Aflevering	94
CO 472	— "W.D. Seven Seas" - Opdracht	23
CO 473	— Snijkopzuiger België - Opdracht	47
CO 474	— "Geopotes VIII" - Opdracht	15
CO 477	— "Luydert" - Opdracht	70
CO 478/9	— "St Joseph 2" en "3" - Opdracht	87

CO 480	— Snijkopzuiger Frankrijk - Opdracht	96
CO 1105-06	— Kranen Argentinië - Verscheping	40
CO 1111-12	— Kraaneilanden - Opdracht	16
	— Kraaneilanden - Foto	21
CO 1.7826	— Bakkenzuiger Mozambique - Onderdelen	98
CO 1.8478	— Mobile Baggerinstallatie - Opdracht	71
JKS 884	— "Zwarte Zee" - Tewaterlating	79

Andere artikelen

Fotorubriek	2, 6, 15, 27, 30, 33, 38, 46, 54, 78
1962 Nieuwjaarsartikel	3
Hobby	7, 20, 28, 36, 44, 52, 60, 68, 76, 84, 92, 100
Pech	7
Oplossing Kerstpuzzel 1961	12
Havenconcurrentie	12
Koppig drankje	12
's Lands wijs, 's lands eer	12
Het is koud buiten	14
Spookschip	22
Met soldeerbout en veldsmidse naar Egyptische woestijn	23
Groot in 't klein	28
Vriendelijk	32
Draaien, altijd maar draaien	32
Luxe	32
Wie verre reizen doet kan veel verhalen (Hong Kong)	34
Schaken uit en thuis	35
Lagersmit van L.S.Z.	42
Zeiljachtenbouw bij Werf Gusto	49
Scheepsrestaurateurs	50
Simpel apparaat werd stamvader van de afdeling diepboor (Conrad-Stork)	58
De stoomboot van Sint Nicolaas	59
Werk onder handen	59
Graanelevatoren van Verschure	66
A.V.I. (J. & K. Smit) een onmisbare schakel in de scheepsbouw	72
Baggerbabbel	73
100 jaar Werf Gusto	81
Scheepsbouw is een kunst (lichtdrukker)	82
Leerjongens "De Klop"	83
I.H.C.-uitje	86
Botenbabbel	90
Kerstfeest 1962, onrust en vrede	95
Kerstpuzzel 1962	97
Inhoudsopgave algemeen gedeelte HET ZESKANT 1962	99

EEN HUIS VOL HOBBIES

Het was ons ter ore gekomen dat ir K. de Kat, elektrotechnisch adviseur van I.H.C., een talentvol beeldhouwer is, wiens exposities grote belangstelling en lovende kritieken oogsten en wiens beelden de plantsoenen in verscheidene steden van ons land sieren.

Een dankbaar onderwerp voor onze hobby-rubriek dus.....

Een afspraak was spoedig gemaakt, en zo mochten wij dan enige boeiende uren doorbrengen, sprekend over... ja, waar al niet over? Toen wij de gastvrije huize de Kat verlieten zaten wij boordevel indrukken, doch wij brachten slechts twee korte notities mee, want voor schrijven was beslist geen tijd geweest!

Eén van onze sterkste indrukken was wel dat het gehele gezin de Kat hobbyist is, dat zij alles wat hen boeit of interesseert direct met grote vaardigheid en liefde aanpakken en dat zij uiterst belangstellend meeleven met elkaars hobbies.

De kamers van de beide zoons geven reeds een klein beeld: een jazztrompet, een drumstel, kundig uitgevoerde tekeningen en schilderijen, het roer van een jol waarmee één der zoons een zeiltocht naar Skandinavië heeft gemaakt.

In de huiskamer een geborduurd wandkleed, voorstellend "Hiawatha" van Longfellow. De heer de Kat heeft het ontworpen, mevrouw de Kat heeft het uitgevoerd. Er zijn honderden kleuren in verwerkt, zij moet dan ook soms stad en land afzoeken en op stoffige zolders langvergeten borduurmandjes van familieleden doorsnuffelen om een bepaalde kleur te vinden.

Typend voor de veelzijdige belang-



Geborduurd wandkleed „Hiawatha“

stelling van dit gezin is ook wat wij heel oneerbiedig "het rariteiten-kabinet" zouden willen noemen. een verzameling curio's en kunstvoorwerpen waarmee een gehele dag door te brengen valt: liefkozend een fraai Chinees beeldje van jade in de handen houdend, of een Romeinse munt uit de tijd van keizer Hadrianus of één der allereerste radiolampen bewonderend.

De gehele I.H.C. weet hóézeer de grote kennis van de heer de Kat op het gebied van de elektrotechniek gewaardeerd wordt, maar wij vroegen ons af, of dit eigenlijk óók geen hobby van hem is: iets dat hem boeit, en waaraan hij *dus* volledig zijn gaven wijdt.

Want er is niets dilettaantisch aan de wijze waarop het gezin de Kat zich uitleeft in zijn hobbies. Wanneer zij bijvoorbeeld besluiten zich te verdiepen in volksmotieven, trachten zij stoffen te verven op dezelfde wijze en met dezelfde ingrediënten als de negers in West Afrika, om een bepaald, niet na te bootsen effect te verkrijgen.

Eén der meest fascinerende hobbies van het echtpaar de Kat is: het verzamelen en slijpen van stenen, en ook hier vullen man en vrouw elkaar prachtig aan. Het slijpen van halfedelstenen is eigenlijk de hobby van mevrouw de Kat, maar haar man doet mee aan het verzamelen, en als elektrotechnicus verzorgt hij natuurlijk de gehele apparatuur, bouwt zagen en de slijpmachines.

Nadat wij in de huiskamer een kostelijke collectie stenen hadden bewonderd, die ons deed duizelen door schoonheid van kleur en vorm en waarvan ons als leek slechts de namen

topaz, tijgeroog en jaspis zijn bijgebleven, daalden wij af naar de kelder. Een ware staalkaart van hobbies: een nog niet geheel voltooid meisjeskopje in zandsteen, een experimenteel oventje (wij wilden wel eens proberen zilver te emailleren...), delen van een jol in aanbouw, boetseerklei, mappen met schetsen, en natuurlijk een slijpmachine.

Het zagen gebeurt met een cirkelzaag met een tandrand van fijne diamantjes.

"Het slijpen begint met een weekje in het stroopblik".

"Stroopblik?"

"Ja, gewoon een blik met keukenstroop, kiezelstenen en carborandumpoeder, dat een weekje of zo dag en nacht roteert, kijk, zó....

Dat hebben we zelf uitgeprakkiseerd. Het werkt goed. Daarna komt het slijpen op schijven, een stuk of acht, van afnemende hardheid, van carborandum tot hout, en als laatste vilt. Het steentje wordt met wat lak aan een lucifershoutje bevestigd. Het is natuurlijk wel een geduldwerk, maar je hebt er echt voldoening van".

Mevrouw de Kat vindt: "Dit soort stenen moet je niet met flonkerende vlakjes slijpen alsof het edelstenen zijn: ze moeten hun eigen vorm behouden, dan komen kleur en karakter er het best uit".

Uit haar woorden spreekt wat wij in deze hobby-rubriek steeds weer opnieuw beseft hebben: de ware hobbyist spreekt graag over zijn liefhebberij omdat deze hem volledig boeit en omdat hij de voldoening die hij voelt graag aan anderen overbrengt.



Hobby

