

KOETERWAALS

Waarom taalles zo nuttig is

Op gezette tijden verschijnen in de bladen en periodieken grappige of gewild-grappige verhalen, die waar gebeurd of aerdig verzonnen zijn. De waarheid is doorgaans ongeloflijker dan het verzinzel. Wat te denken van onderstaande brief, die wij uit België (Waalse gedeelte) ontvingen?

„Mijnheer,

We hebben de eer ons, u te herinneren als verkoper of „microslides“ voor den microscop. Als gij zeker weet zijn altijd onze goederen op het nederlandsche markt prijzen geweest en daarom, hebben we onze prijslijst als voor den oorlog gedaan en we zenden onder deze omslag the gansche lijst of microslide.

Dit lijst is onder vorm of prijslijst gemaakt en van dit feit, is het in Engelsch geschreven. Wij hopen dat gij geen bezwaren onze artikels op the bases dat de Engelschmannen en Amerikanschen te lezen maken.

Toch zijn alle kwaliteiten goed voor deze twee landen, we zijn bereid om uw een brief in nederlandsch te laten zenden.

We gelooven dat „Benelux“ zal u mogelijk maken uw licencen te krijgen. — als deze kwestie voor uw onmogelijk is laten ons het weten, als u blief.

De monsters van onze artikels zijn tot uwe beschikking.

Uwe toegewijd,
Le Directeur.

VACANTIEBELEVENISSEN VAN COLLEGA'S

per fiets naar Parijs — per Solex door Friesland

Elfstedenocht per Solex.

De heer Bouterse van de afdeling machinale boekhouding van ons hoofdkantoor is een der gelukkigigen, die zich reeds verheugt in het bezit van een RijwielSolex. Voor hem is dit een heerlijk bezit, want hij is slecht ter been en heeft nu dank zij zijn vervoermiddel de tocht kunnen maken, die wij enige weken geleden reeds aankondigden: de 11 en 30 tocht langs Friesland's 11 steden en 30 grietenijen.

Friesland is een prachtige provincie, die door vele Nederlandse toeristen nog niet naar waarde geschat wordt. Men vindt er een prachtig merengebied, dat het Meer van alle zellers genoemd kan worden, met als middelpunt het prachtige Prinsenhof te Eernewouden.

Friesland bezit echter ook bossen in Gaasterland, bij Beeststerzwaag en Appelscha. Het is een land van wind en water, prachtige vee en rijke akkers. De Friese steden (de beroemde 11) en 30 grietenijen liggen als een bonte rij door dit schoone geslinderd. De heer Bouterse heeft al soloekend alle 11 steden en gemeentehuizen bezocht, alsmede de eilanden Vlieland, Ameland, Terschelling en Schiermonnikoog. Overal was men vol enthousiasme voor zijn Solex en zo men er nog nooit een gezien had, gehoord had men er altijd van.

„Deed ik ergens inkopen in een of andere winkel, dan had ik soms moeite om mijn eigen Solex weer te pakken te krijgen, aangezien er altijd een clubje mensen omheen bleef staan.“

Totaal legde onze boekhouder 1500 kilometer af en nooit heeft zijn Solex hem in de steek gelaten, naar hij verklaarde en wij ook niet anders verwachten.

naar Parijs

Het schone Frankrijk, met Parijs als de grote magneet, heeft dit jaar een groot aantal VDH'ers aangetrokken.

Laat de trein het meest voor de hand liggende vervoermiddel zijn, er zijn er, die hun reis maken per auto, Solex of per gewone trapfiets, zoals onze baas-friseur M. van der Schaaf van de gereedschapmakerij in den Haag. Samen met zijn vrouw trok hij per

Burgerlijke Stand.

Geboren:

Cornelius Jan, zoon van C. van Veenendaal, Montage, op 20-7-1949.

Rudolph, zoon van G. J. Daams, ald. Montage, op 25-7-1949.

Age Aake Leendent, zoon van A. A. de Vries, ald. Proefabriek, op 3-8-1949.

Hendrik Jacobus, zoon van A. Vrijenhoef, ald. Montage-controle, op 8-8-1949.

Verhoofd:

L. A. de Zwart, ald. Montage, met mej. M. Benink op 6-8-1949.

Gehuwd:

Mej. J. C. Th. Bus, ald. Kostprijsadministratie met M. Colpa op 24-8-1949.

Mej. A. Capel, afdeling Expeditie met N. den Toorn op 31-8-1949.

Overleden:

J. A. Halden, ald. Montage, op 9-8-1949.

in memoriam

J. A. HALDEN

Dinsdag jl. overleed na een kortstondige ziekte in het militaire hospitaal te den Haag, J. A. Halden, die sinds 30 Mei 1949 in onze dienst was.

Halden was een Surinamer en iemand, die zich door zijn vriendelijkheid en opgewektheid overal waar hij kwam vrienden maakte. Hij wilde radiomonteur worden evenals zijn reeds bij ons werkzame vriend en oud-strijdmakker Percy Spier.

Samen namen zij te Paramaribo in 1943 dienst in het leger, trokken via Amerika en Australië naar Indië, vochten samen tegen de Japanners en besloten samen na de demobilisatie in Nederland te blijven.

Halden werd enkele weken geleden ziek, ogenschijnlijk niet ernstig doch deze week veranderde de toestand dermate, dat de behandelende dokter directe overbrenging naar het ziekenhuis nodig oordeelde. Kort na aankomst overleed hij daar, 29 jaar oud.

Gisteren is hij begraven op het R.K. Kerkhof aan de Binckhorstlaan; familieleden waren er uiteraard niet bij aanwezig, wel al zijn vrienden en een delegatie van VDH. Hij ruste in vrede.

Woningruil Voorburg/Scheveningen.

Aangeboden: huis in naaste omgeving fabriek Maanweg, bevattende vijf kamers, badkamer en keukens.

Gevraagd: soortgelijk huis in Scheveningen.

Woningruil Heemstede/Voorburg.

Aangeboden: in Heemstede huis bevattende zes kamers, keukens, badkamer, zolder en tuin, huur f 57.—.

Gevraagd: soortgelijk huis of iets kleiner in Voorburg of Lidschendam. Huur f 35.— à f 40.— per maand.

Tramabonnementen.

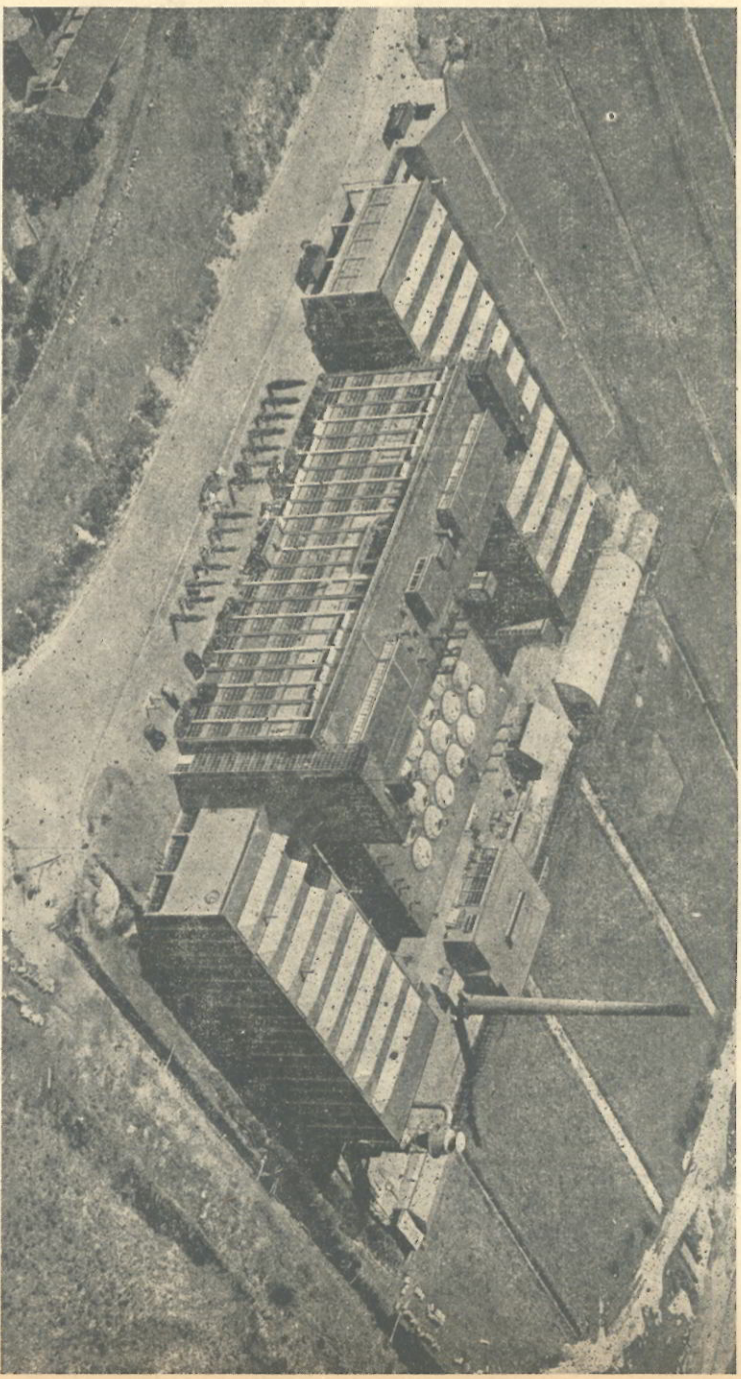
Tramabonnementen voor de maand September kunnen worden besteld:

WEEK- en URLONERS op Maandag 15 Augustus, uitsluitend tijdens de pauze in de grote cantine.

Maandag op Dinsdag 16 Augustus, uitsluitend tijdens de pauze op afdeling Ar-

het V.D.H.-tje

WEEKLUKS NIEUWSBLAD VOOR HET PERSONEEL VAN DER HEEM N.V. - DEN HAAG - HOLLAND - NEDERLANDSCHE KROON RIJWIELFABRIEK N.V.



Luchtfoto K.L.M.

Een volk dat leeft bouwt aan zijn toekomst

het fabriekscapex Maanweg in zijn huidige vorm

„Een volk dat leeft bouwt aan zijn toekomst“, staat gebeteld in het monument op de afsluitdijk. Voor een levende fabriek gelden deze historische woorden evenzeer.

De hele geschiedenis van VDH is er een geweest van bouwen, verbouwen, verhuizen en veranderen. Van de schuurfles en onderstukken naar garages, van garages naar de fabriek Stortenbekerstraat, vandaar naar Laakweg en toen als slotstuk (meende men) naar de Maanweg. De luchtfoto van Juli 1939 toonde een fabriek met de vlag in top, modern van opzet en strak van lijn. De enige bebouwing in de Binckhorstspolder.

En wat toont de luchtfoto van 10 jaren later, van Juli 1949? Dezelfde fabriek, echter met een aanzienlijk vergroot oppervlak, met bijgebouwen, loodsen en schuren en daarachter de bebouwing van de Binckhorstspolder, tevens de afsluiting van ons terrein. Tot zover en niet verder kan VDH nog groeien en dan moeten er andere oplossingen worden gezocht.

Dat VDH gegroeid is toont deze mooie luchtfoto ten volle. Links, naast de metaalwagel is geplaatst de grote loods die nu als grondstoffenmagazijn dienst doet. Daarachter, in de uiterste hoek en van de bebouwing verwijderd, de lakkluis met zijn brandbare inhoud. Het kepelvormige gebouw

daarnaast is een zogenaamde Nissen-hut, ook wel Romney-hut genaamd. Deze loods doet dienst als chemicaliënmagazijn. Het daarop volgende plaatsijzeren gebouw is het gereedschapmagazijn van de afdeling nabewerking.

De gehele voormalige binnenplaats wordt nu ingenomen door het nieuwe nabewerkingsgebouw met koepeltjes à la Borboedoer. Daarachter het ketelhuis met schoorsteen, werkplaatsen voor afdeling huisvesting en de grote garage.

Ten slotte rechts op de foto de fameuze wigwam, het magazijn van afdeling huisvesting.

Wat op deze foto niet tot uitdrukking komt en waar toch wel aan gedacht moet worden als wij spreken over de groei van VDH, is de gehele fabriek Utrecht en de Nederlandsche Kroon Rijwielabriek aan de Laakwade.

Wat evenmin uit de luchtfoto blijkt zijn de vele verbouwingen die in de afgelopen jaren tot stand kwamen en die het interieur van onze fabriek dusdanig veranderden, dat vele oudgedienden er nu nauwelijks de weg meer weten te vinden.

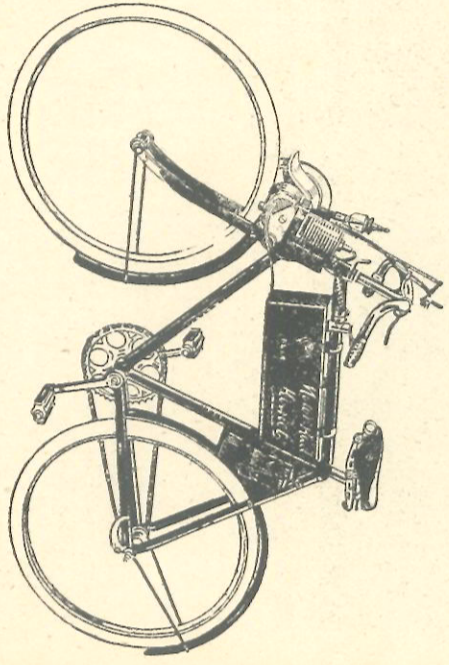
Zo is dus het fabrieksgebouw Maanweg in Juli 1949 in vele opzichten een verbetering van de fabriek anno 1939. Wij zijn echter bovenal benieuwd wat een luchtfoto van 1959 ons tonen zal. De tijd zal het leren.

Hoewel de motorrijwiel in de beginperiode van hun bestaan uit gewone fietframes bestonden waarin, waaraan of waarop een motor bevestigd was, kunnen wij moeilijk beweren, dat dit fietsen met een hulpmotor waren, algezien nog van het feit, dat die eerste nogal gebrekkige motoren soms meer hulp nodig hadden dan ze gaven. Deze motoren hadden soms een behoorlijk cilindrinhoud en al heel gauw bleek het nodig, de frames te verstevigen zodat een geheel nieuw type vervoermiddel ontstond, dat met de trapfiets alleen z'n eenzijdigheid gemeen had en bovendien de aanwezigheid van trappers. Deze laatste dienden echter niet om vooruit te komen maar werden gehandhaafd om de op hun standaard getrokken locomotieven op gang te brengen.

van trapfiets tot RS de geschiedenis der motorisering

Ten tijl het motorrijwiel zich steeds meer ontwikkelde, doken er fabriekanten op, die de gewone trapfiets wilden motoriseren als een poging om de grote massa te grijpen. Op zichzelf was dit natuurlijk goed gezien, maar helaas deugde de uitvoering heel dikwijls niet. Dat deze massa-motorisering toen en ook later, niet lukte, had verschillende oorzaken. Een daarvan was de fout om een lage prijs te forceren door het leveren van een gebrekkig en daardoor onbetrouwbaar artikel. Door alleen maar voor een lage prijs iets aan te bieden en niet te letten op kwaliteit en bruikbaarheid kan geen blijvend succes verkregen worden. Het product gaat ten onder aan zelfmoord.

In plaats van te streven naar verbeteringen, liet de de betrouwbaarheid konden opvoeren, liet de een het bijna onmogelijk artikel los om z'n heil en winst in minder ontwikkelde en gemakkelijker te vervaardigen artikelen te zoeken, terwijl de ander het zocht in wijzigingen, die van de oorspronkelijke opzet, de eenvoudige, goedkope gemotoriseerde fiets voor „the man in the street“ steeds zwaarder en dus duurder écht motorrijwiel maakten. Aan de ontwikkeling van de motorfiets is van jaar tot jaar serieuze gewerkt, aan die van de fiets met hulpmotor steeds gedurende korte tijd, als het ware bij vlaggen, wanneer de economische toestand tot versobering dwong.



Montage boven het voorwiel en aandrijving door een rol op een voorband was ook vroeger populair. Dit is de (Duitse) Komet van 1904! Het gewaarde onder de horizontale framebuis is de benzinetank (cliché-Motor).

Nu is het natuurlijk heel gemakkelijk om na 45 of 30 jaar naar te schrijven, dat die domme fabriekanten het allemaal zo verkeerd hebben gedaan. Eerlijkheidshalve moeten wij daaraan toevoegen, dat het probleem waarlijk zo eenvoudig niet is. Dat is het zelfs nu nog niet en vroeger waren de moeilijkheden nog heel wat groter. Men wist nog geen voldoende groot vermogen uit motortjes met een kleine cilindrinhoud te halen en moest dus z'n toevlucht nemen tot (voor een fietstype) te zware aanhangsels ofwel genoegen nemen met een te gering vermogen. Bovendien beschikten de bedrijfs nog niet over de goede wegen van thans en moesten ze voorhobbelen over een aanenschakeling van kullen, hobbels en gaten, wat niet alleen voor de man op het zadel knu-kend was maar ook voor het arme framewiel. En daarom is het niet helemaal onbegrijpelijk, dat men er na al die moeilijkheden de brug aan gaf. Maar steeds doken dan weer nieuwe pogingen op om..... na korte tijd gangers.

topsnelheid werd opgegeven. Een van de hele vroeger is ook de Franse Quand-Même geweest, die een „motor in twee tijden“, een 2-takt dus, had, iets geheel nieuws voor 1903. Aandrijving: door een rol op de voorband, evenals de Duitse Komet van een jaar later, die met echt Duitse bescheidenheid als „de grootste uitvinding van de tegenwoordige tijd“ werd aangekondigd. In de zeldse periode begon Molosoccohe naam te maken met een motorfiets, dat compleet met tank, enz. in de driehoek van een fietstype kon worden ingebouwd. Molosoccohe (= complete aggregaat, dat de gehele ruimte van het fietstype opvulde) heeft de vervaardiging van deze motorfiets verschildende jaren voortgezet en het is het enige merk, dat in die tijd hiernaede een zekere reputatie opbouwde. Zo omstreeks 1910 is het vrijwel stil op het gebied van fiets motoren. Wij lazen allen van de Wall, een voorloper van het later bekende Smith motorwiel.

Deze Wall bestond uit een wiel met een motorfiets, dat naast het achterwiel van de fiets bevestigd werd. Dit gemotoriseerde wiel werd naar een Engels patent in Amerika gelabriceerd, waaraan de Belgische Minerva gebroekt werd. Internationale samenwerking Tijdens de eerste wereldoorlog doken er overal weer lichte inbouwmotortjes voor fietsen op. Frankrijk had z'n Cyclo-Tracteur, een 4-takt, ook alweer met rol-aandrijving op het voorwiel. Ditzelde systeem werd in Amerika toegepast door Okay, maar daarnaast was er nog een hele verzameling merken met de motor in het frame bevestigd, zoals de Cycle Motor en de Shaw. Omstreeks 1919 werd „het derde wiel“ gepatuleerd. Dit was schaarnders bevestigd naast het achterwiel, dreef dus de fiets aan en hobbelde zelf lustig mee. Een bekend was de „Roue motrice“ van Lummen uit Frankrijk, Amerika fabriceerde ze te kust en de keur, zoals het hier populairde Smith Motor-wiel, later overgenomen door Briggs & Stratton, dat een 162 cc 4-taktmotor had, het

ten geleide Onder de titel „Problemen rond het motorrijwiel“ publiceert het weekblad „Motor“ een serie artikelen over het hulpmotorrijwiel, de fiets met hulpmotor, de gemotoriseerde fiets of hoe dit nieuwe vervoermiddel ook mag komen te heten. Eenzijdigheidshalve stellen wij voor het maar op Solex te houden, dat klinkt beter dan „fietswiel-hulpmotor“, hetgeen toch een hele mondvol is.

„Motor“ stelt voor het nieuwe vervoermiddel „autorijwiel“ te noemen, een naam die op het eerste gezicht erg Engels aandoet, omdat dit vervoermiddel in Engeland bekend staat als „autobike“, „auto-cycle“ of „cyc-auto“, maar die verklaarbaar is als wij bedenken, dat het Griekse woord „auto“ betekent „zelf“ en een autorijwiel dus zou zijn een „zichzelf voorbewegende fiets“.

Analoog aan de automobiel autoped en autogiro, zouden wij dan krijgen het autorijwiel. De naamkwestie verder buiten beschouwing latend, nemen wij, met onze dank aan de redactie van „Motor“, uit „Problemen rond het autorijwiel“ onderstaand historisch overzicht over: Steeds weer zelfmoord....

van trapfiets tot RS

(vervolg van pag. 2 95 cc, iets later ook de Smob. Ook een gemotoriseerd wiel werd in Duitsland gemaakt, nl. de L.F.G.

Dit zijn zo maar enkele namen, waarvan verschillende voor onze oudere lezers nog een bekende klank zullen hebben, want ook in ons land was steeds veel belangstelling voor dergelijke lichte machines. Direct toen de economische toestand zich iets verbeterde, werd het idee van de gemotoriseerde fiets losgelaten. Wij hebben hier nog even een periode van bloei gehad, toen fietsen met een motor vrijgesteld waren van personele belasting, maar direct toen daarvoor in de plaats de gewichtsgrens van 60 Kg kwam, verdwenen de trappers, werden de wielen, kleiner en de frames lager en kwamen de voorlopers van de tegenwoordige 160 en 125 cc motorrijwielen om de hoek kijken. Dit in tegenstelling met b.v. Duitsland, waar de 100 cc motor zonder starter maar met trappers tot het uitbreken van de oorlog een zeer grote markt behield, ondanks het feit, dat de trappers eigenlijk geheel overbodig waren, want door de zware en lage bouw van het geheel was het toch onmogelijk ze te gebruiken. Ze deden eigenlijk alleen als (ongemakkelijke) voelstenen.

Uit de beknopde opsomming, die wij van vroegere merken gaven blijkt, dat over de plaats van de motor en de wijze van aandrijving vele meningen heersten. Dit is ook nu nog het geval, al is, men nu toch wel definitief van het mee-huppelende losse der-wiel afgestapt.

DE KROON

WIE HEEFT DE LEIDING?

namen en functies Zoals wij in ons vorig nummer reeds berichtten, hebben de uitbreidingen bij de Kroon het nodig gemaakt ook het kader te versterken. Organizationalisch is deze fabriek nu als volgt ingedeeld:

Niet ingedeeld zijn de machine-onderhouds-diensten en de service, die rechtstreeks onder de heer Verkuylen blijven ressorteren. Bazen bij de Kroon zijn de heren Warmsteker en Verhey (onderdelenfabricage), Deker (Preparatie), van Brakel (Rijwielband), van Egmond (Solexband) en Nesselar (Lakkerij).

de laatste restant van schuiverstangen etc. die niet van ons waren, ingepakt en verzonden; de gebruikte 20-liters persging naar Laagland; de buitensporige voorraad steelbuisen werd gezaagd en opgesta-gen (de rekken zijn evlo, maar 't ging). op de hoeken van de transportgng beschermijzer aangebracht. Niemand wordt echter verplicht, precies tegen deze ijzers aan te rijden, bij het transport. U mag gerust een wijde bocht nemen! geconstateerd dat de belangstelling voor de vitrine stijgt. Dat is prima. Speciaal ook de minder geschuolden wikkelen wij op. 1. Prijsvraagje is maar een aardigheid; maar neem kennis van de voorwerpen, vraag uw baas of anderen om nadere linclichingen, in een woord: leer!

Fabriek UTRECHT

Koperen jubileum Hr GEITENBEEK

Maandag 22 Augustus aanstaande wordt in onze fabriek het koperen jubileum gevierd van de chef van de administratie, de heer J. Geitenbeek.

Op 22 Februari 1937 kwam hij als boekhouder in dienst van de Leko Apparaten-fabriek. Hij wist zich door ijver en bekwaamheid op te werken tot chef van de Boekhouding, welke functie, na de bewogen geschiedenis van deze fabriek, geconsolideerd werd tot chef van de gehele Utrechtse administratie.

De heer Geitenbeek is geen man van veel woorden, doch wel iemand die door zijn rechtschapenheid en taakopvatting aller vertrouwen verkrijgt en zich dat waardig betoont.

Wij wensen hem, zijn echtgenote en kinderen daarom van harte geluk en voor de komende 12½ jaar een gelijke mate van succes als in het verleden.

Wat kost dat?

- | |
|--|
| De Heer F. J. Monné uit de gereedschap-makerij bleek de tentoongestelde boren het beste naar waarde te kunnen schatten, zodat aan hem de prijs van f.2.50 wordt toegekend. |
| De prijzen waren: |
| Boor Ø 4 mm. f. 0,70 |
| Boor Ø 12,5 mm. „ 2,68 |
| Boor Ø 28 mm. „ 21.- |

De volgende week iets over micrometers.

de fabriek van week tot week Er werd

..... speciaal wat betreft onderdelen maak en gereedschappen, aan onze nieuwe producten VT4, 5 en SZ20 een stevige duw gegeven. De eindspurt moet dadelijk in de montage gehouden worden. Zet U schrap, want de finish 15 September moet gehaald worden. in afdeling huisvesting een vaste „Onderhoudsafdeling“ ingesteld. He twerk van de huisvesting is bijna al tijd onderhouden, zou men zeggen. Maar op deze dag (eens per 2 weken) wordt nu per toerbeurt een bepaalde afdeling een extra beurt gegeven, t.a.v. schoonmaak, lang en sluitwerk, defect meubiliair, defecte schakelaar, piepende deur en klemmende laden. Vooraf neemt de heer Le Grasse met de chef der afdeling deze karweitjes op. op verlenestellige wijze door Weldam en v. d. Giezen met menie gestreken op de luchtledingen. Wij hebben alle „ver-trouwen dat Weldam na „zijn“ trouwen de definitieve lak er eveneens netjes op zal brengen. een laatste restant van schuiverstangen etc. die niet van ons waren, ingepakt en verzonden; de gebruikte 20-liters persging naar Laagland; de buitensporige voorraad steelbuisen werd gezaagd en opgesta-gen (de rekken zijn evlo, maar 't ging). op de hoeken van de transportgng beschermijzer aangebracht. Niemand wordt echter verplicht, precies tegen deze ijzers aan te rijden, bij het transport. U mag gerust een wijde bocht nemen! geconstateerd dat de belangstelling voor de vitrine stijgt. Dat is prima. Speciaal ook de minder geschuolden wikkelen wij op. 1. Prijsvraagje is maar een aardigheid; maar neem kennis van de voorwerpen, vraag uw baas of anderen om nadere linclichingen, in een woord: leer!

DE MENS EN ZIJN ARBEID

tentoonstelling te Leiden

Onder deze titel wordt in de stadsgehoorzaal te Leiden in de week van 25 Augustus tot en met 3 September een tentoonstelling gehouden. De expositie draagt een zeer gedifferentieerd karakter en omvat een groot deel van het Nederlandse bedrijfsleven.

Men beoogt in de eerste plaats de aandacht te vestigen op de waarde van de mens in zijn arbeid, de verheffing van het vak en het ambacht tot een peil, dat niet alleen de arbeidsvreugde en de arbeidssterheid op een hoger niveau brengt, maar uiteindelijk en als gevolg daarvan ook de kwaliteit van het product ten goede komt.

Wijziging pauze

Voor de afdelingen Steekproefcontrole, Inpakkerij (incl. Inleerband) en Remplace is met ingang van 22 Augustus a.s. de pauzestijd gewijzigd en vastgesteld op 12.00 uur tot 12.30 uur (1e pauze).

Er werd

een aanvang gemaakt met het trekken van witte lijnen in de Plaatsbewerking, Politieverrij en Meubelmakerij. Binnenkort zijn de afdelingen Inpakkerij, Montage en Wikkel aan de beurt. De bedoeling hiervan is bekend: de looppaden schappen en producten; daardoor beschadiging te voorkomen en overal de orde en netheid te verkrijgen, die nu reeds kenmerkend zijn voor de fabriek Utrecht.

* **klare gekomen met de inrichting van de 2e verdieping in de middenleugel.** Hier zijn nu gevestigd de Inpakkerij, Steekproefcontrole, Inleerband, Remplace en Reserveer magazijn.

* **verbetering aangebracht in de dampafzuiging op afdeling Galvano, met name het nikkelbad.** De stofafzuiging in de Nabewerking is een probleem aan welks afdoende oplossing hard wordt gewerkt.

* **er wordt volgende week klaargekomen met het nieuwe magazijn van de Nabewerking (de plaatsijzers loods naast de Quonset).**

EXAMENS

radiomonteur en -technicus

Het bestuur van het Nederlandsch Radiogenootschap deelt mede, dat het in de bedoeling ligt in de eerste helft van October het schriftelijk examen te houden voor Radiotechnicus en Radiomonteur.

Zij die aan dit en eventueel aan het daarop volgende mondelinge examen wensen deel te nemen, moeten zich voor 15 September aanstaande opgeven aan het Secretariaat van de Examen-commissie van het Nederlandsch Radiogenootschap, Sweelinckstraat 71, Den Haag.

De kosten tot deelname ten bedrage van f.20,- voor het examen radiomonteur en f.25,- voor het examen radiotechnicus moeten eveneens voor die datum gestort worden op postrekening 23454, ten name van B. Sikkerreef, secretaris der examencommissie te Den Haag.

De tentoonstelling legt de nadruk op de arbeidsvreugde en wil tevens een richtsnoer vormen voor de ouders en kinderen, die staan voor het moeilijke probleem der beroepskeuze.

De tentoonstelling is geopend van 13.30-17.00 uur en van 19.00-23.00 uur. Op Zondag is zij gesloten.

Excursie naar het m.s. WILLEM RUYSS

Dank zij een vriendelijk gebaar van de Rotterdamse Lloyd is het mogelijk op Zaterdag 27 Augustus a.s. in de loop van de middag een bezoek te brengen aan het vlaggeschip van deze maatschappij, het motorschip Willem Ruyss, liggende te Rotterdam. De reis moet op eigen gelegenheid worden gemaakt. Reiskosten zullen ongeveer f.1.50 bedragen.

Het gezelschap zal ongeveer 150 personen mogen tellen. Introductie is toegestaan. Aanmelding Maandag a.s. tijdens het spreekuur van de Kern in de wachtkamer gelijkvloers.

Idee nr. 188

Dit idee is ingezonden door G. v. d. Velde, afdeling Galvano en bevatte een voorstel het bodereken van diverse stoffzuigeronderdelen op een enigszins andere wijze te doen plaatsvinden.

Het idee geeft tijdsbesparing en werd beloond met f.15.-.

FINS BEZOEK

Onze fabriek Maanweg werd dezer dagen bezocht door de heren Kallio en Brädstöm, Finse ingenieurs, die onder auspiciën van het Nederlands Instituut voor Efficiency een studieris door ons land maken.

Onze fabriek was het eerste bedrijf, dat door hen bezocht werd. De indruk die zij kregen, was zeer gunstig, vooral de Solax was voor hen een openbaring. Voor het stadsvervoer in Helsinki zouden deze handige en zuinige vervoermiddelen zeer bruikbaar zijn, meenden zij.

JEUGD VAN NEDERLAND

Interessante tentoonstelling

De tentoonstelling wordt van 19 Augustus tot 18 September a.s. in het R.A.I.-gebouw te Amsterdam gehouden. Zij is dagelijks geopend van 10-17 en van 19-23 uur. Op Zondag is dit van 13-17 en van 19-23 uur. De toegangsprijs bedraagt f.1.-. Voor jeugdige personen tot en met 18 jaar is dit 60 cent, evenals voor gezelschappen van ten minste 15 personen.

Het jeugdhotel „Laurier“, Lauriersgracht 116 te Amsterdam, dat over 100 bedden beschikt, verschaft voor f.1.- logies en voor f.2.50 drie maaltijden per dag. Er wordt getracht nog meer goedkope logeergelegenheden ter beschikking te stellen.

J. H. RIJNSENT, afd. Service 12 1/2 jaar in dienst

Over de juiste datum is enig geharrewar geweest en daardoor was het pas op Donderdag 17 Augustus officieel bekend, dat het op die dag 12 1/2 jaar geleden was, dat J. H. Rijnsent bij V.D.H. in dienst trad.

Aanvankelijk was hij meubelmaker op de meubelmontage en maakte hij deel uit van de unit, die belast is met het afwerken en nu point maken van onze mooie kasten. Sederdien heeft Rijnsent geen productie-werk meer verricht, doch is als meubelmaker van de afdeling „Service“ belast met het repareren en reviseren van beschadigde kasten. Dat hij het, vooral na de oorlog, toen de ondergedoken radio's weer beschadigd en vervuld opdkken, druk heeft gehad behoort geen betoog. Dat heeft Rijnsent echter nooit verdroten, want als een echte meubelmaker is hij doorgaans welgemoed en staat de hondekop bij hem aan de muur op moet weer, hetgeen voor de goede verstanders geen commentaar van node heeft.

De collega's van de houtfabriek hebben hem gehuldigd en verreed met een mooie Zweedse stalen schaf en een betel, voor een als het traditionele horloge en wat daarbij hoort.

Rijnsent, ook onze gelukwensen.

Hierbij betuigen wij onze grote dank voor de bliken van medeleven, ondervonden bij het overlijden en de begravingen van onze vriend J. A. Halden.

P. SPIER, afd. montage.
M. KOLF.

Hiermede betuig ik mijn hartelijke dank voor de vele bliken van belangstelling betoond tijdens mijn ziekte.

P. VOERMAN,
afdeling Huisvesting.

MUTATIES in chauffeurscorps

In het chauffeurscorps deze dagen niets dan blijde gezichten: Norbart Krom uit de Studebaker met oplegger en werd chauffeur van de directie, van der Heyden verhuisde zijn kleine Austin bestelwagen voor een gloednieuwe Chevrolet, waarop hij mateloos trots en zuinig is. Als troostprijs werd de Ford van de pendeldienst Utrecht-den Haag v.v. na 120.000 kilometers in VDH-dienst van een nieuwe motor voorzien, zodat Hagendoorn ook content kan zijn. De Studebaker wordt nu gereden door Aaldijk, die eigenlijk al oudgast is, aangezien hij in dienst van AREO heel wat kilometers voor VDH heeft gereden.

Op de Jaarbeurs nieuwe

ERES-producten

Van 6 tot 13 September wordt te Utrecht de Najaarsbeurs gehouden. STOKVIS zal daar nieuwe ERES-producten exposeren. Zodra de beurs geopend is, komen wij met bijzonderheden.

BRANDHOUT

Deze en volgende weken zal, om door de grote voorraad heen te komen, voor zeer lage prijs brandhout worden verkocht. Nadere bekendmaking op het bord in de hall. Te zijner tijd zal op normale basis de verkoop van brandhout worden hervat.

WEKELUKS NIEUWSBLAD VOOR HET PERSONEEL VAN DER HEEM N.V. - DEN HAAG - HOLLAND - NEDERLANDSCHE KROON RIJWELFABRIEK N.V.

tarief radiocentrales verhoogd

HET WAS VOORSPELD

Zoals men zich zal herinneren verscheen in Maart 1948 in ons blad het opzienbarende bericht, dat ons bedrijf radiotoestellen van honderd gulden zou gaan fabriceren. Deze aankondiging is inmiddels in daden omgezet, door de productie van de ERES KY 483, het kleine toestel dat, ondanks 15% weeldebelasting, in de winkels verkocht wordt voor de prijs van 108 gulden. Eveneens in Maart ontbrandde in de Kamers (en de pers) de strijd over het door de Minister van Verkeer en Waterstaat ingediende wetsontwerp inzake de radiodistributie. De PTT wilde de radiocentrales monopoliseren en vroeg een bedrag van 50 miljoen gulden voor de modernisering en uitbreiding.

Wij hebben toen betoogd, dat het hebben van een radiotoestel niet duurder was dan abonnering op een radiocentrale. Bovendien bood en biedt een eigen toestel meer mogelijkheden en geneugten, is in de vraag naar radio's sneller te voorzien door de levering van toestellen dag door de bouw van centrales, is de radio-industrie een belangrijk element in onze nationale economie en is het de vraag of de PTT kans zou zien de exploitatie lonend te doen geschieden tegen het toenmalige tarief van f.2,25 per maand plus f.0,50 luidsprekerhuur.

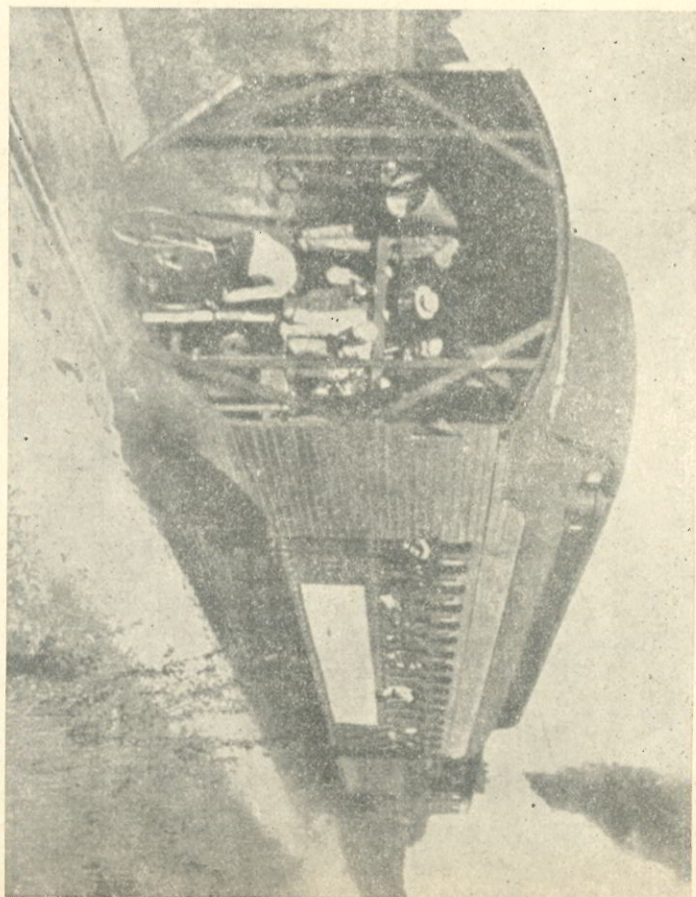
Gehoord hebbende de bezwaren van de Kamer heeft de minister op 23 November 1948 het wetsontwerp van de agenda afgevoerd.

Uiteraard heeft het ons als radiofabrikante grote voldoening gegeven, dat de strijd voorlopig in het voordeel van het „eigen toestel“ is beslecht, te meer daar de tijd geleerd heeft dat de radiofabrikanten hun beloften hebben ingelost in dier voege, dat nu volop radiotoestellen te koop zijn, ook in de lage prijsklassen.

De radiocentrale heeft daarmee getoond volkomen in staat te zijn aan elke vraag op korte termijn te voldoen.

En nu komt dezer dagen het bericht, wat wij daarbij ook hebben voorspeld, namelijk dat de PTT inderdaad geen kans ziet de exploitatie van radiocentrales lonend te maken tegen het bestaande tarief van 2,25 gulden per maand + 50 cent voor de luidspreker en het tarief heeft verhoogd tot 3 gulden plus 0,50.

Ook deze voorspelling is dus uitgekomen en als men vandaag weer voor de keus gesteld wordt: radiodistributie of eigen toestel, zal de beslissing evenmin moeilijk zijn.



Charles Murphy, 100 km per uur rijdend achter een trein. De huf doet dienst als windscherm; op de fietsen is een plankier gemaakt. Dit zonderlinge record werd gevestigd 50 jaar geleden, 30 Juni 1899, op Long Island (V.S.).

het halve eeuwfeest van een zonderling record 100 KM PER UUR ACHTER LOCOMOTIEF

Charles M. Murphy is nu 79 jaar en een jichtige oude heer, die in Maywood (Long Island, U.S.A.) zijn laatste levensdagen slijt, maar 50 jaar geleden was hij de man, die de aandacht van de gehele wereld op zich vestigde door, met een locomotief als gangmaker, de mijl te rijden in 57 1/2 seconden, reden waarom hij de bijnaam kreeg van „mille a minute Murphy“.

100 kilometer per uur op een fiets is een opzienbarende prestatie, zelfs vandaag, want noch het fenomeen Fausto Coppi, noch onze Gerrit Schulte, zullen die snelheid ooit bereiken hebben en de eniggen, die er wellicht kans toe zien, zijn de demi-fond rijders, de mannen achter de grote motoren. Maar ja, motoren die dit konden, waren er in 1899 nog niet.

Dit „mille a minute“ evenement was een typisch Amerikaans shownummer, zo goed, dat wij er na 50 jaar nog met genoegen over lezen.

De ingenieurs van de Long Island Railroad moeten deze genoten worden; evenmin als de middagpauze wordt deze doorbetaald.

Alle verdere regelingen over overwerk zijn duidelijk omschreven in art. 17 van het fabrieksreglement.

Er schijnt bij sommigen misverstand te bestaan over de uitbetaling van overwerk; soms meent men namelijk, dat een pauze, die bij overwerk ingelast wordt, doorbetaald moet worden. Dit is niet juist. Indien de arbeidswet een pauze voorschrijft

moet deze genoten worden; evenmin als de middagpauze wordt deze doorbetaald.

Betaling overwerk

Er schijnt bij sommigen misverstand te bestaan over de uitbetaling van overwerk; soms meent men namelijk, dat een pauze, die bij overwerk ingelast wordt, doorbetaald moet worden. Dit is niet juist. Indien de arbeidswet een pauze voorschrijft