



EEN „MEESTER”LIJK FEEST

Dinsdag 23 april was een klein gezelschap, bestaande uit de familie Van der Ree en de heren Ir. P. G. Zaaiker, A. F. Messnig, K. J. van Duren en G. van Dijk, 's morgens om 10.30 uur ten reeemtehuize in Den Haag aanwezig om de jubileumdag van onze eerste robijnen jubilaris met een officiële plechtigheid te beginnen. Hier ontving de heer A. L. van der Ree, voor alles wat hij sinds 1928, voor de industriële gemeenschap van Den Haag in het algemeen en voor ons bedrijf in het bijzonder had verricht, Koninklijke waardering in de vorm van de zilveren eremedaille verbonden aan de orde van Oranje Nassau. Een feestelijk begin van een dag die voor de jubilaris en zijn gezin nog heel wat in petto had.

's Middags om 4 uur werden de heer en mevrouw Van der Ree, vergezeld van hun twee jongste zonen door onze directie in de commissarissenkamer ontvangen. Hier werden, terwijl ongetwijfeld veel herinneringen werden opgehaald, de gebruikelijke cadeaus overhandigd.

Het grote bedrijfsgebeuren begon om 5 uur in ons Ontspanningsgebouw. In de feestzaal (een compliment voor degenen die de versiering en aankleding verzorgden is hier beslist op zijn plaats) legden de eerste feestgangers met koffie en broodjes vast een bodempje waar de later komende drankjes, bitterballen en snacks een veilige ligplaats zouden vinden.

Onder de vrolijke klanken van een gedeelte van onze herboren band werd de jubilerende collega en zijn gezin met een staande ovatie ontvangen.

Onderbroken door welluidende klanken van de band en welgekozen manipulaties van onze goochelaar Ben Cohen werd het sprekersgestoelte achtereenvolgens betreden door de heren A.

Messnig („Je hebt veel voor onze werkgemeenschap gedaan”), J. C. Warmerdam („En daarom wil ik je nu namens ons allen een verrekijker, een diaprojectie-apparaat en een flitser aanbieden”), K. J. van Duren („Graag overhandig ik je hierbij de draagmedaille behorende bij je onderscheiding”), G. Kok („De Ondernemingsraad heeft voortdurende aandacht voor de opleidingen in ons bedrijf”), R. Hortensius („Dank voor alles wat u ons hebt geleerd”) en F. v. d. Blom („Sinds de koffie duurder is geworden brengt hij je van thuis mee”).

Dat vooral de laatste twee sprekers als leerlingen van de heer



Een vorstelijk begin: Koninklijk onderscheiden.

Van der Ree heerlijk en met recht „uit de school” konden klappen behoeft geen betoog.

Rond half zeven was het tijd om de bedrijfsviering te beëindigen. Met woorden die recht uit het hart kwamen bedankte de jubilaris allen die hadden bijgedragen aan het feest.

Rest ons nog onze waardering uit te spreken aan de organisatoren van deze festiviteiten. Zo'n eerste robijnen jubilaris brengt de angstige vraag met zich mee: „Zal het allemaal wel lopen?” Stel u gerust: het heeft gelopen. Juist de enkele schoonheidsfoutjes, die kundig werden opgevangen, gaf het geheel een ongedwongen sfeer. Wij zouden bijna zeggen: Organiseer die foutjes volgende keer!



ie-wie-waai-weg!



DANK

Met blijheid vanwege de Koninklijke Onderscheiding in zilver, zeg ik hiermede ook namens mijn echtgenote dank aan Mevrouw Van der Heem-Vos, de directie, dr. J. H. Scheurer, Stichting „Bemetel”, de Christelijke Vakorganisatie, de organisatoren en medewerkers van de mini-bonte-avond en alle collega's van de fabriek Maanweg, voor de vele blijken van belangstelling en hartelijkheid, de ontvangen geschenken en de aangeboden receptie ter gelegenheid van mijn 40-jarig VDH-jubileum.

Deze dag hebt u allen voor ons onvergetelijk gemaakt. Het was een dag waaraan wij altijd met genoegen zullen terugdenken. Hiervoor kunnen wij God en u niet genoeg dankzeggen.

A. L. van der Ree
en echtgenote.

De vorige keer hebben wij iets gezien van de gang van zaken op Schiphol, waar de eerste AIRLORD in bedrijf is.

Passagiers met een ticket worden aan de balie in de vertrekhal ingeboekt voor een vlucht, totdat deze wordt *gesloten*. De passagiers krijgen in ruil voor het ticket een *instapkaart*, waarna ze, na de douane gepasseerd te zijn, in de wachtkamer wachten op het verzoek zich naar de uitgang te begeven voor de betreffende vlucht. Daar geven ze de instapkaart af en stappen in het vliegtuig. In de tijd die verloopt tussen het sluiten van de vlucht en het moment van vertrek, wordt de beladingstoestand van het vliegtuig — zoals aangegeven door AIRLORD — nauwkeurig vastgelegd op het loadsheet, een wettelijk voorgeschreven document dat meegaat in het vliegtuig.

En dan nu AIRLORD. Het hart van de installatie is een flinke computer, of beter twee computers. Dit is een veiligheidsmaatregel. Mocht door een of andere oorzaak een computer uitvallen dan werkt AIRLORD nagenoeg zonder onderbreking (een paar seconden) door met de tweede computer. Op deze computers is een groot aantal toestellen aangesloten, waarmee gegevens in AIRLORD kunnen worden gestopt of eruit gehaald.

Zo vinden wij een aantal toestellen in de zogenaamde Operations Room. In deze ruimte zetelen de Flight Controllers, dat zijn functionarissen die verantwoordelijk zijn voor de belading van het vliegtuig. Op foto 3 zien wij de AIRLORD-toestellen die een Flight Controller tot zijn beschikking heeft. Deze geeft hem de mogelijkheid tot het behandelen van maximaal vijf vluchten. Ruim voor het vertrek van het vliegtuig, bij voorbeeld drie uur daarvoor, begint de Flight Controller de gegevens van de vlucht in de computer te stoppen. Daarvoor gebruikt hij het apparaat dat wij links op foto drie zien. Deze gegevens omvatten onder andere het vluchtnummer (voor KLM bij voorbeeld KL 807), het tijdstip van vertrek, het nummer van de gate (uitgang), standaardgewichten van passagiers en bagage, het aantal OK-passagiers (gereserveerde plaatsen), aantal NOK-passagiers (niet gereserveerde plaatsen), het aantal NR-passagiers (niet betalend), maximaal toelaatbare gewicht van vracht en post en maximaal toelaatbare gewicht van de totale lading. Dit alles voor elk traject van de vlucht. Voor deze verdeling van de vervoerscapaciteit van het vliegtuig over de verschillende categorieën passagiers, vracht en post

steunt de Flight Controller op reeds ontvangen gegevens en op zijn ervaring. Vervolgens *opent* hij de vlucht voor de verschillende afdelingen van de luchthaven, waar de lading van het vliegtuig wordt samengesteld. In het vrachtcentrum staat een AIRLORD-apparaat waarop in lichtende cijfers het maximaal toelaatbare vrachtgewicht van de vlucht verschijnt. Van elk te laden stuk vracht wordt het gewicht met behulp van een toetsenbord ingevoerd in AIRLORD. De computer verwerkt dit en op het toestel in het vrachtcentrum verschijnt het nog beschikbare vrachtgewicht. Overschrijdt het vrachtcentrum het toelaatbare gewicht, dan verschijnt een alarm-signaal op het toestel van de Flight Controller in de Operations Room. Op dezelfde manier gaat het toe in het postcentrum.

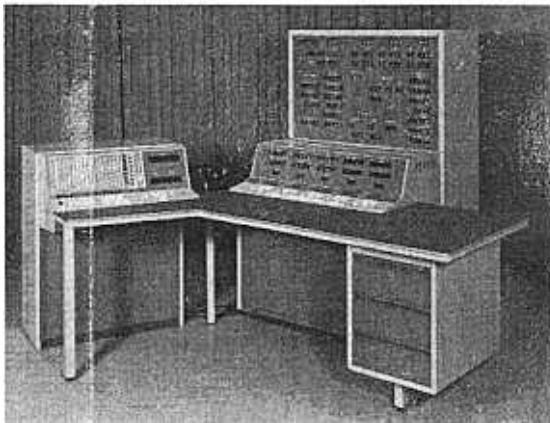
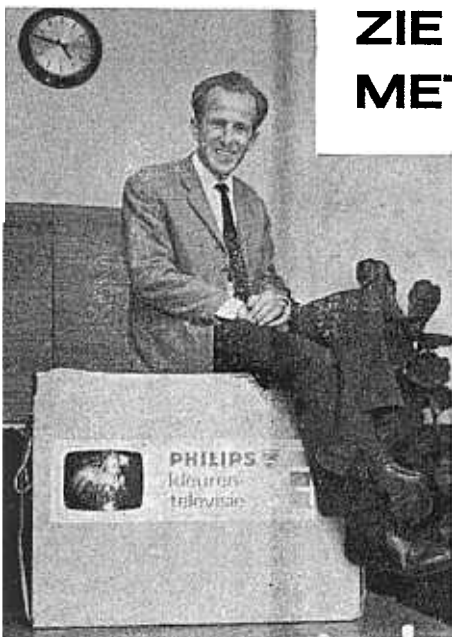


Foto 3: In de Operations Room op Schiphol vinden wij een aantal van deze toestellen. De Flight Controllers kunnen hiermee de gegevens van een vlucht aan AIRLORD toevoeren. Tevens toont het toestel desgevraagd op elk moment hoe het staat met de belading van het vliegtuig.

Nadat de Flight Controller de vlucht heeft *geopend* voor de vertrekhal, kan het inboeken van de passagiers beginnen. De passagier kan zich aan de balie voevoegen bij een willekeurige positie, die door een beambte bezet is. Weliswaar zien wij op Schiphol aparte balies voor continentale en intercontinentale

vluchten, maar dit onders dat het KLM-personeel vluchten een meer uitgeet voor AIRLORD maakt het Bij het inboeken wordt he op foto 4 zien. Nadat de overhandigd, voert de K van de toetsen, de gegev gier toe aan AIRLORD. D vluchtnummer; eerste- vrouw, kieuter of baby; li en aantal stuks of gewic het geval van een OK-p geen handeling is verget gaan branden. De beam kaart en stopt die in de Op de kaart wordt het v van de uitgang en de kl klasse) gestempeld. De l digd aan de passagier, d naar de wachtruimte gaat Voor NOK- en NR-passag manier, totdat het door stelde maximum aantal p gorieën is bereikt. Meldel passagiers, dan tont de zijn toestel een s al d worden.

De beambte vult voor ied speciale kaart in en stu Coördinator. De standby een instapkaart — ter or hierop gestempeld met e zij gaan via de douane n Circa 10 minuten voor he sluit de Flight Controller hal en de vracht- postce veelal reeds eerder het Flight Controller hebben klaar zijn met de vracht e heleboel gebeuren in ee LORD-toestel bij de Stan het nog beschikbare aant. Aan de hand van de aan voor de standby passage deze plaatsen. De aidus worden door hem aan A soortgelijk toestel als op AIRLORD weet nu precie boord zullen gaan en dit de cijfers op een tablea



ZIE HET MET KLEUR!

Vrijdag 12 april kreeg uw verslaggever de prettige opdracht zijn collega, de heer J. W. G. Plantagie van afdeling Technische Beschrijvingen, met een „link smoesje” om half vijf naar de kamer van Ir. J. W. Baurdoux te loodsen. Welke gedachten in het hoofd des heren Plantagie omgingen toen wij op tergend langzame wijze met de lift van parterre naar 4e verdieping stegen weten wij niet. Wij lieten hem wat men onbeleefd pleegt te noemen: in zijn eigen sop gaar koken.

Op de kamer van de heer Baurdoux aangekomen werd zijn verwondering waarschijnlijk nog groter. De aanwezigheid van enkele heren, waaronder de heer Constandse en kennelijk een fotograaf maakten hem ook niet veel wijzer. Onder nietszeggend gekout over het fraaie uitzicht, de weersverwachtingen voor de komende zomer en de voordelen van een vakantie-

huisje werd de tijd, tot de heer Baurdoux het raadsel op zou lossen, gekort. Door niets liet ons „slachtoffer” blijken dat hij op spelden zat en dat zijn gedachten verre waren van de onderwerpen die wij bespraken. Zijn reacties op vragen en opmerkingen hadden steeds betrekking op het onderwerp. Maar achter het hoge voorhoofd moeten de hersenen als een „computer in overwerk” hebben gedraaid. Het hoeft dan ook geen verwondering te wekken, dat zij niet meteen het goede spoor vonden toen de heer Baurdoux de heer Plantagie herinnerde aan het 50-jarig bestaan van het bedrijf in Hilversum. Abraham wist hij zich best te herinneren en ook de tekening met de 52 beeldmerken was niet uit zijn geest verdwenen. „Ik heb ze ook alle 52 gevonden” sprak de heer Baurdoux. „Maar ik heb de oplossing niet ingezonden. Jij wél en met jou nog enkele duizenden. En laat nou...” En op dat moment kwamen de grijze cellen op het juiste spoor. „Wat? ... ik?” was de eerste reactie van onze winnaar die even later bereid was op zijn prijs op tafel plaats te nemen. Maar wie zou dat niet? Door de medewerking van onze afdeling

V
ne
ei
vc
vc
pr
w
C
Zi
he
st
Zi
L
Al
25
m
G
ee
m
fa
Z
pa

de Flight Controller op reeds ontvangen gegevens en op zijn ervaring. Vervolgens opent hij de vlucht voor de verschillende afdelingen van de lucht-aven, waar de lading van het vliegtuig wordt saengesteld. In het vrachtcentrum staat een AIRLORD-apparaat waarop in lichtende cijfers het maximaal toelaatbare vrachtgewicht van de vlucht verschijnt. Van elk te laden stuk vracht wordt het gewicht met behulp van een toetsenbord ingevoerd in AIRLORD. De computer verwerkt dit en op het toetsenbord in het vrachtcentrum verschijnt het nog beschikbare vrachtgewicht. Overschrijdt het vrachtcentrum het toelaatbare gewicht, dan verschijnt een alarm- signaal op het toestel van de Flight Controller in de Operations Room. Op dezelfde manier gaat het toe tot het postcentrum.

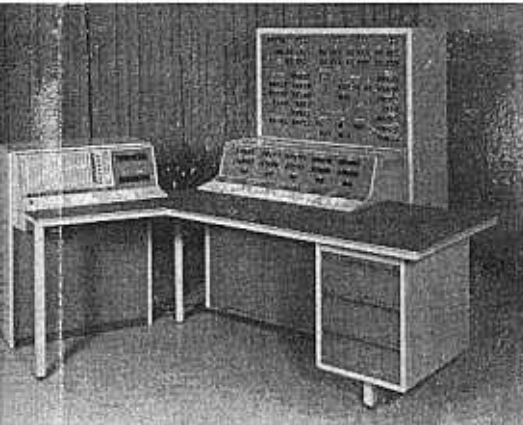


Foto 3: In de Operations Room op Schiphol vinden wij een aantal van deze toestellen. De Flight Controllers kunnen hiermee de gegevens van een vlucht aan AIRLORD toevoeren. Tevens toont het toestel op elk moment hoe het staat met de lading van het vliegtuig.

Nadat de Flight Controller de vlucht heeft geopend voor de vertrekhal, kan het inboeken van de passagiers beginnen. De passagier kan zich aan de balie voordragen bij een willekeurige positie, die door een beambte bezet is. Weliswaar zien wij op Schiphol aparte balies voor continentale en intercontinentale

vluchten, maar dit onderscheid is er uitsluitend omdat het KLM-personeel voor de laatste categorie vluchten een meer uitgebreide training nodig heeft, voor AIRLORD maakt het geen verschil.

Bij het inboeken wordt het apparaat gebruikt dat wij op foto 4 zien. Nadat de passagier zijn ticket heeft overhandigd, voert de KLM-beambte, door middel van de toetsen, de gegevens betreffende de passagier toe aan AIRLORD. Dit betreft onder andere het vluchtnummer; eerste- of toeristenklasse; man, vrouw, kieuter of baby; luchthaven van bestemming en aantal stuks of gewicht van de handbagage. In het geval van een OK-passagier zal nu — als er geen handeling is vergeten — het lampje *accepted* gaan branden. De beambte neemt nu een instapkaart en stopt die in de gleuf bovenin het toestel. Op de kaart wordt het vluchtnummer, het nummer van de uitgang en de klasse (eerste- of toeristenklasse) gestempeld. De instapkaart wordt overhandigd aan de passagier, die daarmee via de douane naar de wachruimte gaat.

Voor NOK- en NR-passagiers gaat het op dezelfde manier, totdat het door de Flight Controller ingestelde maximum aantal passagiers voor deze categorieën is bereikt. Melden zich nadien NOK- of NR-passagiers, dan wordt de beambte van de balie op zijn toestel een signaal dat deze passagiers *standby* worden.

De beambte vult voor iedere *standby* passagier een speciale kaart in en stuurt deze naar de *Standby Coördinator*. De *standby* passagiers ontvangen ook een instapkaart — ter onderscheiding is de klasse hierop gestempeld met een *kleine* letter — en ook zij gaan via de douane naar de wachruimte.

Circa 10 minuten voor het vertrek van het vliegtuig sluit de Flight Controller de vlucht voor de vertrekhal en de vracht-postcentra. De laatste twee zullen veelal reeds eerder het signaal *completed*, aan de Flight Controller hebben gegeven ten teken dat zij klaar zijn met de vracht en de post. Nu gaat er een heleboel gebeuren in een korte tijd. Op het AIRLORD-toestel bij de *Standby Coördinator* verschijnt het nog beschikbare aantal plaatsen in het vliegtuig. Aan de hand van de aan de balie ingevulde kaarten voor de *standby* passagiers, verdeelt de coördinator deze plaatsen. De aldus geaccepteerde passagiers worden door hem aan AIRLORD gemeld met een soortgelijk toestel als op foto vier.

AIRLORD weet nu precies hoeveel passagiers aan boord zullen gaan en dit aantal verschijnt in lichtende cijfers op een tableau in de *catering* afdeling,

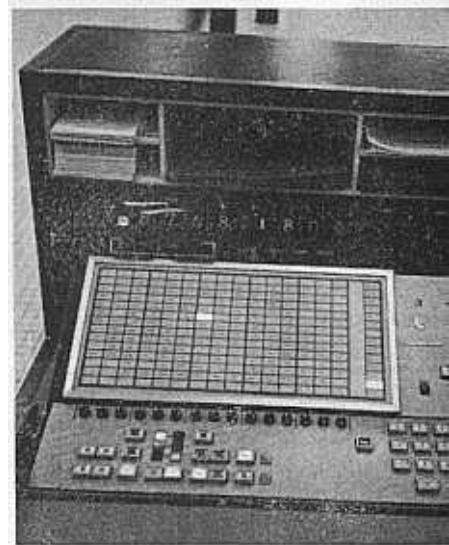


Foto 4: Van deze toestellen is een groot aantal ingesteld in de vertrekhal op Schiphol. Het toestel geeft een passagier gaat hiermee zo eenvoudig te bedienen dat het binnen een half uur kan worden geleerd. Het toestel wordt bij de bediening als het vliegtuig door brandende lampjes in de toetsen, de handeling nodig zijn.

waar de diners worden klaargemaakt. Het aantal diners is van tevoren al aan boord gegeven. Het blijkt er bij voorbeeld zes te weinig te zijn. Het mobilofoon wordt dit doorgegeven aan de *catering* afdeling. Het platform rondrijdende bevoorradingswagen wordt onmiddellijk de zes ontbrekende diners met de vlucht gebracht.

De Flight Controller zit intussen ook niet alleen met het indrukken van een paar knoppen verspreid over het bovenste paneel van het rechter toetsenbord. Het drie alle gegevens van de lading: aantal passagiers per klasse en verdeeld in man, vrouw, baby; gewichten van passagiers, bagage, post en het totaal gewicht van de lading. Het toestel voor elke bestemming die het vliegtuig aan boord doet. De Flight Controller kan de gegevens zo overnemen op het loadsheet, dat het wordt gegeven naar de captain in de cockpit gaat.

huisje werd de tijd, tot de heer Baurdoux het raadsel op zou lossen, gekort. Door niets liet ons „slachtoffer” blijken dat hij op spelden zat en dat zijn gedachten verre waren van de onderwerpen die wij bespraken. Zijn reacties op vragen en opmerkingen hadden steeds betrekking op het onderwerp. Maar achter het hoge voorhoofd moesten de hersenen als een „computer in overwerk” hebben gedraaid. Het hoeft dan ook geen verwondering te wekken, dat zij niet meteen het goede spoor vonden toen de heer Baurdoux de heer Plantagie herinnerde aan het 50-jarig bestaan van het bedrijf in Hilversum. Abraham wist hij zich best te herinneren en ook de tekening met de 52 beeldmerkes was niet uit zijn geest verdwenen. „Ik heb ze ook alle 52 gevonden” sprak de heer Baurdoux. „Maar ik heb de oplossing niet ingezonden. Jij wèl en met jou nog enkele duizenden. En laat nou...” En op dat moment kwamen de grijze cellen op het juiste spoor. „Wat? ... ik?” was de eerste reactie van onze winnaar die even later bereid was op zijn prijs op tafel plaats te nemen. Maar wie zou dat niet? Door de medewerking van onze afdeling

Verzending kon hij zijn prijs zelfs mee naar huis nemen. Dat laatste kwartier voor einde werkdag op die vrijdagmiddag moet voor de heer Plantagie als in een droom voorbij zijn gegaan. Maar dan wel een prettige droom die in alles bewaarheid werd.

Dank

Ziekentroost, chefs, bazen en collega's heel hartelijk dank voor goede wensen en stoffelijke blijken van medeleven tijdens ziekte van: G. van Kouwen en C. v. d. Luitgaren.

Allen die hebben meegewerkt om mijn 25-jarig jubileum tot een prettige dag te maken: Mijn hartelijke dank!

H. J. v. d. Horst,
Mech. Afd. Telco.

Graag wil ik allen die mijn verjaardag tot een echte „bloemenhulde” hebben gemaakt heel hartelijk bedanken. Het was fantastisch!

Ziekentroost dank ik voor het uitgebreide paaspakket dat ik heb gekregen.

meij. C. Drinkwaard,
Kantinedienst.

Prettige ink

Met gemengde gevoelens is de inkomstenbelasting ingevuld. Met gemengde gevoelens, omdat de aanslag een saldo gelegd voor degenen die een gezin hebben om een zogenaamde inkomstenbelasting verzoeken kan delen. Wanneer heeft het gezin een aanslag? a. bij huwelijk in 1967 (zowel de man als de vrouw); b. bij het bereiken van de leeftijd van 18 jaar; c. bij indiensttreding in de militaire dienst; d. bij gezinsuitbreiding in 1967; e. indien een kind in de loop van het jaar in aanmerking komt; f. indien de ingehouden dividendbelasting bij buitengewone lasten. Dit laatste punt vereist enige aandacht. Het levensonderhoud van uw gezin is niet van uw ziekte (ook aanschaf bril, geneeskundige behoeften, die voor een beroep van u zijn) af te trekken. Reeds vrij lage uitgaven als huur, gas, water, elektriciteit, bedrag. Alle reden dus om uw inkomstenbelasting T-formulieren zijn verkrijgbaar bij de belastingdienst. Tot 1 juli aanstaande kunnen

heid is er uitsluitend om-
voor de laatste categorie
reide training nodig heeft,
geen verschil.

et apparaat gebruikt dat wij
passagier zijn ticket heeft
LM-beambte, door middel
ens betreffende de passa-
it betreft onder andere het
of toeristenklasse; man,
ichthaven van bestemming
ht van de handbagage. In
passagier zal nu — als er
en — het lampje *accepted*
bte neemt nu een instap-
glief bovenin het toestel.
vluchtnummer, het nummer
asse (eerste- of toeristen-
instapkaart wordt overhan-
ie daarmee via de douane

giers gaat het op dezelfde
de Flight Controller inge-
passagiers voor deze cate-
n zich nadien NOK- of NR-
beambte van de balie op
at deze passagiers *standby*

ere *standby* passagier een
urt deze naar de *Standby*
passagiers ontvangen ook
onderscheiding is de klasse
en *kleine* letter — en ook
aar de wachtruimte.

et vertrek van het vliegtuig
de vlucht voor de vertrek-
tra. De laatste twee zullen
signaal *completed*, aan de
gegeven ten teken dat zij
n de post. Nu gaat er een
n korte tijd. Op het AIR-
by Coördinator verschijnt
al plaatsen in het vliegtuig.
de balie ingevulde kaarten
rs, verdeelt de coördinator
geaccepteerde passagiers
AIRLORD gemeld met een
foto vier.

is hoeveel passagiers aan
aantal verschijnt in lichten-
u in de *catering* afdeling,

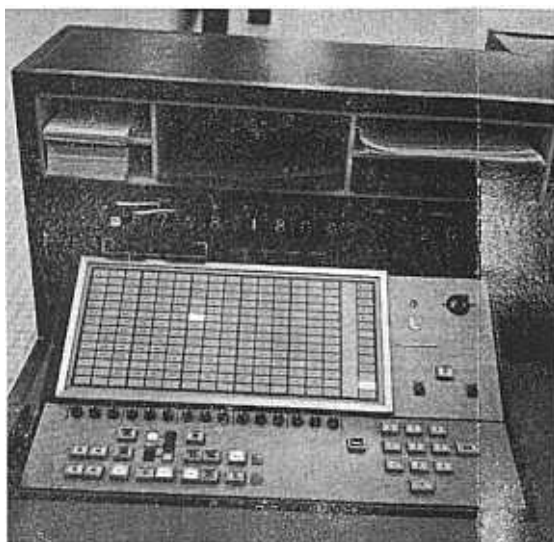


Foto 4: Van deze toestellen is een groot aantal opgesteld in de vertrekhallen op Schiphol. Het inboeken van een passagier gaat hiermee zo eenvoudig dat het binnen een half uur kan worden geleerd. De beambte wordt bij de bediening als het ware geleid door brandende lampjes in de toetsen, die bij elke handeling nodig zijn.

waar de diners worden klaargemaakt. Een aantal diners is van tevoren al aan boord gebracht. Nu blijken er bij voorbeeld zes te weinig te zijn. Via een mobilfoon wordt dit doorgegeven aan een op het platform rondrijdende bevoorradingswagen, die nu onmiddellijk de zes ontbrekende diners naar het vliegtuig brengt.

De Flight Controller zit intussen ook niet stil. Door het indrukken van een paar knoppen verschijnen op het bovenste paneel van het rechter toestel op foto drie alle gegevens van de lading: aantal passagiers per klasse en verdeeld in man, vrouw, kleuter of baby; gewichten van passagiers, bagage, vracht en post en het totaal gewicht van de lading. Dit alles voor elke bestemming die het vliegtuig op deze vlucht aandoet. De Flight Controller kan deze gegevens zo overnemen op het loadsheet, dat vervolgens naar de captain in de cockpit gaat.

De omroepster van Schiphol heeft ook een AIRLORD-tableau, waarop de voor haar van belang zijnde gegevens verschijnen. Zij roept nu de passagiers voor de betreffende vlucht op en vraagt hun zich naar de uitgang te begeven.

De passagiers leveren aan de uitgang hun instapkaart in die door de beambte in een daar opgesteld AIRLORD-apparaat worden gestopt. Dit toestel telt de ontvangen kaarten (per klasse). Dit aantal wordt aangegeven met lichtende cijfers. Bovendien wordt door de computer aangegeven hoeveel passagiers voor de vlucht zijn ingeboekt. Stemmen de beide aantallen overeen, dan zijn alle passagiers aan boord.

Wij hopen, dat u hiermee een (uiteraard niet volledige) indruk hebt gekregen wat AIRLORD is en kan. Het luchtvervoer is een uitermate dynamisch bedrijf. Om in de markt te blijven zal AIRLORD voortdurend aan nieuwe verlangens en eisen moeten worden aangepast. Daaraan wordt in de laboratoria van VDH en SSI reeds druk gewerkt.

Tenslotte willen wij dan nog een mogelijk misverstand uit de weg ruimen. Na het in gebruiknemen van het nieuwe Schiphol zijn er nogal wat moeilijkheden geweest met een computerinstallatie. Dit betrof niet AIRLORD. Integendeel, AIRLORD heeft vanaf het begin goed gefunctioneerd. Natuurlijk zijn er wat kinderziekten geweest, maar de bedrijfsvoering heeft hier nauwelijks onder geleden.

Ir. D. W. Rollema.

Korte tijd na het schrijven van dit artikel ontving SSI een opdracht voor het leveren van een AIRLORD-installatie te Milaan.

Het bijzondere hiervan is dat de installatie volledige AIRLORD-mogelijkheden verschaft op twee vliegvelden, namelijk Malpensa en Linate die ongeveer 60 kilometer uit elkaar liggen. Beide vliegvelden maken daarbij gebruik van dezelfde computers, die in Linate zijn opgesteld.

Ook in andere opzichten zijn er verschillen met de installatie op Schiphol. Er worden bij voorbeeld computers van een ander type gebruikt. De Flight Controllers krijgen de beschikking over zogenaamde beeldstations, die werken met een kathodestraalbuis, zoals bij televisie.

zending kon hij zijn prijs zelfs mee
ar huis nemen. Dat laatste kwartier voor
nde werktijd op die vrijdagmiddag moet
or de heer Plantagie als in een droom
orbij zijn gegaan. Maar dan wel een
prettige droom die in alles bewaarheid

Dank

ekentroot, chefs, bazen en collega's
el hartelijk dank voor goede wensen en
ffelijke bliken van medeleven tijdens
ekte van: G. van Kouwen en C. v. d.
uitgaren.

en die hebben meegewerkt om mijn
-jarig jubileum tot een prettige dag te
aken: Mijn hartelijke dank!

H. J. v. d. Horst,
Mech. Afd. Telco.

raag wil ik allen die mijn verjaardag tot
n echte „bloemenhulde" hebben ge-
paakt heel hartelijk bedanken. Het was
ntastisch!

ekentroot dank ik voor het uitgebreide
aspakket dat ik heb gekregen.

mej. C. Drinkwaard,
Kantinedienst.

Prettige inkomstenbelasting!

Met gemengde gevoelens is in de afgelopen maanden een groot aantal aangiftebiljetten voor de inkomstenbelasting ingevuld.

Met gemengde gevoelens, omdat in veel gevallen een — soms vrij hoog — bedrag aan belasting zal moeten worden nabetaald. Anderen zullen echter hun aanslag met vreugde begroeten, omdat de aanslag een saldo „terug te ontvangen" zal aanwijzen. Dit laatste is niet alleen weggelegd voor degenen die een aangiftebiljet hebben ontvangen. In een aantal gevallen kan het zin hebben om een zogenaamd AANGIFTEBILJET T in te vullen, waarmee men om een aanslag in de inkomstenbelasting verzoekt en waardoor men in de vreugde van het „terug te ontvangen" kan delen. Wanneer heeft het zin een aangiftebiljet T over 1967 in te vullen?

- bij huwelijk in 1967 (zowel voor man als vrouw);
- bij het bereiken van de leeftijd van 65 jaar of bij blijvende invaliditeit in de loop van 1967;
- bij indiensttreding in de loop van het jaar, na bij voorbeeld een studieperiode of na de militaire dienst;
- bij gezinsuitbreiding in 1967;
- indien een kind in de loop van het jaar 16 jaar is geworden en voor meervoudige kindertrek in aanmerking komt;
- indien de ingehouden dividendbelasting meer dan f 10, —bedraagt;
- bij buitengewone lasten.

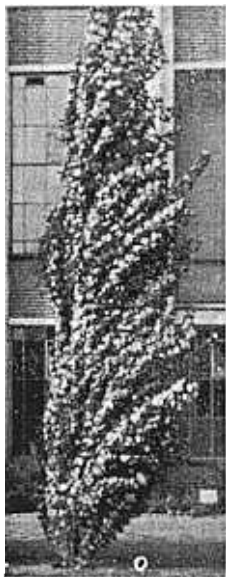
Dit laatste punt vereist enige toelichting. Buitengewone lasten zijn uitgaven voor: voorziening in het levensonderhoud van uw naaste verwanten (niet de kinderen waarvoor u kindertrek geniet); ziekte (ook aanschaft bril, gebitprothese en dergelijke); invaliditeit of bevalling; opleiding of studie voor een beroep van u zelf of uw vrouw.

Reeds vrij lage uitgaven als bovenbedoeld, kunnen aanleiding zijn tot een „terug te ontvangen" bedrag. Alle reden dus om na te gaan of men in 1967 zulke uitgaven heeft gedaan.

T-formulieren zijn verkrijgbaar bij het CIA-agentschap (toestel 308 en 366).

Tot 1 juli aanstaande kunnen deze formulieren bij de Inspectie der belasting worden ingediend.

Brekers-bouwers-balans



Als bewoner van de parterre, die min of meer regelmatig de derde en vierde étage van het hoofdgebouw bezoekt, stel je bij een bezoek aan de heer Lagendijk vanzelfsprekend als eerste vraag: „Hoe staat het met onze lift?” Natuurlijk biedt de heer W. G. Kleyweg met zijn goederenlift onze amechtige longen een welkome uitwijkmogelijkheid, maar deze lift heeft iets van een boemeltje en wij gejaagde mensen van de twintigste eeuw . . .

Goed, de lift. Toen wij de heer Lagendijk voor ons maandelijks overzicht benaderden gaf hij ons de verzekering, dat het ergste leed met 1½ week zou zijn geleden.

Wanneer u deze regels onder ogen krijgt is het dus nog een kwestie van dagen. In eerste instantie zal de lift dan weer dienst doen bij aanvang en einde werktijd en in de beide pauzes. Tijdens de werktijd wordt hij dan weer uit de „vaart” genomen om door onze schilders in een wat aantrekkelijker jasje te worden gestoken. „Waarom zo'n ongezellige dichte kool?” was onze volgende vraag. „Veiligheidsvoorschrift” was het allesomvattende antwoord. Ook het remsysteem is veranderd. Onze oude lift had boven

de liftkool een dwarsbalk. Wanneer de lift een te hoge snelheid kreeg sloegen uit deze balk automatisch een paar remvoeten, die de lift als een blok deden stilstaan. U kunt zich voorstellen welk effect deze plotselinge stilstand op de „reizigers” zou hebben gehad.

De nieuwe lift heeft hetzelfde remprincipe. Maar nu zit de balk met de remvoeten onder de lift en bevindt zich tussen de rembalk en de liftkool een enorme schokbreker die de plotselinge schok opvangt. Bovendien zal de lift worden voorzien van een telefoon. Het is niet de bedoeling dat fervente telefoonmaniakken nu zelfs tijdens hun tocht omhoog of omlaag hun telefoongesprekken gaan voortzetten, maar wij willen voorkomen, dat, vooral wanneer er weinig mensen in onze gebouwen aanwezig zijn, iemand urenlang in de lift tussen twee étages hangt, zonder de mogelijkheid om met de buitenwereld contact op te nemen.

Vanzelfsprekend kwamen tijdens ons gesprek ook de bomen ter sprake, die na 29 jaar het loodje hebben gelegd. Bij de zware storm van enkele maanden geleden was er één omgewaaid. Uit een onderzoek bleek dat ook enkele collega's op hun „laatste beentje liepen”. Om ongelukken en



Draaierij verdwijnt. Montage verschijnt.

beschadigingen aan geparkeerde auto's te voorkomen is toen het besluit genomen om jongere loten van dezelfde stam een kans te geven.

Intussen gaat de verbouwing van de Draaierij tot montagezaal rustig door. Wat nu nog een troosteloze ruimte is zal over enkele maanden getransformeerd zijn tot een aan alle eisen beantwoordende montage-afdeling.

Als u dan nog weet, dat de compressoren uit de machinekamer overgebracht zullen worden naar het oude stempelmagazijn van de Stamperij en dat waarschijnlijk de bedrijfsbrandweer een gedeelte van deze vrijgekomen afdeling zal gaan bezetten, bent u weer voor enkele weken op de hoogte van de activiteiten van onze onvolprezen brekers en bouwers.

EHIO in aktie

Donderdag 2 mei was de kantine van het gebouw van de Centrale Directie der PTT getransformeerd tot een clubhuis waar na afloop van een bruiloft, een aantal feestvierders ruzie met elkaar hadden gekregen. Onder de invloed van sterke drank was het tot een vechtpartij gekomen. Als resultaat van de vechtpartij lagen in het clubhuis zeven slachtoffers. Dit was de opgave waarvoor een zestal EHIO-ploegen zich gesteld zag. Een van deze ploegen bestond uit Van der Heemers, die hun krachten hadden te meten met collega's van het CBS en enkele ministeries. Tot nu werden bij de jaarlijkse wedstrijden in Eerste Hulp in Oorlogstijd door onze ploeg goede tot zeer goede resultaten bereikt. De dronken lorren, natuurgetrouw uitgebeeld door spelers van de LOTUS-groep, die dit jaar probeerden paniek te zaaien deden dit, althans was onze groep betreft, met succes.

Bij de einduitslag kwam onze ploeg als vijfde uit de bus. Toch werd onze ploeg bij het slotwoord met ere genoemd. Naast ministeries en andere overheidsinstellingen blijken wij namelijk het enige particuliere bedrijf in Den Haag te zijn, dat kans ziet een EHIO-ploeg op de been te brengen en in stand te houden. Mocht u belangstelling hebben om onze EHIO-ploeg te versterken, dan is de heer Frantzen (toestel 313) gaarne bereid u alle gewenste inlichtingen te verstrekken.

Proficiat

26 februari 1968 werd Gerrit Eduard geboren als zoon van collega J. J. de Vos. Catharine Johanne Marianne Stierum heeft een grappig uitgehaald. Zij kwam op 1 april 1968 ter wereld.

Beide ouderparen wensen wij van harte geluk met hun kleine spruit!



28 november 1955 kwam de heer P. J. Kessens in onze dienst om zijn krachten in te gaan zetten als onderhoudsman in de afdeling Nabewerking. Na enkele maanden reeds volgde zijn overplaatsing naar het Metaalmagazijn, waar hij nu nog dagelijks, de hand aan de takel, de metalen lasten her- en derwaarts vervoert. 28 mei zullen zijn handen ander werk te doen krijgen. Want mede dank zij zijn opgewekt humeur zal hij dan vele gelukwensen in ontvangst moeten nemen in verband met zijn koperen jubileum. Onze felicitaties!

Wie biedt er wat?

„Wij!” zei de Ideeëncommissie tegen een aantal collega's, die een goed gebruik wisten te maken van de ideeënbuis.

De heer J. Boëseken, TT-montage, ontving een voorlopige beloning van f 50,— voor zijn zienswijze op het afbinden van kleppen en rekken. Ook voor de heer P. G. Bom, Montage/Wikkel, zit er mogelijk nog meer in het vat. Ook hij kreeg een voorlopige beloning van f 50,—. Zijn idee had betrekking op het knopen van draadbomen. „Door bestaand meetgereedschap op een andere wijze te gebruiken wordt de nauwkeurigheid waarmee gecontroleerd kan worden groter” stelde de heer F. M. v. d. Plas, Montage TC. Een beloning van f 25,— stond er tegenover. Een gelijke beloning ging naar de heer J. A. Hekker, Magazijnen, voor zijn idee over vervoer en opslag van tandwielen. De heer G. J. Houwaart, Gereedschapmakerij, zag zijn mening over het toepassen van stalen penntjes in spuitgietmatrijzen beloofd met f 75,—. Een betere bezetting van de zinkautomaat en de snellere doorstroming van produkten waren het onderwerp van een idee, gelanceerd door de heer A. Meijborg, Produktiebureau. De commissie waardeerde het idee met f 50,—. Hetzelfde bedrag, maar dan als voorlopige beloning, ging over in handen van de heer J. Schouten, Montage TT, voor zijn ontwerp van een montagegemak.

Tenslotte ontving de heer E. J. Firma, Nabewerking, een aanmoedigingspremie van f 25,—.

EN NOU U WEERI!