

S	Z	e	b	i	i	O
S	e	t	u	n	n	n
n	e	X	e	e	O	d
k	e	l	i	X	n	g
w	e	e	i	d	i	s
r	u	r	e	e	d	O
d	n	r	n	O	t	s

Prijswinnaars

Tot de gelukkige prijswinnaars behoren deze week de heren J. M. Kouwenberg en P. van Strien, beiden Enaf. Zij hebben na puzzel 110 een totaal van resp. 104 en 103 punten behaald, zodat beiden de volgende week hun prijzen (f 10,—) tegemoet kunnen zien.

VERVOLG VAN PAG. 7

veel over Europese samenwerking of zoals dat deftig gezegd heet, Europese integratie.

Ik ben dan ook gaarne bereid u iets meer te vertellen over deze samenwerking, hierdoor in staat gesteld door op uitnodiging van de Algemene Nederlandse Metaal Bedrijfsbond een oriëntatiebezoek af te leggen bij de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal, gevestigd te Luxemburg.

Welke mening er ook ten aanzien van de verschillende vormen van de Europese integratiepolitiek of met betrekking tot het huidige economische stelsel der West-Europese landen moge heersen, niemand kan zich onttrekken aan een bestudering noch aan een beoordeeling van het experiment zonder weerga, waarmee in 1952 te Luxemburg door zes landen van Europa op het gebied van kolen en staal een begin is gemaakt.

In een volgend artikel hoop ik u over het tot stand komen van deze gemeenschap iets anders te vertellen, waarbij ik wel moet opmerken dat vele gegevens ontleend en/of bewerkt zijn aan de hand van publicaties, die door de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal werden verstrekt.

C. Oosthoek.

Hartelijk dank!

Voor de vele blikken van belangstelling, cranderonden bij mijn 25-jarig jubileum, zeg ik mede namens mijn vrouw directe, superieuren en personeel hartelijk dank. Het waren onvergetelijke dagen.

Noordeloos.

Spreekuur O.R. Maanweg

17 JUNI 1958.

1e pauze:
de heren Van Antwerpen — Kouwer,
2e pauze:
de heren J. v. d. Velde — Poppen.

CORRESPONDENTIE

H.R.K. te F.: U hebt, gelooft ik, het stukje over de invoering van het spreekuur op afdeling Arbeid niet helemaal begrepen. Voor alle zekerheid heb ik nog eens voor u geïntormeerd. Maar u hoeft echt uw ziekenfondskaart niet mee te brengen.

H.R. S. te B.: Nee, in uw geval lijkt 't mij bepaald niet nodig, dat u aan de Velling Verkeerskursus deelneemt. U geeft in uw brief blijk, dat u weet dat verkeer van rechts hofelijk moet worden behandeld, dat een band moet worden opgepompt via het ventiel en dat een rood knipperlicht op een auto kan betekenen, dat ie wat van plan is. U kunt zonder op te vallen aan het Nederlandse verkeer deelnemen, hoor! Laat u te zijner tijd nog eens wat horen uit 't ziekenhuis?

H.R. P. te G.: Ja, ik vind het met u jammer, dat de werklampioenschappen voetbal via de TV worden uitgezonden. Nee, een redelijke smoes om toch een dagje naar Zweden te kunnen gaan weet ik ook niet. 't Spaart in ieder geval een snipperdag uit.

Mevr. P. te G.: Ja, ik vind het met u prettig, dat de werklampioenschappen voetbal via de TV worden uitgezonden. Nee, wij geloven niet, uw man kennende, dat hij toch een redelijke smoes zal vinden om 'n dagje naar Zweden te gaan. Hij spaart er bovendien een snipperdag mee uit.

H.R. K., afd. Verkoer: Sorry, dat ik u in mijn onwetendheid met een pot van f 200,— en nerveuze spanningen bedocht. Ze blijken er dus achteraf beide niet te zijn. Neemt niet weg: succes vanavond bij boter, kaas en eieren. Vergeet u niet: links onderaan beginnen en de groeten aan Jan Willem.

LADDERPUZZEL 113

Door middel van de paardesprong, zoals bij het schaken gebruikelijk, kunt u van de in de vakjes geplaatste letters woorden vormen.

Hieruit ontstaat een rijmpje, dat betrekking heeft op ons bedrijf.

Om u enigszins op weg te helpen vertellen wij u, dat u bij de middelste letter van de figuur moet beginnen (dus de letter I).

Goede oplossingen worden beloond met 4 punten. Uw inzendingen moeten tijdig, d.w.z. vóór dinsdag 24 juni a.s. in het bezit zijn van meej. Hartswuiker, redactie VDH-tje.

Oplossing puzzel 110

HORIZON- TAAI: zakdoek trapeze rots stom naast dek oever dra overtaal bel erso re is silo stro re no gun el to akst waan bal op gele wed ramp cool en ans st ha hoor ed la hloot uno avegnar ale ragen mik oerol jeep hels pa lietman rekstok	VERTIKAAL: Zuudert kraag dos olte es rs atol pon enelt eerloos arte ere dreg zet kalm as eert onklaar el slagerij os ea aar top nifen widen schurft mf os hantelijk adern stak hola oogje ev aa barst anem gil roek een els pa he
---	---

VDH-bedrijfsvoetbal

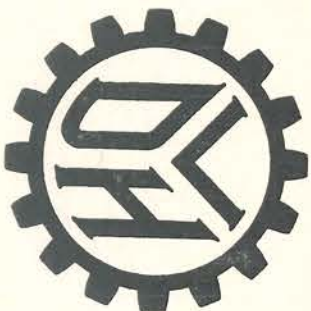
De wedstrijden, die maandag j.l. werden gespeeld hebben verrassende uitslagen opgeleverd.

Zo verloor tegen aller verwachting in het elftal van de Telco met 2—1 van het Enaf-team. Ook de Stampertij haalde het stoute stukje uit om de Stofzuigerafdeling de voet dwars te zetten en met 1—0 te winnen. De overige uitslagen lagen in de lijn der verwachting.

Draatrij—Montage 1—3
Enaf—Telco 2—1
Kantoor—Ger.makerij 0—5
Stofz. afd.—Stampertij 0—1

Voor maandag a.s. zijn de volgende wedstrijden vastgesteld:

7 uur, veld A: Stofz. afd.—Kantoor.
7 uur, veld B: Telco—Montage.
8 uur, veld A: Enaf—Stampertij.
8 uur, veld B: Draatrij—Ger.makerij.



het V.D.H.-tje

PERSONEELSORGAAN VAN DER HEEM N.V. DEN HAAG UTRECHT HOLLAND
Verkoopkantoor VAN DER HEEM N.V. en Eerste Nederlandse Autorijwielafabriek N.V.

Redacteur: C. Schrevel.
Redactie Adviescommissie: dr. Joh. H. Scheurer (voorzitter), C. A. M. Kroon, L. F. Laurier, drs C. A. A. van Luttervelt en ing. J. Koorda.

EXPO

EXPOSÉ

Het Verkoopkantoor, dus onze exportafdeling, heeft jongstleden zaterdag en zondag integraal een bezoek aan de Expo gebracht, zulks op uitnodiging van onze Belgische verkooporganisatie. Wie appelen vaart die appelen eet. Als men de gehele dag zijn zorgen aan het buitenland wijft is het een logische consequentie, dat men wel eens belangstellend wordt naar dat onbekende gebied van over de grens, vooral als daar een Expo te zien is.

BOEIENDE RONDGANG

Wij zijn geen overtuigde museumgangers. Bij het binnentreden in zo'n uitstallingspaleis valt op ons wat wij noemen de museumitis, een gevoel van vergaande uitputting dat binnen de tien minuten onze laatste reserves wegzuigt en ons na een volledige rondgang als wankele Drees-figuren de zelfde deur doet uitstromen waar wij slechts kort tevoren als man in de kracht van zijn leven kwiek naar binnen huppelden, of liever schrelden, want huppelen doet men niet in een museum. Wij kunnen oprecht getuigen dat twee dagen Expo onze lichamelijke en geestelijke conditie minder aangetaast hebben dan vroeger een uur museumbezoek. Wij hebben gehoord van een oude collega en een oud-collega — alle paviljoens hebben afgelopen — keke daarvan zelfs tweemaal —, die zaterdagavond een niet nader te noemen aantal pulen gerstenat aan de man brachten en daarna nog fris aan de tweede Expo-ronde, en maandag om half negen weer aan de thuisronde begonnen.

Dat doet de Expo. Waarom? Omdat er zoveel interessants en schoons te zien en te beleven valt, dat de geest het wilt van het lichaam en het dwingt tot ongekende prestaties en dan bedoelen we daarmee niet een ritje in de wilde muus — een diabolische achtbaan — of een adembenemende opstijging in vijftien seconden naar de bovenste bol van het atomium (104 meter hoog), een reisje dat menig een zal heugen. Ons niet, want we namen de roltrap.

Het atomium, symbool van de wereldtentoonstelling, heeft de vorm van een metaalkristal 150 miljard vergroot. Het domineert de gehele expositie en is reeds op grote afstand te zien; het is een indrukwekkende manifestatie van de hedendaagse metaalbewerking. De afmetingen zijn enorm en de gehele dag door staan duizenden bezoeken

kers zich te vergaapen aan dit geweldige, glimmende geval dat ook na de Expo het symbool van Brussel zal blijven. Men zegt dat de aluminium bekleding gegarandeerd twintig jaar glanzend blijft en dat zal wel zo zijn mits de kwaliteit beter is dan die van de roltrap die zondag al defect was.

Het atomium is slechts het symbool, de tentoonstelling is er omheen gegroepeerd. Wij hebben zo de indruk gekregen dat er voldoende materiaal is bijeengebracht om de geïnteresseerde bezoeker gedurende enkele weken doorlopend te boeien. Als men één of twee dagen gaat, moet er op drastische wijze aan beperking worden gedaan. Wat men dan wel of niet moet gaan zien? Wel, dat moet ieder voor zichzelf bepalen en het hangt geheel van 's mensen interesses af. Laten we vooropstellen dat er voor iedereen ontzaglijk véél te genieten valt, vooral voor ons die werkzaam zijn in een bedrijf dat zich bezig houdt met de vervaardiging van moderne producten waar welenschap aan te pas komt.

Op grond van onze eigen beperkte waarneming en gesprekken met anderen, durven wij wel enkele aanbevelingen te doen:

Een rondrit per autotreintje over het gehele gebied van de tentoonstelling. Kosten dezès 20 francs à 8 ct. — f 1,60 een goede koop, omdat men al zittend een algemene indruk van het geheel krijgt. Men kan dan ook constateren dat de architectuur van vele gebouwen zo modern en nieuw is, dat bij wijze van spreken een lege Expo al een gang naar Brussel waard zou zijn. Op ons — maar nogmaals, dit is een zeer persoonlijke visie — maakten

bijzonder veel indruk het door Le Corbusier ontworpen bizarre bouwsel van onze vrienden in Eindhoven, verder het machtige Amerikaanse paviljoen en het zeer fijne en aparte kerkje van de Heilige Stoel.



Dat bouwsel uit Eindhoven is door Le Corbusier waarschijnlijk niet bizar bedoeld, doch de gemiddelde mens kijkt er toch echt wantrouwend naar als vreesde hij dat het een soort valkuil is waar men binnengelokt wordt om daarna het willoos slachtoffer te worden van de ongewone licht- en geluids-demonstraties die men hier kan ondervinden. De meningen daarover liepen nogal uiteen, doch dat is ook het geval met de appreciatie van Simon Vinkenoog's dichtkunst. Gaat u er maar eens heen, maar verwacht niet een romantisch muzikje met bijbehorende lichtbeelden te krijgen, want dan komt u bedrogen uit.

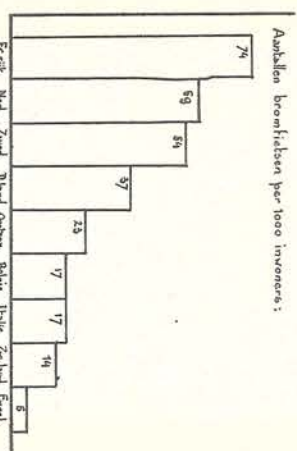
Waar niemand teleurgesteld vandaan kwam was de Circarama, een onderdeel van de Amerikaanse inzending. Deze circarama was naar onze mening het meest meeslepende evenement aan welks magische indruk niemand ontkwam. Het is een bioscoop met projectie tegen de binnenwand van een ronde zaal. De kijkers staan in het midden en het is werkelijk zo, dat men precies dezelfde indrukken krijgt als bij voorbeeld uit een rijdende auto, of een vliegtuig, of een trein; met andere woorden: de echte ruimtelijke weergave. Deze attractie mag men zeker niet missen.

Voor ons interessant in het Amerikaanse paviljoen is verder de studio voor kleurentelevisie, waar men de uitzending tot stand ziet komen en op de kleurentelevisietoestellen het resultaat kan observeren, hetgeen interessante conclusies ten aanzien van de aantrekkelijkheid van deze TV mogelijk maakt.

TIEN JAAR SOLEX

Zondag j.l. was het precies tien jaar geleden dat het rijwiel Solex door Stokvis en Van der Heem werd geïntroduceerd. Wij vinden dit feit belangrijk genoeg om er uw aandacht voor te vragen.

In een persconferentie die op dinsdag 8 juni 1948 door de heer E. F. Brilsson, directeur van R.S. Stokvis & Zonen N.V. en wijlen de heer Jan van der Heem werd gehouden, werd het rijwiel Solex geïntroduceerd. Uiteraard stonden beide heren uitvoerig stil bij dit oorspronkelijk uit Frankrijk afkomstige product. Zoals te doen gebruikelijk bij dergelijke gelegenheden werden ook voorspellingen gedaan.



Bovenstaande gegevens werden gepubliceerd in het *Monthly Bulletin United Nations*.

Vóór 1940 waren er in Nederland ongeveer vier miljoen fietsen. De heer Jan van der Heem nam aan dat er op den duur van deze vier miljoen zeker 10 % (400.000) bromfietsen zouden zijn. Zoals u weet is deze voorspelling niet uitgekomen, in tegendeel de verwachtingen zijn ver overtroffen. In-

VERVOLG VAN PAG. 1

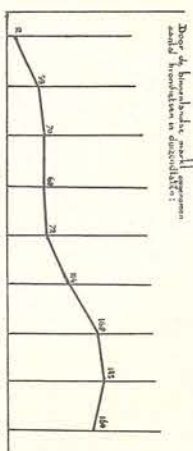
De Russen hebben — uiteraard — een geweldige groot paviljoen, waar de propaganda niet geschuwd wordt. Wie een 15 meter hoog bronzen beeld van Lenin wil aanschouwen kan hier terecht. Ook staan er enkele voorbeelden van aardsatellieten, onder andere de Spoetnik, en dat leek ons geen ongeslaagde demonstratie van het technisch kunnen van deze heren wier genie men zeker niet mag onderschatten.

Frankrijk had een paviljoen dat het midden hield tussen een vliegtuigloods en een circus tent. Geweldig groot en gedurd van lijn met veel knappe dingen, misschien een beetje met de Franse slag opgesteld, maar bepaald niet saai of houtenig.

En ja Nederland — een paviljoen dat niet zoveel gekost heeft als het Franse, maar hoogst aantrekkelijk door het bewegende water, de gelt op de dijk en de welvarende koepelstenen op stal. Wij hebben al deze kampeementen aandachtig bestudeerd toen buiten een kolossale regenbui alle internationale verkeers onmogelijk maakte.

Het Oostenrijkse paviljoen, evenals het Nederlandse omgeven door — ondiep — water, is het beste bestudeerd door de heer Kerckhof en een beste gids in Vrolijk België zal de heer Schutte zijn.

Werkelijk, het is een onbegonnen



Bovenstaande gegevens ontleend aan het R.A.I.-Jaarverslag 1956-1957.

snelheid van 40 km per uur, mensen langs de weg zag racen, behoren naar onze maatstaven niet meer tot de bromfietsen. In de tien jaar dat wij Solex-en maken, hebben wij ons aan dit principe gehouden en wij hebben er nog steeds geen spijt van gehad.

Ter verduidelijking publiceren wij hierbij twee grafieken, die respectievelijk de verkoop van de bromfiets in de afgelopen jaren en de bromfietsdichtheid weergeven.

De komende jaren zullen ons leren of deze fantastische groei, waarvan de Solex zo'n belangrijk aandeel heeft, zich zal voortzetten.

Wij prijzen ons gelukkig, dat de heer G. Verbeek en de heer J.H. Hols bereid waren voor dit VDH-tje een bijdrage te leveren in verband met deze mijnpaard voor onze Solex.

U vindt hun artikelen respectievelijk op pag. 4 en pag. 5. Voor hun medewerking zeggen wij hen hartelijk dank.



kend gezicht.

Het gehele gezelschap van het Verkoopkantoor bewaart in ieder geval de allerbeste herinneringen aan dit uitstapje en men vraagt zich uiteraard niet veel belangstelling af waar en wanneer de volgende wereldtentoonstelling zal worden gehouden.

Degenen die deze excursie mogelijk hebben gemaakt weten in ieder geval dat hun initiatief wel op bijzonder hoge prijs is gesteld.

Pedaal- ridderlijk

In onze taal kennen we het woord „ridderlijk“. De mens, op wiens getrug het woord toegepast is, de kwalificatie ervan, willen we dan een pluim geven, zo in de trant van „hij heeft zich als „n ridder gehouden“.

Hoewel de tijd van kastelen en ridders al een heel poosje achter ons ligt, is ons nog zoveel uit de schooldid en boeken in ons geheugen overgebleven, dat we bij een „ridder“ denken aan fierheid, loyaliteit, moed en élégance. Die ridders boisten nog al eens tegen elkaar op en dan was het soms vechten op leven en dood. Maar als eerste voorwaarde gold altijd openheid en eerlijkheid. Elke ridder loonde zijn kleuren, opdat de ander wist met wie hij te doen had.

We kennen nu meer een ander soort botsingen en wel op onze overruichte straten tussen de ridders van diverse vervoermiddelen. Zij, die per rijwiel of bromfiets zich door de menigte wringen, pleegt men vaak „pedaalaridders“ te noemen. Hun stelen ros is dan in de plaats gekomen van het warmbloedige paard der vorige eeuwen.

Hoewel er echter anders mag zijn tussen de oude en de pedalaridders, van beiden zullen we mogen verwachten, dat ze „ridderlijk“ zijn, eerlijk en open jegens elkaar.

Daarom was ik vorige week een beetje teleurgesteld. Op een avond werd ik thuis opgebeld door een mij onbekend persoon uit Den Haag. Hij noemde zijn naam en vertelde me het volgende. Bij 'n naar huis gaan per rijwiel werd hij, doordat een bromfietsier hem geen voorrang verleende, in een situatie gedwongen, waardoor hij een botsing en schade opliep. Toen hij aan die bromfietsier zijn naam vroeg, weigerde deze hem die te noemen; de man sprong op zijn brommer en kniep er tussenuit. Omstanders, die hem kenden, zelden aan het slachtoffer, dat de man bij Van der Heem werkte. Dat was alles wat hij wist. Deze zaak is natuurlijk verder uitgezocht.

Ik laat nu in het midden, of die Van der Heemse bromfietsrijder gelijk had of niet, schuldig dan wel onschuldig was, maar hij heeft als pedalarider in dit botsingsgeval niet ridderlijk zijn kleuren getoond, maar is als een kleinloos, onpersoonlijk, onbekend verzen er vandoor gegaan.

Dat nu vind ik jammer. Al mag ons menselijke verkeers anders zijn geworden dan in de middeleeuwen, we moeten ridders zijn in dat verkeer, onverschillig of we op een paard dan wel met pedaalvoertuigen op elkaar stoten.

Schleuter.



ONDERDIRECTEUR A. SMIT 25 jaar bij ons in dienst

Ik constateer wel eens, dat er bij sommige jongeren een zekere misnoegdheid is, omdat zij denken dat er in dit land of bij onze firma geen carrière gemaakt zou kunnen worden. Als zij dan maar eens om zich heen zouden willen zien, dan zouden zij op voorbeelden te over stuiten, van mensen, die onder aan de ladder begonnen zijn en die nu op één der hoogste sporten staan. Ze moeten echter niet verwachten, dat zo iets snel gaat en zonder grote inspanning en toewijding.

De carrière van de heer Smit is er een voorbeeld van, hoe de combinatie van bekwaamheid, toewijding en zakelijk inzicht iemand, die in een eenvoudige functie begonnen is, aan de top kan brengen.

Toen de heer Smit 25 jaar geleden bij Van der Heem in dienst trad, werd hij op de afdeling Inkoop geplaatst, die hij nooit meer zou verlaten.

Als chef van de afdeling Inkoop heeft de heer Smit onze onderneming zeer gewichtige diensten bewezen, en ik overtuigd niet als ik beweere dat een van de belangrijkste factoren, die winst of verlies van de onderneming bepalen, de Inkoop is. Ruwweg 50 % van de omzet moet ingekocht worden, zodat enorme bedragen door afdeling Inkoop gekanteerd worden. Enkele procenten goed koper of duurder inkopen heeft een belangrijke invloed op het resultaat van de onderneming.

INKOPER VAN FORMAAT

Waarom is nu de heer Smit een goede inkoper?

Omdat hij absoluut eerlijk en onbreukbaar is — een voor een inkoper onmisbare eigenschap - en derhalve het volledige vertrouwen der directe geniet. Omdat hij een dynamische persoonlijkheid is, die in elke penibele situatie snel en juist weet te handelen en de leveranciers tot grotere prestaties weet aan te zetten.

Omdat hij bij de leveranciers gezien is, niet alleen omdat hij de man is, die de grote orders heeft weg te geven, maar vooral omdat zij in hem de man zien, waarmee men een afspraak kan maken en die deze afspraak dan nakomt.

Omdat — en zo zou ik nog een hele tijd door kunnen gaan.

De belangrijkheid van de functie en de wijze waarop deze door de heer Smit vervuld wordt, hebben onlangs geleid tot zijn benoeming tot onderdirecteur van onze onderneming. Indien ooit een benoeming verdiend was, dan is het deze wel.

Ik hoop, en dat hopen velen met mij, dat de heer Smit nog een belangrijke aantal jaren zijn krachten in dienst van onze onderneming zal mogen stellen en dat hij een belangrijke steen zal bijdragen tot haar bloei.

fr P. G. Zaaijer.

De viering van het 25-jarig jubileum van de heer A. Smit is als volgt:

Het personeel wordt donderdag 19 juni a.s. na werktijd in de gelegenheid gesteld de jubilaris te feliciteren in de grote zaal van het Ontspanningsgebouw.

Vrijdag 20 juni is er 's middags tussen 14.30 en 16.30 uur receptie voor relaties, eveneens in de grote zaal van het Ontspanningsgebouw.

DE BROMFIETS belooft een GOUDEN TOEKOMST



Wie een behoefte weet te scheppen, heeft de beste verkoopkansen. Betreft men deze commerciële wet op het verschijnsel „bromfiets“, dan komt men in de knoop door twee vragen: bekende de komst van de eerste bromfiets het creëren van een behoefte, of voorzigtig zij juist in een, misschien latente, behoefte? Wij herinneren ons goed hoe uiteenlopend de reacties waren toen na de oorlog in Nederland voor het eerst weer het „rijwiel met hulpmotor“ werd gelanceerd. Zo hardnekkig als de ene groep van „deskundigen“ beweerde, dat de herleefde bromfiets toch weer spoedig de dood voor ogen zou krijgen, zo beslist was de andere groep in zijn uitspraak dat dit volgens de moderne technische inzichten tot stand gekomen gemotoriseerde vervoermiddel, een leger van sympathisanten mee zou krijgen. Wie gelijk heeft gekregen, weet u zelf wel. Nieuwe technieken, nieuwe materialen, welke mogelijkheden bieden, die vroeger onbereikbaar schenen. Toen het, laten we zeggen, conventionele rijwiel zijn intrede in de wereld deed, is daar heel wat praat over geweest. Toen Ford voor het eerst zijn zich zelf voortbewegende vehikel over een modderige landweg liet hobbelen, is er aanmerkelijk meer gepraat en geschreven en getwist. Maar de figuratieve stof, welke de bromfiets heeft doen opwaaien, heeft in dit opzicht alle records in een minimum van tijd vernietigd. In Frankrijk, in België, in Nederland, in Duitsland, in de Scandinavische landen, in Engeland, in Italië, in de Sovjet-Unie zelfs, won de bromfiets sneller terrein dan zij, althans in het beginstadium, zelf rijden kon. Nog zijn er vele tegenstanders van de brommer. Wij geloven niet dat dit aan het vervoermiddel zelf ligt, maar aan de berijders, die gebrek aan zelfbeheersing ongelukkig genoeg laten samengaan met een door hen bijnaar moeilijk aan te kweken gevoel voor verantwoordelijkheid tegenover andere deelnemers aan het verkeer.

Wij betrappen er ons dikwijls genoeg op ook te schelden op de vermalde bromfietsen, waarvan het hels gekneteld de rust van een stille zomeravond verscheut. De afgruiselijke herrie van sommige types, is een anti-propaganda voor de in wezen toch zo zegerijde bromfiets. De fabrikanten die jaren achtereen, al dan niet opzettelijk, verkocht hebben op de „psychologie van de herrie“ — voor vele jongeren een onjuist synoniem voor snelheid — bejagen het nu gelukkig ook in te zien en haasten zich het voorbeeld te volgen van hen, die van meet af aan een geruisloze, althans een „fuislerende“ brommer op de markt hebben gebracht. Het is allemaal een kwestie van wennen. We zijn er van overtuigd, dat degenen die nu nog gergeld aan de uitlaat knoeien „om eens lekker te scheunen“, dit beu zullen worden en

het bromfietsverkeer zich even rustig over de wegen zal bewegen als de automobielen.

En dit brengt ons op de toekomst, die wij in de kop van onze overpeinzing goud hebben beloofd, dank zij de bromfiets.

In 1948 reden in Nederland 8.000 bromfietsen. Nu, tien jaar later, zijn het er 100 maal meer. Over een jaar of twee zitten we zo goed als zeker aan het eerste miljoen en voordat wij met pensioen gaan — dat duurt nog wel even — zal een verkeerstelling leen, dat tussen de drie en vier miljoen Nederlanders zich dagelijks op de bromfiets verplaatsen. Weet u wat dat betekent?

Laten we eens terugdenken aan de beginnijd van het traprijwiel. De ontwikkeling daarvan is heel wat langzamer geweest, dan die van de hedendaagse bromfiets. Maar toen de Nederlanders de smaak van de fiets (waar

DOOR
G. VERHEUL,
Directeur Vereniging
„Nederlands Fabrikant“.

komt die naam toch vandaan?) te pakken kregen, kreeg de industriële werkgelegenheid een stevige por in de goede richting. Ook al werden toen nog vele onderdelen uit het buitenland betrokken, toch groeiden in ons land echte rijwiefabrieken, die over werk niet te klagen hadden. Maar de toename van het aantal wielrijders met hun speciale eisen, kreeg ook vat op de mode, die de noodzaak inzag, zowel voor de dames als voor heren gemakkelijker kleding te ontwerpen. De heirscharen van fietsers begonnen de overheid ook steeds dringender te verzoeken om betere wegen of in elk geval om speciale rijwielpaden. Er ontstond een levendig rijwieltoerisme, een nieuwe bron van inkomsten voor vele fabrikanen en handelaren, terwijl menige „uitspanning“ door dat nieuwe toerisme een grotere geldla kon aanschaffen.

Veel heviger trilt het brommen van thans honderdthuisduizenden en straks miljoenen Nederlanders door in de nationale economie.

Wij zien het als een compliment voor de vaderlandse industrie, dat zij zich zo snel heeft ingesteld op de vervaardiging van bromfietsen en vooral van de daarvoor noodzakelijke onderdelen. Afgezien van verscheidene merken, waarvan de motoren worden geïmporteerd, kan in het algemeen gesteld worden dat de bromfietsindustrie een overwegend Nederlandse aangelegenheid is, waarin het Nederlandse fabriekat ruimschoots aan zijn trek komt. De veel snellere vervanging van oud door nieuw dan bij het conventionele rijwiel plus de te verwachten enorme afzet aan nieuwe gebruikers, verzekerden de desbetreffende industrie voor

tientallen jaren van een interessante markt. Dit zijn dan nog maar de directe profieten. De indirecte werkgelegenheid door loeden van de bromfiets zal evenzeer een miljoenen-affaire blijken te zijn. Wij stemmen volledig in met hetgeen onlangs in een rijwielblad is gesteld ten aanzien van de noodzaak, waarvoor alle betrokken komen te staan, om de groei van het bromfietsverkeer op te vangen. Wij geloven stellig ook, dat er mettertijd speciale wegen moeten komen voor het lichte gemotoriseerde verkeer. Honderden rijwielhandelaren in Nederland, wier omzet in gewone rijwielen misschien zal teruglopen, zullen dit verloren terrein ruimschoots kunnen compenseren door zich in te stellen op het bromfietsverkeer. Dat zal van de handelaren speciale reparatie-inrichtingen en servicestations eisen. Daarvoor zullen nieuwe gereedschappen, werktuigen en machines nodig zijn, te leveren door de Nederlandse industrie. Daarbij komt nog dat de inventieve geest van de technici nog lang niet uitgeput is, als het gaat om het verbeteren van de bromfiets. De bromfiets is over het algemeen, over haar kinderziekten heen. Toch zijn er nog talrijke technische details — op zich zelf soms moeilijke vraagstukken — welke verbeterd kunnen en zeker zullen worden. Daaruit kunnen nieuwe perspectieven ontstaan, die de gehele ontwikkeling van dit speciale verkeer, dat onmogelijk meer is weg te denken, nog meer kunnen bespoedigen, dan wij nu reeds mogen verwachten. Aldus beschouwd, zien wij goud glansen in de toekomst, waarheen brommend Nederland op weg is.

*) Het is een verbasende van de oorspronkelijke Franse benaming „vélo-pède (snelvoeter)“ die via fleslepé tot fiets werd. Red.

KOM ER IN

Deelnemers aan het 7e CIM congres hebben donderdagmiddag 5 juni jongstleden een bezoek gebracht aan ons bedrijf Maanweg.

U vraagt: „Wat is dat 7e CIM?“ Welnu, 7e CIM is een afkorting van 7e Congrès International des Fabrications Mécaniques, populair gezegd: een vergadering van de grote jongens uit de internationale metaalwereld.

Een aantal van deze heren, afkomstig uit 18 landen, hebben een halve dag bij ons rondgekeken.

De ontvangst vond plaats in de Kleine Filmzaal, waar tal van Van der Heem producten tentoongesteld werden.

Deze bijeenkomst, waarbij ook de heer L. W. van der Heem aanwezig was, werd geopend met een welkomwoord door ir. Zaaijer, waarna de heer Van Luttervelt een en ander vertelde over Van der Heem N.V.

Vervolgens werd de bedrijfsfilm vertoond, met explicatie in het Frans, Duits en Engels; daarna bezocht men in verschillende groepjes de Wikkeldeling, Gereedschapmakerij en de Kastfabriek.

Tot slot bleef men nog geruime tijd bijeen in de nieuwe kantine, waar vragen werden beantwoord en waar prof. Dalt Wisney — u allen bekend van de Bonte Avond — een internationale smeltenshow bracht.

SOLEX-DECENNIIUM

door Th. Holst

Het is een onaangetaste eigenschap van oorlogen, dat zij grenzen negeren; landsgrenzen zowel als psychische. Technische grenzen erkennen zij nauwelijks.

Het zal wel immer een open vraag blijven of de snelle technische vooruitgang, welke oorlogen plegen te veroorzaken, al of niet als een voordeel voor perioden van vrede moeten worden beschouwd.

Dat echter talloze technische vindingen voor grote bevolkingsgroepen zegenrijke resultaten atweren, kan onmogelijk aan twijfel onderhevig zijn. Als men ziet welke vorderingen in de geneeskunde, de elektronica en de motortechniek van direct nut voor alle mensen zijn, moet men erkennen, dat de oorlog de komst hiervan op zijn minst heeft versneld. En, waar wij hier maar een heel kort postje op de aarde mogen verblijven,ijn wij er blij om, dat wij deze welinge goede zijden van de oorlogen dan ten minste ook mogen beleven.

Nu willen wij geenszins gaan betogen, dat de bromfiets een oorlogsproduct is. Echter — en dit is voor een goed begrip van de ontwikkeling van de bromfiets wel erg belangrijk — is speciaal voor ons land de opkomst van de Nederlandse bromfiets toch voor een deel door de daaraan voorafgaande jaren van tegenspoed bepaald. Tenminste voor wat zijn numerieke ontwikkeling als Nederlands product met alle sociale en industriële aspecten van dien betreft.

Immers,.... ongetwijfeld zou een zekere vorm van rijwielmotorisering zijn gekomen. Maar het is een heel verschil of wij die zouden hebben zien komen langs de geleidelijke, en wellicht zeer onzekere, weg van het goedkope „minimium“-vervoermiddel voor de minst „aagkrachtigen of als het soort van idder in de nood, die het thans geworden is. Na de oorlog immers zaten wij zonder vervoermiddelen, zonder deviezen, zonder... alles. Met vallen en opstaan kwam onze economie, en daarmee het wegverkeer, op gang. Het volkomen ontoereikende wagenpark in korte tijd door middel van import aan te vullen, was ondenkbaar. De periode van de aankoop- en rijvergunningen herinneren wij ons allen. Dat er dus voor een economisch en weinig deviezen vereisend vervoermiddel een grote taak was weggelegd, was zonder meer duidelijk.

Toch is dit bij lange na niet de voornaamste reden van de bloei van het nieuwe vervoermiddel, dat wij later met „bromfiets“ zouden gaan betielen.

Veel vroeger reeds hebben technici gezocht naar wegen en mogelijkheden om de voordelen van mechanisatie binnen het bereik van grote lagen van de bevolking te brengen. Theoretisch gelukten deze pogingen veel eerder dan praktisch. En dat is begrijpelijk, indien men bedenkt,

welke zeer tegenstrijdige eisen aan een motor + rijwiel worden gesteld, die bestemd zijn voor dagelijks gebruik, door iedereen.

Niet alleen echter waren het technische tekortkomingen — en deze waren er zeker! — die toen maakten, dat elke poging tot het motoriseren van een rijwiel.... een motorfiets opleverde. (Men denke slechts aan de... eerste motorfietsen van omstreeks de



De tuurmitloerste Nederlandse Sotex (1957) met zijn genide pioniers: mijnheer Leo (rechts) en heer E. F. Brilsson.

eeuwwisseling en aan de enorme opkomst van de categorie van „onder de 60 kg“ in de dertiger jaren).

Naast het relatief hoge gewicht van de krachtbrommen en hun grote omvang was er een nog veel belangrijker reden voor het falen van die vroegere pogingen tot het motoriseren van de „massa“, die „massa“ wilde niet gemotoriseerd worden! Toen nog niet.

Toen zag „de man in de straat“ in een bromfiets (of wat daarvoor toen doorging) nog niets anders dan een lichte motorfiets. En motorfietsen waren gevaarlijke dingen. En je moest er een lederen jas bij dragen. En je hoed woei af. Nee, dat lustte men zeker niet. Om van de dames maar niet te spreken.

Er moest nog heel wat gebeuren voordat én de technische problemen waren opgelost en het publiek rijp was voor die „mechanisatie van de massa“, droombeeld van enthousiaste en voortuitziende lieden.

Hoofdredacteur
Het gemotoriseerde rijwiel

Mijlpaal.

Het is omdat tijdens de oorlog — eigenlijk reeds kort daarvoor — de juiste technische ideeën rijpten en de oorlog zelf zorgde voor de psychologische rijpwording van de mensen, dat wij in de aanvang het onaangetaste woord „oorlog“ moesten bezigen als inleiding tot het ontwerp bromfiets. Dat juist na 1945 de allerluchste vorm van mechanisatie mogelijk werd, is dus door een vrij groot aantal zeer uiteenlopende, maar in dezelfde richting werkende factoren veroorzaakt. Overzien wij al deze factoren, dan moet worden geconstateerd, dat het toch in feite de techniek was, die de laatste en beslissende stoot gaf. Door het voortschrijden van metallurgie, carburatie-techniek en inzicht in dat hoogst eenvoudige, maar toch zo heel moeilijke machientje, dat tweelaktomotor heet, werd de naoorlogse mijlpaal der massamechanisatie bereikt.

Het is achteraf heel moeilijk na te gaan wie nu eigenlijk de schepper van de bromfiets is. De idee op zich zelf is al zo oud als de tweewieler zelf. Wij moeten ons dus niet afvragen wie deze idee schiep, maar wie hem uitvoerbaar maakte! En dat is ongetwijfeld de Franse carburatorfabriek Sotex geweest. Tijdens de oorlog in het geheim ontwikkeld en beproefd kwam de Vélosolex in Frankrijk in 1947 op de markt. De belangstelling ervoor was enorm.

Hiermede willen wij zeker niet betweten, dat anderen geen aandeel zouden hebben gehad in de opkomst van het gemotoriseerde rijwiel, zelfs eerder producten van overeenkomstige aard uitbrachten. Al die andere pioniers zijn op een enkele uitzondering na weer van het toneel verdwenen of moeten genoegen nemen met een figurantrol. De reden hiervoor moet onze inzichten worden gezocht in de visie op de grote massa der wielrijders. Hoevel wij het hierboven over „psychische rijpwording“ ten aanzien van de mechanisatie hebben gehad, mag hieruit niet worden geconcludeerd, dat het publiek en masse op alles zou willen rijden, dat een motor had. Verre van dat. Men had de motor geaccepteerd als dagelijks gereedschap, maar de stap naar het zelf bedienen van de motortweewieler was voor velen toch nog steeds een heel ding.

En het was nu juist de visie van Sotex, die een vervoermiddel deed ontstaan, dat door zijn eenvoud en gelijktijds met het vertrouwde rijwiel die stap voor talloos velen gemakkelijk en aantrekkelijk maakte.

(VERVOLG VAN PAG. 5)

Technisch gemakkelijk, financieel en praktisch aantrekkelijk. Hoe zuiver Solex in de roos heeft geschoten is eerst goed duidelijk indien men bedenkt, dat van de circa 800.000 bromfietsen, die wij in Nederland thans tellen, circa 300.000 Solex heten. Ook in het land van herkomst, Frankrijk, heeft Solex ongekende omzetten geboekt.

Een tweede, wellicht nog treffender bewijs is het feit, dat Solex zich als werkelijk „rijwiel met hulpmotor“ in zijn eenvoudige (en oorspronkelijke) vorm met zoveel succes handhaafde in de recente tijd van teruglopende conjunctuur. Waar de totale onzetten sterk zijn teruggelopen, heeft Solex juist in 1957 zijn hoogste jaarproductie getoond! En dat nog wel in een periode waarin een deel van het meest jonkere — bromfietspubliek een duidelijke voorliefde voor luxe brommers aan de dag legt.

Met andere woorden: het blijft dus dat de rijwieleigenschappen, de eenvoud, het welnige geruis, de lage kosten en de simpele bediening zwaarder hebben gewogen dan luxe uitvoeringen, versnellings en wat dies meer zij: voor de grote massa dan, wel te verstaan.

Met dit alles voor ogen ziet men eerst goed, hoe vooruitzend en scherp de Solex-visie op de massamechanisatie is geweest.

Wonder?

Is het nu niet verwonderlijk, dat niet een motor- of rijwielabriek, maar een zo gespecialiseerd bedrijf als een cabineurfabriek deze vormgeving schiep? Neen. Temminste niet in onze ogen.

Een tweetakmotor is een „onmogelijk“ ding. Enerzijds, vooral constructief, hoogst eenvoudig; anderzijds een kruide-roer-mes, waar het gaat om zijn gascirculatie, vulling, compressie en thermische condities. Wij gaan hier niet op de techniek in, maar wezen dit punt aan om duidelijk te stellen, dat het juist op de weg van deze carburatie-experts lag om het tweetakprincipe te gebruiken en daarvoor een voedingssysteem te ontwikkelen, dat grote bezwaren van de orthodoxe carburateurs en benzinetoevoer vermeerde. De afwezigheid van een benzinekraan, van aan slijtage onderhevige delen en van de mogelijkheid van allerlei storingen, maakt de Solexmotor juist zo bij uitstek geschikt voor het rijwiel. Hand in hand hiermee werd bereikt, dat de motor op laag toeren tal draaiend een behoorlijk draaimoment levert, hetgeen een voordeel van grote waarde is.



17 juni a.s. zal de heer A. C. van Gaaen, *Machinist*, vele gelukwensen in ontvangst moeten nemen ter gelegenheid van zijn 12½-jarig jubileum.



10 jaar.

Ook in Nederland waren er mensen met visie op de tweewieler. Bij Van der Heem N.V. en bij R.S. Stokvis & Zonen N.V. zag men de grote kansen voor dit produkt. Overleg volgde. En kort daarop — in 1948 — u weet het allen uit eigen ervaring of temminste van zeer nabij, kwam Solex, in licentie gebouwd, op de Nederlandse markt. De weg van een geleidelijke omschakeling van assemblage op eigen fabricage leidde tot een uitstekend produkt en, zeker, even belangrijk, tot een rationeel en efficiënt productieapparaat, dat als een bron van welvaart voor heden en toekomst voorbestaat.

„Stokvis“ kreeg dus een gezond produkt te verkopen. En even gezond is de service-organisatie die men ervoor in het leven riep. Juist voor een veroermiddel als de Solex, overwegend in handen van leken, zag men terecht de noodzaak van perfecte service in. Het „team-work“ tussen beide vennootschappen is het voorbeeld van wat door inzicht en hard werken kan worden bereikt.

Goed geld.

Iedere zakenman wil winst maken. Ook aan Solex wordt verstand. Dat is nodig en normaal. Maar Solex bracht nog geheel andere winsten. Wanneer men denkt aan de tijd- en energiebesparing van talloos velen, aan de extra levensvreugde, ontwikkelingen en ontspanning, die Solex honderdduizenden schenkt, dan komt men tot de slotsom, dat het produkt — behalve een handelsobject — ook een taak vervult van menselijke en maatschappelijke waarde. Van zeer hoge waarde, menen wij. Daarom is het geld, dat u aan Solex verdient, goed geld; welnuddend klinkende munt. Van hoeveel waarde het produkt is voor de werkgelegen-



Zodra de foto u laat zien is de heer F. A. J. v. d. Made, *Constr. bureau Huish. Apparaten, kennelijke verheugd over het feit, dat hij 17 juni a.s. 12½ jaar bij ons verticaal is.*

heid in de industrie en de middenstand, laten wij hier onbesproken. Het is immers overbodig erop te wijzen, dat duizenden mensen mede door Solex hun brood verdienen.

Op de weg.

De ontwikkeling van het naoorlogse Nederlandse wegverkeer is in hoge mate beïnvloed door de bromfiets. De aanvankelijke, grote verdienste van de Nederlandse regering — en wij denken hier met name dankbaar terug aan de bekwaame leiding van mr D. W. G. Spilzen — is het geweest, dat men het nieuwe vervoermiddel zich in vrijheid heeft laten ontwikkelen. Hierdoor heeft zich in kortere tijd dan anders mogelijk zou zijn geweest, een beeld gekristalliseerd, waaruit de functie van de bromfiets duidelijk is. Zowel voor zakelijk, toeristisch als persoonlijk transport heeft zich de bromfiets een plaats kunnen veroveren, die zeker voor een niet gering deel aan Solex te danken is.

De verkeersveiligheid, een veel omstreven probleem van vandaag, brengt de genoederen nog al eens heftig in beweging. Het pro en contra van bij voorbeeld de maximum snelheid brengt tongen en penen in actie. Maar dat die Solex een veilig fietsje is, daarover zijn allen het eens!

En zo vindt men, dat de thans in Nederland 10 jaar „oude“ Solex in elk opzicht even succesvol is als de grondgedachten van zijn geniale ontwerper. Wij achten het een groot voorrecht enkele gedachten rondom de Solex en zijn aandeel in de motorisering van Nederland ter gelegenheid van zijn tweede lustrium op papier te mogen zetten.

Wij menen niet beter te kunnen doen dan te besluiten met een woord van dank en diepe bewondering aan de heer Jan van der Heem, in leven uw begaafde directeur en de heer Egon F. Eriksson, die Solex samen in Nederland brachten.

Voetbal in Utrecht

Nu de zomervondcompetitie weer enige weken draait, willen we even de balans opmaken over de gespeelde wedstrijden, om een overzicht te hebben hoe de Utrechtse ploegen het er af hebben gebracht:

VDH 1—Comersbach	0-1
VDH 1—Houtuin	4-0
VDH 2—Staatsbosbeheer	4-1
VDH 2—Le Gue	8-1
VDH 2—Boekhoven	1-1

KOLEN, STAAL en de

Als men eens een duikje in de geschiedenis neemt, dan ontdekt men al spoedig, dat er de eeuwen door pogingen in het werk zijn gesteld om tot eenheid te komen.

Deze gedachte heeft de mens altijd gefascineerd en altijd weer zijn er na een mislukking nieuwe pogingen ondernomen. Zolang er mensen op aarde wonen, hebben steeds weer nieuwe mensen hiervoor hun best gedaan.

GEMEENSCHAP

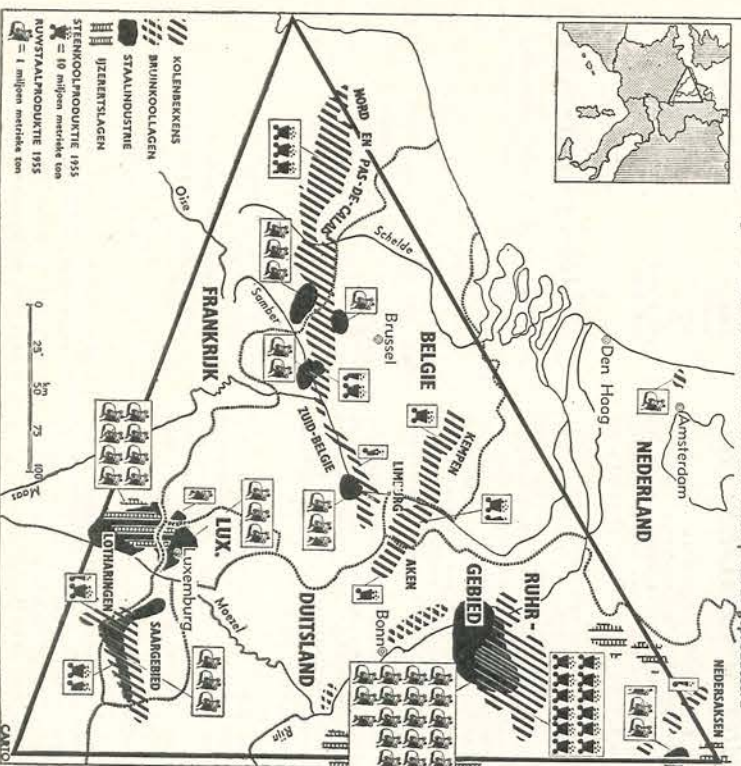
Denkt u maar eens aan Alexander de Grote, die met zijn Macedoniërs zo omstreets 330 voor Christus tot ver in het tegenwoordige Klein-Azië en tot aan de grens van het tegenwoordige India een rijk vormde. Een ander voorbeeld zijn de Romeinen, waartoe u ook in de bijbel een en ander kunt lezen. Ook dit volk deed pogingen om tot één groot rijk te komen.

Anderen voorbeelden zijn de pogingen van Philips II ons welbekend uit de vaderlandse geschiedenis. Napoleon, ook bekend uit onze vaderlandse geschiedenis, keizer Wilhelm van Duitsland en van recente datum de schilder met de grote mond, Adolph Hitler.

Voor goed begrip diene, dat de bedoelingen lang niet altijd een ideale achtergrond hadden, waarbij wel in het oog moet worden gehouden dat de situaties gedurende bovengenoemde tijdperken dikwijls in het licht van de omstandigheden van die tijd moeten worden gezien. Tot dusver hebben wij aandacht geschonken aan koningen, keizers en een bondskanselier. Zo in de loop der geschiedenis zijn er ook nog andere pogingen om tot eenheid te komen ondernomen, die een meer

EUROPESE GEMEENSCHAP VOOR KOLEN EN STAAL DE DRIEHOEK

De kern van de West-Europese vrijheid ligt binnen een driehoek waar ongeveer 90% van de steenkool en ongeveer 70% van het staal van de Gemeenschap wordt geproduceerd



de mensen gepropageerd.

In 1863 trachtten diverse arbeidersorganisaties tot een geregeerde internationale samenwerking en macht te komen. In 1896 werden de olympische spelen op initiatief van de Fransman Pierre de Coubertin in ere hersteld, onder andere met als doel het verbieden van de olympische beginselen. In 1907 begon Lord Baden Powell met een organisatie van boy-scouts, die spoedig op internationale basis tot een wereldorganisatie werden samengebracht. In 1920 kenden wij de Volkenbond, die in 1946 werd vervangen door het Instituut van de Verenigde Naties.

Zodra u ziet en zoals reeds hiervoor uiteengezet, heeft de eenheidsgedachte altijd een grote rol in het leven van de mensen gespeeld.

Vast staat echter, dat deze pogingen, vooral de staatkundige pogingen, veel weerstanden hebben ondervonden. Het is uiteraard niet prettig om door een of andere machthebber tot eenheid gedwongen te worden. Staatkundige weerstanden kunnen zoals u uit het verleden hebt kunnen leren oorlogen veroorzaken en als het eenmaal zover is gekomen, dan zijn kolen en staal artikelen die zeer begeerenswaardig zijn. In dit verband behoeft ik u slechts drie jaartallen te noemen: 1870, 1914 en 1939 en u weet wat ik bedoel. Deze drie oorlogen, die in bovengenoemde jaren begonnen, hebben een zee van ellende teweeggebracht. Drie generaties hebben drie oorlogen meegemaakt en het aantal gevallen was schrikbarend. Hieronder vindt u een overzicht hiervan.

Drie oorlogen in drie generaties.
1870—1871 — 20.000 à 25.000 doden (7.000 Duitsers en pl.m. 15.000 Fransen).

1914—1918 — 10,5 miljoen doden (waarvan 1.857.000 Duitsers en 1.321.000 Fransen).
1939—1945 — 14 miljoen doden (waarvan 2.800.000 Duitsers en 245.000 Fransen).

Een ander resultaat van deze oorlogen was de voortdurende argwaan tussen Duitsland en Frankrijk. Steeds opnieuw, en nu gaat u iets begrijpen van de titel van dit artikelje, ontstonden er wrijvingen, waarbij de kolen- en staalproductie van de landen op zich zelf wel geen motieven voor een oorlog waren, maar de gevolge politiek rond deze productie toch altijd wel een zeer grote gevaarlijke rol heeft gespeeld bij de voorbereiding ervan. Bij alle pogingen, die in het verleden werden gedaan om tot een Europese samenwerking te komen, was het steeds weer de Frans/Duitse tegenstelling, die een hinderpaal vormde voor een gemeenschappelijke actie van de Europese volkeren. Dat hierdoor de gemeenschap onomwettelijke schade heeft geleden is u wel duidelijk en om hiervan een einde te maken moet er heel veel gebeuren. U leest tegenwoordig

(Vervolg pag. 8 kolom 1)

Onze medenwerker C. Oosthoek heeft onlangs een bezoek gebracht aan Luxemburg, de zetel van de Kolen en Staal Gemeenschap. In een aantal artikelen, waarvan wij het eerste hierbij plaatsen, zal hij iets over zijn bevindingen mededelen.