

MEDISCHE DIENST

Er wordt voortaan dagelijks van 8.30 tot 9.30 uur in het gebouw Maanweg een medisch spreekuur gehouden (met uitzondering van Zaterdag). Dit geeft een welkome gelegenheid om met den bedrijfsarts te spreken over moeilijkheden en bezwaren die verband houden met werk en gezondheid, of, om het anders te zeggen, men kan bij den dokter te rade gaan, wanneer werk en gezondheid tezamen niet volkomen meer kloppen.

Tot goed begrip moet gezegd worden dat de dokter geen ziekenfonds-spreekuur houdt. Voor gewone gevallen van ziekte gaat men als altijd naar den huisarts, behalve wanneer de ziekte of stoornis mogelijk direct met het werk verband houdt; dan is de bedrijfsarts het aangewezen adres. Ook zou het onjuist zijn te denken dat de bedrijfsarts medicamenten uitdeelt of voorschrijft.

Zijn hulp bestaat in bemiddeling en raad, het zoeken van oplossingen enz. Men meldt zich tevoren bij den afdelingschef die datum en tijdstip van de medische dienst vernoot en bekend maakt.

In de medische afdeling gekomen meldt men zich bij de zuster in de verbandkamer.

FAKKELACTIE VAN DE KERN

In een levig rapport heeft de afdeling Statistiek de gegevens verwerkt, die op vragenformulieren zijn binnengekomen. Een woord van dank voor deze snelle behandeling binnen een maand. Het was geen eenvoudige taak om uit de veelheid van antwoorden een juiste conclusie te trekken. Men is er echter in geslaagd de grote lijn in het oog te houden en een overzichtelijk rapport samen te stellen.

HOE
MEN EROVER
DENKT

Ten aanzien van de werktijden gaf de meerderheid de voorkeur aan de tegenwoordige regeling. Ook de vrije Zaterdag trok veel liefhebbers die het over de verdeling van de werktijd over andere dagen echter niet allen eens waren.

De vragen over de aard van het werk leverden ook interessante gezichtspunten op: hoe ouder men wordt, hoe meer bevreemdiging men vindt in zijn werk en omgekeerd: hoe jonger men is, hoe meer de neiging naar verandering van werk aanwezig is. Ook bij de vraag over de beloning van de prestaties valt een verschil van waardering met de leeftijd waar te nemen.

Het voert te ver om op alle vragen uitvoering in te gaan, de belangstellenden zullen zoveel mogelijk van de resultaten in kennis worden gesteld.

Toch zijn er nog wel enkele algemene punten die kunnen worden gememoreerd. Zo bijvoorbeeld, dat 77% van de familieleden belangstelling blijkt te hebben voor het werk van hun huisgenoten, dat praktisch iedereen een prettige omgang met collega's heeft en, dat ook de verhouding tot de directe baas of chef over het algemeen goed te noemen is. Dat de meningen over het tariefstelsel zouden verschillen, valt niet te

IDEENBUS.

De Ideeencommissie, die enigszins achterop was geraakt, heeft de afgelopen week vele inzendingen afgehandeld.

Beloonde werden:

Nr. 190, H. H. Ripholt, Metaalmagazijn. Voorstel om ring GZ 445.840 iets te wijzigen, waardoor deze vervaardigd kan worden van de afval van GZ 445.570.

Beloning: f 15,- en 150 punten.

Nr. 192, A. Vrijenhoek, Controle Metaalwaren.

Gewijzigde bewerking samenstellingsring. Beloning: f 12,50 en 125 punten.

Nr. 205, Mej. J. A. v. d. Berg, Huisvesting. VDH-stratenplan — namen voor de straten van fabrieksterrein. Een leuke inzending die beloonde werd met f 10,- en 100 punten.

Nr. 211, P. B. v. Gelfen, Metaalwaren. Bewerking schilden GZ 936.87. f 5,- en 50 punten.

Bij het vertrek van Mej. Bult

In verband met huiselijke omstandigheden zal Mej. Bult met ingang van 1 Mei Van der Heem N.V. verlaten. Dit zal zeer velen spijten. In de jaren dat zij op onze Sociale Afdeling is werkzaam geweest hebben wij haar leren kennen als iemand, die altijd voor anderen klaar stond.

Door haar buitengewoon vriendelijke wijze van optreden heeft zij de harten van vele VDH-ers en VDH-sters gewonnen en wij zullen haar dan ook node missen.

Een speciaal woord van dank komt haar nog toe voor haar werk voor het comité ziekentrost. Als uitdelerster van de goede gaven van dit Comité heeft zij vele zieken prettige ogenblikken bezorgd.

Mej. Bult, onze beste wensen vergezellen U op Uw verdere levensweg en we hopen, dat U aan Uw VDH-tijd prettige herinneringen zult bewaren.

Verloofd: C. v. d. Greff, alid. Montage, met Mej. N. Kil, op 27 April a.s.

Langs deze weg beluigen F. W. Landers en echgenote hun hartelijke dank voor gelukwensen en cadeaux, hun, bij het huwelijk van 9 April j.l. aangeboden.

Langs deze weg zeg ik mede namens mijn vrouw Directie en gezamenlijk personeel hartelijk dank voor de cadeaux en blijken van belangstelling ter gelegenheid van ons huwelijk.

J. J. v. d. Laeden.

H.I.V.O.-agenda.

4 Mei 10 uur Bezoekingsconcert in het Gebouw voor Kunst en Wetenschappen. Het Haags Arbeiders Symphonie Orkest speelt o.l.v. J. H. Moolenaar werken van Beethoven, Röntgen, Nicolai en Bizet. De bariton Theo Bayle zingt liederen uit Valerius Gerdenck Clancq en de proloog uit „Pallas” van Leoncavallo.

LAMPEN EM 4.

Deze week zijn aan de beurt de letters K, U en V Verzendadvies afhalen a.s. Woensdag tijdens de middagpauze.

15 Mei — Hemelvaartdag = VDH Wandeldag.

Reserveert deze datum voor een wandeling naar de ballen, dunen en de zee!

Nummer 74
het V.D.H-tje
3 Mei 1947

WEEKLUKS NIEUWSBLAD VOOR HET PERSONEEL
Radio- en Stofzungerfabriek: Maanweg - Den Haag
Motorfabriek: Absteerdijk - Utrecht

VAN DER HEEM N.V. - DEN HAAG - HOLLAND
Rijwielfabriek De Kroon: Laakweg - Den Haag
Verkoopkantoor: Maanweg - Den Haag

SAMEN alles doen
Een mening over arbeidsproductiviteit

Onderstaand artikel ontving de redactie van de Haagse Kern. Het is een der inzendingen van de prijsvraag inzake de arbeidsproductiviteit; hoewel het geen concrete voorstellen bevat, doch meer algemeen gesteld is, willen wij het bij onze lezers gaarne aanbevelen, omdat het zo spontaan geschreven is door iemand die de problemen van ons bedrijf ziet, ze in groot verband ziet en die ons de weg wijst, hoe deze problemen op te lossen.

De inzending werd in verband met de beschikbare ruimte in verkorte vorm opgenomen.

samen

We kwamen te laat, bleven eens een dagje weg, als we ons maar een klein beetje onplezierig voelden, de baas lette er toch nog niet zo op, er was toch geen materiaal. En zo zette het verval zijn weg voort, terwijl de bloem niet uitgekomen was omdat ze niet kon.

Langzaam kwam er toch materiaal, er kwamen machines, er waren kolen, er waren mensen, zelfs 50% meer dan vroeger. Theoretisch moesten we zelfs meer kunnen doen dan voor de oorlog, zo gestadig aan was er weer van alles, maar het wilde niet. We stonden voor een raadsel. Waarom krijgen we geen textiel, geen schoenen, geen banden, geen radio's? Waarom niet. En daar zijn we weer bij het begin van vraag a. Waarom niet?

Omdat de boel niet klopte, omdat er zand in het raderwerk zat.

Fijn en grof zand, het slurpt de olie (onze werklust) op en het raderwerk loopt stroef en uiteindelijk vast. We geven weer wat olie, maar weer gaat het stroef en weer zit de boel vast. Stroef en vast over de gehele linie. De reden — we hadden verzuimd en hebben nog verzuimd het zand er tussen uit te halen, o ja, we hebben wel gebuizen, maar het zand zit vast, heeft zich ingevreten. Dat blazen we er niet uit!

We zullen radertje voor radertje onderhanden moeten nemen en alle zandkorreltjes er stuk voor stuk uit moeten halen. Dat duurt lang, ons veel te lang, maar we zijn toch van goeden wil. Ja, van goeden wil zijn we, we willen zelfs graag, maar waarom gaat het dan niet, waarom kost alles dan zoveel moeite, waarom loopt alles zo stroef en slug. Waarom toch. We weten het niet. We kijken andere plaatsen, naar andere landen.

Het gaat daar ook al niet. Wat is dan toch de oorzaak, welke factor is in staat om een miljoenenleger van goedwillende werkers tegen te houden, ze gewoon te doen vechten als tegen windmolens. Welke factor is dat toch? Die moet wel enorm groot en machtig zijn. We weten het niet. Of toch wel? Waarom kijken we niet eens terug en stellen de volgende vraag: „Wie wonnen de tweede wereldoorlog?” Nogal eenvoudig, zult U zeggen. De geallieerden. Goed, maar zeg U dit woord niet, bekijk het eens goed, geallieerden, wat betekent dat in goed Hollands? Wel de verbondenen. En wat versta je daar nu wel onder, onder verbondenen. Wel dat zijn lu, die samen alles doen. Just. Bekijk die drie woorden „Samen alles doen”. Dringt het tot je door? Samen, dat betekent dat z'n allen, niet één uitgezonderd. Dus niemand op zijn eigen houtje, maar met zijn allen, als een grote compacte massa. Ik zou haast zeggen, als lucht. Je kunt het slaan, vloebaar maken, weer verdampen, ja wat al kun je er niet mee doen, je kunt het niet wegruigen, het is er en het blijft er. En geen mens, hoe machtig ook, die het verdrift. En wat een kracht zit er in die lucht, het stopt nergens voor, het dringt overal in en doorheen en probeer het te stoppen, het lukt je soms even, heel even maar, maar dan kun je het niet meer houden, dan steekt een



Zes lange jaren hebben we gewacht, zes lange jaren, en met vertrouwen, met hoop op de toekomst. In die lange jaren hadden we ons nietig en machteloos gevoeld, maar straks als het vrede is, dan zouden we weer meestellen, dan zouden we ons weer als schakels in een ketting gaan voelen, onmisbaar.

Maar we zaten ermaest, we waren nog steeds overbodig, en we zagen geen directe vooruitgang, het werd eerder nog beroerder, naar we meenden. Een grote moedeloosheid werkelijkheid werd. Zelfs voor de grootste pessimist werd het een teleurstelling.

En uiteindelijk, ten lange laatste konden we aan de slag.

Ha, nu kwam alles weer goed, nu zouden wij Neem, we zouden niets. We konden niet, we moesten eerst de vuile boel opruimen en er was niets, geen machine, geen materiaal. Alles, maar dan ook alles was op. En we lummelden maar wat rond, er was geen materiaal, geen stroom, geen machine. Wat moesten we eigenlijk in de fabriek, op kantoor doen. Als we vooruit konden met het een, was het andere er weer niet. En weer kwam de moedeloosheid, ze viel over ons, verstikte onze werklust, verstikte letterlijk alles.

Maandag a.s. gaat de nieuwe dienstregeling der Ned. Spoorwegen in. Op deze datum gaan na bijna 3 jaar onderbreking weer elektrische treinen — en zolang er niet voldoende elektrisch materiaal is, bovendien versneld stoomtreinen — rijden op het traject Den Haag — Utrecht. Dit betekent meestal een belangrijke verkorting in de reisduur. Bovendien zijn er enkele halfuurtreinen op de spitsuren ingelegd. Een aanzienlijke verbetering dus!

Echter — een nadeel is dat niet alle treinen in Voorburg stoppen. Van daar onderstaand overzicht:

NAAR UTRECHT ('s ochtends)

Den Haag v.	6.06	6.55	7.31	8.06	9.06	9.31
Voorburg v.	6.11	7.02	7.38	8.11	—	9.38
Utrecht a.	7.06	8.06	8.36	9.06	10.06	10.36

NAAR UTRECHT ('s middags)

Den Haag v.	11.25	12.06	13.06	13.31
Voorburg v.	11.32	12.11	—	13.38
Utrecht a.	12.36	13.06	14.06	14.36

VAN UTRECHT ('s middags)

Utrecht v.	16.12	16.45	17.45	18.12	18.45
Voorburg v.	17.17	17.41	—	19.12	19.41
Den Haag a.	17.22	17.45	18.45	19.17	19.45

NAAR DE MAANWEG ('s ochtends)

Utrecht v.	6.45	7.45	8.12	10.45	11.31
Voorburg v.	7.41	—	9.17	11.41	—

VAN DE MAANWEG

Voorburg v.	16.11	—	17.32	—
Utrecht a.	17.06	18.06	18.36	—

ROLLS-ROYCE, naam die begrip is voor perfectie

Enige weken geleden hebben wij een artikel gewijd aan het leven en streven van Henry Ford, de automobielkoning, die de wereld bijbracht wat produceren eigenlijk is. Spreekt men over Ford dan denkt men aan massaproductie, aan service en aan goedkope wagens.

Een tegenhanger van Ford is de Engelse autobouwerconstructeur Sir Henry Royce, stichter van de wereldberoemde Rolls-Royce fabrieken, een naam die een begrip is geworden voor kwaliteitswerk van de allerhoogste perfectie. Over zijn leven en werken, voor ons als fabriek, evenzeer leerzaam verscheen het boekje: **The power behind their wings**, waar wij onze gegevens goeddeels aan ontleenden.

Frederick Henry Royce is de man wiens naam onverbrekelijk verbonden is aan de vliegtuigmotor die zo'n grote rol speelde in Englands geschiedenis. Reeds in de eerste wereldoorlog gold de Rolls Royce Eagle motor voor het nieuwste van de zalm in de Engelse vliegtuig — tijdens de adembememde gevechten die de RAF en de Luftwaffe in September 1940 om de suprematie in de lucht leverden, en die als the battle of Britain, een keerpunt in de wereldgeschiedenis vormden, waren het de Spitfires en Hurricanes, voorzien van Rolls Royce Merlin motoren die de strijd ten gunste van Engeland beslistten: aan het eind van deze oorlog was het de straalmotor, de Rolls Royce Derwent, die weer bewees dat deze oer-Britse firma vol vitaliteit nog steeds de toon aangeeft. De Gloster Meteor, die enige weken geleden over Den Haag flistte, was met RR Derwent straalmotoren uitgerust.

In zijn jeugd zat Henry Royce niet op fluweel — hij had maar een gebrekkige schoolopleiding genoten, moest lang werken en was dikwijls werkloos; ook zijn gezondheid was zo zwak dat hij van zijn vijfde tot zijn negende jaar maar een jaar op de schoolbanken kon zitten. Op zijn tiende jaar verkocht hij kramen, toen hij dertien jaar was, werkte hij als telegrambesteller.

**Wat wij van
F. H. ROYCE
kunnen leren**

Het keerpunt in zijn leven kwam toen hij als veertienjarige in dienst kwam in de werkplaatsen van een spoorwegmaatschappij. Hij werd daar een begaafd vakman, die zijn gebrekkige kennis wist te hantieren. Om beroepschappen failliet wist te hantieren. Royce was al veertig jaar oud toen hij voor het eerst kennis maakte met de automobielbouw. Hij kocht een auto, demonteerde die geheel, en kwam tot de conclusie, dat hij het beter kon. De eerste Royce auto bevatte geen opzienbarende nieuwigheden, maar hij was ontworpen en vervaardigd door iemand die aan elk onderdeel de grootste zorg besteedde.

Twee jaren later begon hij auto's te produceren — propaganda voor zijn wagen werd gemaakt door C. S. Rolls, een stoutmoedige autoconcourer — zo ontstond de naam Rolls Royce. In 1914 deed Engeland een beroep op Royce en vliegtuigmotor te bouwen beter en betrouwbaarder dan welke dan ook. Royce had nog nooit vliegtuigmotoren vervaardigd, doch hij was een groot technicus en binnen zes maanden draaide de eerste Eagle op de proefbank. Deze Eagle was een typisch RR product — degelijk ontwerp, details tot in de puntjes verzorgd en, onbepaald vakmanschap. Ook na de oorlog behield de Eagle zijn reputatie — de eerste vlucht naar Nederland's indit werd uitgevoerd door een Fokker F VII met Rolls-Royce Eagle motor. Royce heeft zijn opvattingen over het ontwerpen en produceren van motoren vastgelegd in een boek van meer dan 300 bladzijden — bij de staf bekend als de „Bible". Hieruit stamt zijn lijfspreuk: „There is no sure way of judging anything except by experiment" — slechts door iets te beproeven kan men er zich een juist oordeel over vormen. Verder: een goed ontwerp, ziet er ook goed uit.

„Maar", zegt Royce, „de constructeur, hoe belangrijk ook, is niet de belangrijkste man. Dat is degene die een ontwerp goed uitvoert". Royce was zelf een uitstekend vakman en hij riste van zijn mensen het uiterste. Stordig of ruw werk vond in zijn oog geen genade. Hij ontloeg op staande voet een man die hij erop betrapte, dat hij een ruimer uit een gat draaide inplaats van hem eruit te trekken zoals het behoort. Naast de Eagle is de Merlin wel de bekendste RR-motor. De Merlin is ontwikkeld uit de motor die Royce bouwde voor de Supermarine racers die de Schneider Cup voor Engeland wonnen. De combinatie Supermarine/RR resulteerde uiteindelijk in het Splinter jachtvliegtuig dat de Duitsers boven Engeland terugdreef, als eerste stap op de lange, moeizame weg naar de overwinning van 1915. De les die Royce ons 14 jaar na zijn dood nog leert is deze, dat men steeds moet streven naar volmaaktheid in datgene, wat men doet, hoe eenvoudig en onderverschikt dit werk ook mag zijn.

Controle moet doorlopend zijn

Van onze schoolrapporten weten wij nog wel dat ze driemaal per jaar gegeven werden en dat men er thuis vrijwel altijd aanmerkingen op had, ook al zeiden wij nog zo dat wij ons best gedaan hadden.

Die schoolrapporten dienden om controle uit te oefenen op onze ijver en voorreringen, om na te gaan of wij goede kwaliteit leverden en voldoende presteerden.

Na school kwam de tijd dat wij gingen werken — en weer kwam de controle opduiken die nagat of wij wel werk van goede kwaliteit leverden. In een bedrijf dat kwaliteitsartikelen levert is dit vanzelfsprekend. Nu is een controle die achteraf nagat, of de producten aan de gestelde eisen voldoen wel goed, maar ideaal is het zeker niet, want het is een controle achteraf die pas vertelt dat iets fout is als er al een heel boek exemplaren zijn vervaardigd. Een controleur moet er bij wijze van spreken, met zijn neus bovenop liggen en direct ingrijpen als het misgaat. Zo ontdekken wij de zwakke punten en zo kan men de kwaliteit opvoeren — er komt ook minder uitval omdat men niet in een fout volhardt.

Nu is dit op papier wel erg makkelijk te zeggen; in de praktijk is het dikwijls niet deklaarlijk het voor 100% door te voeren. Kan het niet voor 100%, dan doen wij het voor 50% maar wij doen het omdat wij in

deze vorm van controle de enige juiste zien. **De controle moet dus doorlopend zijn en niet alleen maar achteraf.**

De voordelen van zo'n doorlopende controle zijn vele:

1. doordat de controleur tijdens de productie periodiek keurt, en niet achteraf, voorkomt men het afkuren van grote aantallen bewerkte onderdelen. Dit is dus besparing van waardevol materiaal.
2. Tevens betekent dit besparing van arbeidskracht en werktijd — als iets afgekeurd wordt is de daaraan bestede tijd verloren.
3. Dit is dus opvoering van de arbeidsproductiviteit.

Voor degene die het onderdeel vervaardigt betekent deze soort controle dat hij scherper moet opletten. De verantwoordelijkheid rust op hemzelf, want de controleur komt in de regel slechts steekproefsgewijs controleren.

In Amerika waar men tijdens de oorlog dit soort controle invoerde heeft men er bijzonder goede resultaten mee bereikt.

DEN HAAG

VDH op het BUTENSPOOR

Onder bovenstaand motto werden vorig jaar een tweetal wandelingen georganiseerd, die beide door de ANWB werden voorbereid. De eerste tocht leidde de deelnemers op Hemelvaartsdag „langs plassen en weiden" en de tweede die op een Zaterdagmiddag in September plaats vond, ging tussen de Reeuwijkse plassen door naar Haastrecht en Gouda.

Ook dit jaar zal op Hemelvaartsdag — 15 Mei — een dergelijke wandeltocht worden georganiseerd. Ditmaal voert de tocht door de **bollestrreek** en de **duinen naar de zee**. Het beginpunt van de wandeling is in Noordwijk. Het eindpunt in Katwijk. Hoe de route van deze tocht, die een kleine 20 km. lang is, zal zijn vindt U in het programma, dat evenals de vorige keren in samenwerking met de A.N.W.B. wordt opgesteld en, dat elke deelnemer vroegtijdig ontvangt.

Het is niet de bedoeling, dat het parcours in marstempo wordt afgelegd, dit laten we aan de leden van onze „vriedaagse-club" over. — Waarvan wordt aangenomen, dat ze in ploegverband meewandelen. — Ieder kan op eigen gezinsstand de aangegeven weg volgen en zich aansluiten bij wie hij wil. Zodoende kan een ieder, getrainde wandelaar of niet, aan deze wandeling deelnemen.

Onderweg passeert U echter wel een paar controleposten, waar U Uw deelnemerskaart van een stempel laat voorzien. Op verloop van de van alle stempels voorzitte deelnemerskaart ontvangen de wandelaars een aandenken aan deze tocht.

DE „INTERFABRIEK" WEDSTRIJD DEN HAAG — UTRECHT.

A.s. Maandag 5 Mei om 2 uur zal op het terrein van de Stichting Sport- en Speeltoeren aan de van Tuytstraat te Voorburg de grote wedstrijd tussen VDH Den Haag en VDH Utrecht gespeeld worden. Het was voor de inderhaast bijeengetrommelde keuzer-commissie een zware taak om een Haags elftal op de been te brengen, vooral, omdat zij over bijna geen gegevens beschikte. Het elftal, dat de Haagse eer zal hebben hoog te houden, ziet er als volgt uit:

- | | |
|---------------------------|---|
| Pijak | Rog |
| Glaudemans (aanv.) | Vreeken van der Harst |
| Herreur Verelzen | Kerthof Hakkaart |
| | Fraanenfelder |
| Reservess: | Groen, v. d. Zalm, v. d. Burg, de Bruin. |
| Scheidsrechter: | Saat. |
| Grensrechter: | van der Plas. |

Na 5 jaren

Zo heet de film, die Woensdag 7 Mei a.s. in het Onderwijsmuseum zal worden vertoond. Deze film behandelt alle belevenissen van het Nederlandse volk tussen 10 Mei 1940 en 5 Mei 1945. Er zijn illegale opnamen bij, die een goed beeld geven van de toestanden in ons land tijdens de bezetting.

DEN HAAG

DE VOETBAL ROLT WIE IS DE STERKSTE?

Op hen rust de taak om onze Utrechtse collega's te weerstaan. Wij rekenen er dan ook op, dat alle Haagse collega's met hun aanhang Maandag op het terrein aan de van Tuytstraat aanwezig zullen zijn, teneinde „hun elftal aan te moedigen". Van de spelers verwachten wij, dat zij zich tot het uiterste zullen inspannen om de zegen te behalen en vooral om een sportieve wedstrijd te verkrijgen.

Het terrein aan de van Tuytstraat dat U vanuit de fabriek kunt zien liggen, is te bereiken met de tramlijnen 12, 13 en de „blauwe" tram. De toegangsprijs, welke door de Stichting Sport- en Speeltoeren geheven wordt, bedraagt f 0.15.

Opstelling UTRECHT
Kastrop
Bode
Agterberg, Doorn, Weldam,
Lijffijt, Loozeboom, H. den Dijkster,
J den Dijkster, v. d. Lindan
Res.: Plateringen, Bouhoorn, v. Bruggen.

DOOR DE DUINEN NAAR DE ZEE

De deelnemerskaarten bedragen f 0.50 per persoon. De reiskosten van en naar begin en eindpunt komen voor rekening van de deelnemers. De gelegenheid tot aanmelding voor deze tocht staat open op Vrijdag 9 en Maandag 12 Mei a.s. tijdens de pauze in wachtkamer 1. Ook familieleden en vrienden kunnen aan deze tocht deelnemen. Jonge, maar ook oudere V.D.H.-ers wij gaan: Met de A.N.W.B. op pad!

UTRECHT

Voor de Utrechtse muziktheaters is weer een avond in aantocht die werkelijk om van te smullen is. Het Utrechts Stedelijk Orkest — U.S.O. geeft op Dinsdag 20 Mei een concert dat er, wat programma betreft, zijn mag. Voor de pauze het overbekende stuk van Wolfgang Amadeus Mozart, „Eine kleine Nachtmusik" en de niet minder bekende Onvoltooide Symphonie van Frans Schubert.

Dit deel behoort waarlijk geen verdere aanbeveling. Na de pauze speelt Stephan Bergman het pianoconcert van Peter Tsjajkovski en we weten nu zo zoeftestaan wel dat deze compositie tets bijzonders maakte. Dit pianoconcert met zijn geweldige inzet van orkest met piano is voor vele mensen iets heel apart, anderen „ligt" het niet. Wat volkomen begrijpelijk is als we weten dat elke componist eigenlijk voor een deel der mensheid componeert, n.l. dat deel, dat door zijn muziek ontroerd wordt. Na de 5e en de 4e symphonie dus nu naar het pianoconcert. Kaarten als van ouds weer bij den heer Schagen uit de Gereedschapsmakerij.

Deze voorstelling wordt georganiseerd door de H.A.R.K., zodat de baten ervan voor een goed deel, in dit geval onze noodlijdende landgenoten, worden aangewend. Voor f 1.10 per stuk kunt U bij de afdeling Sociale Zaken tot en met 6 Mei a.s. één of meer kaarten bestellen.

Maandag 5 Mei
VOETBALWEDSTRIJD
VDH
Den Haag — Utrecht

