Nummer 228

het V.D.H.-tje

27 Mei 1950

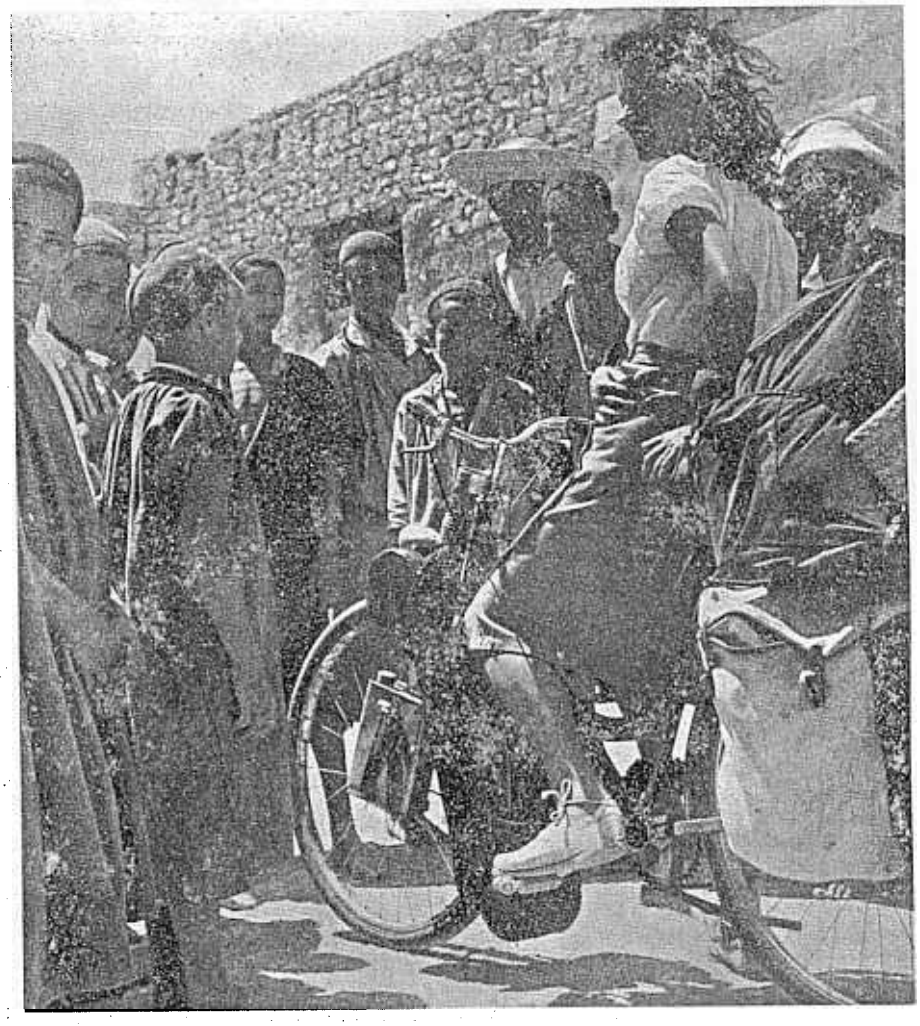
WEKELIJKS NIEUWSBLAD VOOR HET PERSONEEL
VAN DER HEEM N.V. - DEN HAAG - HOLLAND - NEDERLANDSCHE KROON RIJWIELFABRIEK N.V.

De reis werd gemaakt op twee normale Solexen, elk beladen met 30 kilo bagage: kampeeruitrusting, primus, 10 liter water en 7 liter benzine. De route liep van Tunis via Sidi-Boussaid, Carthago, Sousse, Kairouan, Sfax, Gabes, Medenine en Foum-Tatahouïne naar de Libysche grens en vandaar terug naar Tunis.
Gereden werd in dagétappes van 100 tot 170 kilometer, voornamelijk 's morgens vroeg en in de namiddag. Ten minste, dit was het plan, maar enkele malen moest men de middaghitte van de Afrikaanse zomer trotseren om nog tijdig op de bestemming te arriveren.

PER SOLEX DOOR AFRIKA

naar Libye door hitte en zand

Bijzondere voorzorgsmaatregelen had men niet getroffen; de banden had men iets minder hard opgepompt vanwege de grote hitte, die er voor zorgde dat ze toch wel keihard werden. Gedurende de gehele tocht hebben deze voortrekkers geen enkele lekke band gehad, hetgeen zeker niet te danken is aan de kwaliteit van de Tunische wegen, want die waren abominabel. Het was in deze streek, dat de troepen van generaal Montgomery de laatste fase van de Noord-Afrikaanse campagne uitvochten. De massale operaties met tanks hebben de laatste restjes weg wel volledig weggemalen. Voor de Solexen vormde dit overigens geen beletsel om vrolijk over karresporen, door kuilen en gaten door te sjouwen. De enige voorzorg, die men nam was, dat men op het heetst van de dag de motor elk uur enkele minuten afzette en de kans gaf wat af te koelen.
Het enige onderhoud, dat men had, bepaalde zich tot het dagelijks schoonmaken van de aandrijfrol en het uitspoelen van de filters van de brandstofpomp. Het brandstofverbruik bedroeg gemiddeld 100,17 kilometer per liter, haast te mooi om waar te zijn.
Elke dag werden alle moeren en schroeven nagelopen om te controleren of zij door het gehos en gestoot niet los gewerkt waren; bovendien blies men met de pomp de sproeier van de carburateur regelmatig door.
Het staat er zo sober, maar wij geven het te doen om zo bepakt en gezakt per Solex een reisje te gaan maken door een land, waar men nog nooit gehoord heeft van Service-stations en waar de wegen nog vrijwel in prae-historische staat verkeren.
Die Fransen toch, zij lappen het maar weer, klommen rustig op de Solex en rijden naar Libye alsof het een ritje naar Purmerend betrof.
Die Solex toch, bestemd voor het verkeer op korte afstanden, belast men met blikken benzine, water, kampeeruitrusting en een Française en zonder blikken of blozen rijdt hij rustig door een achterhoek van Afrika of het een ritje door Parijs betrof.
Nu hebben wij altijd wel geweten, dat een Solex tot bijzondere prestaties in staat is. Vorig jaar kwam er bij ons nog een enthousiasteling op bezoek, die per Solex naar Zuid-Afrika wilde gaan. Hij stelde zich voor de route te kiezen door Frankrijk en Italië, vandaar naar Tunis en door Libye naar Caïro. Van Caïro uit door Egypte, de Soedan, Kenyr en Uganda, Rhodesia naar Johannesburg, alwaar de bewuste jongeman voornemens was zich te vestigen. Dit plan was niet zo waanzinnig als het wel lijkt. De weg, die tijdens de tweede wereldoorlog van Egypte naar de Kaap is aangelegd of verbeterd, moest dienen voor de aanvoer van troepen en materiaal en was dus van het hoogste belang voor de geallieerde zaak. Vandaar dat er een goede weg kwam met om de zoveel kilometer een tankstation. Het voornaamste gevaar dat nu nog dreigde was dat van de leeuwen, die op een mooie dag een malse Solexist(e) niet versmaden.
De conclusie uit dit verhaal is dus, dat de Solex-rijders met een gerust hart naar de Veluwe kunnen gaan. Hetgeen duizenden dit jaar ook wel zullen doen.



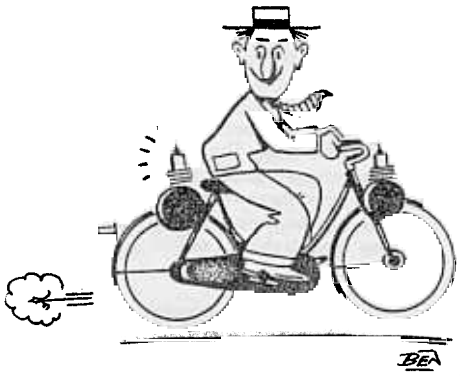
De charmante Française op nevenstaande foto is Mme Willeminot, die in gezelschap van haar echtgenoot in Juli 1949 een rondreis van 1500 kilometer door Tunis gemaakt heeft.
Wij hadden van deze reis enkele charmante foto's gekregen, doch achtten het — eerlijk gezegd — zo vanzelfsprekend dat de Solex tot zulke reisjes in staat was, dat wij er verder geen aandacht aan schonken.
Het Engelse blad The Motor Cycle dacht er anders over en publiceerde een geestdriftig verslag over deze reis door Noord-Afrika; op gevaar af, dat onze Solexisten ook naar dit warme land trekken, zullen wij er meer van vertellen.

Reizen per Solex

Nu het rijwiel met hulpmotor hoe langer hoe meer in gebruik komt, ligt het in onze bedoeling, indien er bij onze leden belangstelling voor is, reizen met gebruik van het Solex-rijwiel te organiseren. Leden, die in het bezit zijn van een dergelijk rijwiel en er voor voelen daarmede een door ons verder uit te werken programma, bijvoorbeeld naar Frankrijk, deel te nemen, verzoeken wij dit per briefkaart aan het Centr. Bureau op te geven.
(Uit: Reizen en Trekken, Orgaan van de Ned. Reisvereniging.)

John Bull ontwaakt

Die conservatieve Engelsen toch. Jarenlang is Engeland het motorfietsland bij uitstek geweest en nog steeds is het 's werelds grootste exporteur van motorfietsen (van de 18.000 motorfietsen, die er in Maart 1950 werden vervaardigd waren er niet minder dan 8.500 bestemd voor export).
John Bull heeft zich in de loop der jaren een reputatie van conservatisme verworven en niet ten onrechte, getuige de systematische verwaarlozing van alles wat cylinderinhouden van minder dan 350 cc en geen viertakt is. In de jaren na de oorlog heeft men echter ontdekt, dat de tendenz in de motorwereld is naar lichtere machines met kleinere cylinderinhouden. Sedertdien is men koortsachtig doende de achterstand in te lopen, ook al houden de grote merken (Norton, Ariel en Matchless) bijvoorbeeld zich nog steeds van de kleintjes afzijdig.



de weg naar minder cubieke centimeters

Waar men zich in Engeland ook afzijdig van gehouden heeft is de gemotoriseerde fiets. Wat Engeland tot voor kort onder een gemotoriseerde fiets vertoonde is een zogenaamde autocycle, een lichte motorfiets met 98 cc motor, die met de fiets alleen de trappers gemeen heeft. De prijs is ook navenant: ca 600 gulden, al zijn hier zo'n 120 guldentjes voor de Engelse collega van minister Lieftinck bij inbegrepen.
Inmiddels hebben de Engelsen tot hun verbazing geconstateerd, dat Europa andere opvattingen huldigde en gemotoriseerde fietsen was gaan produceren, die lichter, goedkoper en handiger waren. En zo is de berg naar Mohammed gekomen en wordt de Solex nu bijvoorbeeld al in Engeland geproduceerd door de Engelse Velo-Solex-maatschappij. Het trotse Albion is op import of licentiebouw aangewezen. Wat men in dit opzicht tot dusverre gepresteerd heeft is niet bepaald schokkend. Er bestaat slechts een werkelijk all-British ontwerp, dit is de G.Y.S., een los motortje, dat boven het voorwiel gemonteerd wordt en dat door middel van de bekende carborundumrol, wij zouden haast zeggen Solex-rol, aandrijft. Om te zien is de motor uitgesproken lelijk. De overige hulpmotoren zijn alle typen, die in licentie van Franse en Italiaanse fabrieken worden gebouwd of uit geïmporteerde onderdelen worden samengesteld.
Men kent onze bezwaren tegen de losse hulpmotor. Dat deze ook in Engeland, waar men lichtere fietsen bezigt dan hier te lande, gevoeld worden, blijkt uit het feit, dat de Engelse rijwielfabrieken geen garantie verlenen op fietsen, die gemotoriseerd worden Bovendien vervallen in dat geval alle lopende verzekeringen tegen diefstal, verlies, schade en wettelijke aansprakelijkheid.
De Engelse wetgever heeft echter ook nog enkele pijlen op zijn boog. Rijwielen — met hulpmotor — worden beschouwd als normale motorfietsen, moeten dus nummerplaten dragen, de berijder moet een rijbewijs hebben en zich tegen W.A. verzekerd hebben.
Er is nog meer: in Engeland monteert men hulpmotoren ook wel op tandems. Iemand, die nog geen rijbewijs heeft (men heeft dan bovendien L-platen te monteren op zijn al rijkelijk beplate voertuig), mag alleen met een tweede persoon rijden als die tweede een rijbewijs heeft. Men ziet dat de weg van de Engelse gemotoriseerde fiets niet over rozen gaat. De enige troost is, dat deze moeilijkheden juist het gebruik van de harmonische Solex in de hand werken. Een Solex immers, waar fiets en motor een harmonisch geheel vormen, zal door constructie en eigenschappen de wegbereider zijn voor de categorie niet-trappende fietsers, die een nieuwe fase in het wegverkeer inluiden.

Naar aanleiding van een voorstel dat, van de Kroon afkomstig zijnde, toch behandeld werd door de ideeëncommissie Maanweg, merken wij op dat het in de bedoeling ligt eerlang aan de Kroon ook een ideeëncommissie te installeren en een ideeënbus te plaatsen.
Voorstellen van Kroon-personeel kunnen dan gemakkelijker ingediend en sneller afgehandeld worden.

JAARVERSLAG STOKVIS

Stokvis heeft onlangs het jaarverslag over 1949 gepubliceerd. In de ERRES EXPRES heeft dr Bölger een beschouwing over dit jaarverslag gehouden; gezien de lotsverbondenheid tussen onze bedrijven achten wij het gewenst aan deze beschouwing bijzondere aandacht te schenken.

Ondanks de invoerbeperkingen was de Stokvis omzet in 1949 groter dan in 1948, hetgeen tot gevolg had dat ondanks de gestegen onkosten en de lagere winstmarge de exploitatie-winst ± 10 % hoger was dan in 1948. Er werd veel gebouwd en verbouwd. Het hoofdgebouw kwam klaar en kon op 28 Januari l.l. officieel worden geopend. Het magazijncomplex te Rotterdam werd eveneens uitgebreid. Stokvis Breda opende in 1949 een nieuw kantoor met magazijn; de outillage te Maastricht werd door aankoop verbeterd en te Enschedè werd een nu nog bescheiden, vestiging verkregen.

Door verbetering van outillage en organisatie was men in staat om de merkbaar scherper wordende concurrentie het hoofd te bieden. De resultaten van de binnen- en buitenlandse ondernemingen waar Stokvis belang bij heeft, waren over het algemeen bevredigend.

Javastaal-Stokvis N.V. ontwikkelde zich gunstig. Al zijn de zakelijke mogelijkheden in Indonesië moeilijk te overzien, de directie van Stokvis meent niet te pessimistisch te mogen zijn.

Van de winst wordt 8 % dividend uitbetaald aan aandeelhouders. De perspectieven voor 1950 worden gunstig geoordeeld.

DEN HAAG

KNOTSEN LEERDEN SCHRIJVEN

17 Mei jongstleden is in de vergaderkamer van onze fabriek Maanweg de laatste les gegeven van de schrijfcursus, die onder leiding van de heer Kamerling van de afdeling inspectie, gegeven is aan 9 deelnemers uit ons bedrijf.
Het mag op het eerste gezicht wonderlijk aandoen, dat het nog nodig is schrijfcursussen te organiseren. Men zou veronderstellen, dat schrijven de meest elementaire vaardigheid is die een kantooremployé dient te bezitten. Het is echter met de schrijfkunst van de meeste administratieve mensen zo droevig gesteld, dat herscholing nodig bleek. In onze bedrijven worden dagelijks duizenden bonnen en formulieren geschreven, bonnen met codegetallen, ordernummers, omschrijvingen en aantallen. Als deze gegevens slecht leesbaar worden ingevuld, geeft het aanleiding tot vergissingen, die geld kosten en die een mens zich doen afvragen wat voor zin het heeft geraffineerd doelmatige formulieren en werkmethoden toe te passen als deze door ondoelmatig gebruik hun nut niet afwerpen. Vandaar deze schrijfcursus die een aantal leidinggevende functionarissen in staat heeft gesteld een schrift te leren, dat uitstekend leesbaar en makkelijk schrijfbaar is: het zogenaamde verbonden blokschrift. Bonnen, kaartsystemen en formulieren met verbonden blokschrift geschreven zijn duidelijk en overzichtelijk en bovendien uniform.
Het behoeft geen betoog, dat deze cursus geheel op BKT-leest geschoeid was en dat het niet onze bedoeling is met deze lessen te volstaan, doch voort te gaan, tot de schrijfkunst in onze administratieve sectoren niets meer te wensen overlaat. (De typiste, die de krabbels van de redactie moet ontcijferen, zal wel wensen dat ook redacteuren naar die cursus gezonden worden!)
Trouwens, wij zijn met deze elementaire cursus in goed gezelschap, want onafhankelijk van ons heeft Philips een soortgelijke opleiding georganiseerd, terwijl ook de Shell en de Staatsmijnen er mede beginnen of begonnen zijn.
De laatste les had uiteraard een enigszins plechtig verloop. Er waren hoge gasten en er werden redevoeringen gehouden.
Binnenkort zijn alle handgeschreven formulieren leesbaar!

MENS en TANG in het Gemeentemuseum

U bent in een grote kamer, die schaars gemeubileerd is. De wanden zijn bekleed met Gobelins, die een voorstelling geven van weelderige tuinen met pauwen en papegaaien en fantastische landschappen in het verschiet.
Kijkt u naar boven, dan ziet u een wolkenhemel, waarin engeltjes rondbuitelen. Het schijnt dat u van uit deze wonderlijke kamer een doorkijk hebt naar buiten, resultaat van een kunstige plafond-schildering. Uw oog valt op een wortelnoten kastje, dat bescheiden tegen de wand staat. Een prachtig stukje meubelkunst. Het is ingelegd met ivoor en ebbenhout, waardoor zich een tafereel van een druivenoogst voor uw ogen ontvouwt.
Waar u zo'n kamer kunt vinden?
Wel, in ons Gemeentemuseum.
En er is nog veel en veel meer te zien. Behalve een grote collectie schilderijen zijn er veel kunstvoorwerpen die de aandacht vragen.
Zo'n Chinees porceleinen schaaltje en al die voorwerpjes er omheen zijn alleen al de moeite waard een reis naar de Stadhouderslaan te ondernemen. Op een klein kaartje staat dat dit porcelein uit de Tangdynastie is. Ik weet helemaal niet wat of de Tangdynastie is of was, maar wel weet ik, dat dit allemaal prachtig mooie spullen zijn.
En het mooiste komt nog. Er bestaat een gelegenheid om dit helemaal voor niets te gaan zien!

ELECTROLARIA VAN BEN

IN MEMORIAM
J. Skazinsky

Zaterdag 20 Mei 1950 is van ons heengegaan onze Poolse medewerker, Jan Skazinsky. Ver van zijn vaderland is hij eenzaam in de vreemde gestorven. Een ongeneeslijke ziekte nam hem weg.
Op 20 Juni 1949 kwam hij in onze dienst als stamper. Skazinsky heeft zijn werk trouw verricht en was een voorbeeld van plichtsbetrachting. Hij bereikte de leeftijd van 40 jaar. Hoe gaarne had hij zijn vaderland Polen teruggezien; dit verlangen is echter niet bevredigd.
Hij ruste in vrede!

In onderwijzersgezin te Beilen (Dr.) wordt pension aangeboden tegen 4 gulden per persoon per dag (2 personen tegelijk 3,50 gulden per dag). Geen beroepspension. Gemakkelijke verbinding met Assen en Groningen. Prachtig natuurschoon in naaste omgeving. Correspondentie richten aan: Schoolstraat 11, Beilen (Dr.).

TL-buizen niet gevaarlijk

Enkele weken geleden hebben wij in dit blad een waarschuwing opgenomen voorzichtig om te gaan met defecte TL-buizen, aangezien deze bij breken een poeder verspreiden, dat een wond lelijk kan infecteren. Dit berylliumpoeder zou de genezing van wonden ernstig belemmeren.
Philips, die het VDH-tje blijkbaar ook aandachtig leest, deelt ons nu mede, dat de waarschuwingen tegen TL-buizen schromelijk overdreven zijn. In de 10 jaren dat men fluorescentie buislampen produceert, heeft zich nog nooit zo'n ongeval voorgedaan en evenmin heeft men klachten daarover ontvangen van afnemers in binnen- en buitenland.
De voorzorgen, die men met TL-buislampen dient in acht dient te nemen zijn: bij continu gebruik (zoals boven een werktafel) minimum afstand van 30 cm en oppassen voor de met berylliumpoeder bedekte scherven van TL-buizen. Snijwonden veroorzaakt door zulke scherven dient men deskundig, dus door de medische dienst, te laten verzorgen (hetgeen overigens voor elke wond geldt). Zo'n TL-wond geneest dan even goed als elke andere, hetgeen Philips uit ervaring weet.
Voorzorgsmaatregelen zijn alleen gewenst bij het grootscheeps vernietigen van uitgebrande lampen. Men doet er goed aan deze in stevig papier te verpakken en daarna stuk te trappen. Uiteraard moet men stevig schoeisel dragen. Het pak scherven kan daarna in elkaar gerold en weggeworpen worden.
Alweer een sprookje minder. TL-buizen zijn dus slechts onder heel bijzondere omstandigheden gevaarlijk, maar dat geldt eigenlijk ook voor gewone lampen!

INSTALLATIE VAN DE KERN

Vorige week Dinsdag werd de nieuwe kern door de heer J. v. d. Heem geïnstalleerd.
Na afloop van de installatie werd het bestuur als volgt samengesteld:
voorzitter: N. de Baar, afd. montage;
secretaris: J. de Waal, afd. productiebureau;
alg. adjunct: J. N. Loozekoot, afd. montage.

Wat kost dat?

De heer J. Dee, afdeling 2541, heeft de nauwkeurigste prijsschatting van de uitgestalde zuigmonden ingezonden en daarmede de prijs van *f* 2,50 gewonnen. Het aantal inzendingen kan best wat groter zijn, anders heeft de winnaar zo weinig concurrentie!
De bedoeling van deze schatting is, dat iedereen in de fabriek meer begrip krijgt van kostprijzen.
De ideeënbus is ook dit keer niet vergeten. Sedert de vorige mededeling zijn nog 11 inzendingen binnengekomen. Zo te zien is een aansporing hiervoor overbodig; maar houdt voll

Kostprijs omlaag — Productie omhoog.

Kernspreekuur

Te Utrecht zal het kernspreekuur weer ingesteld worden. Het wordt gehouden Vrijdags om de 14 dagen in de spreekkamer achter de portiersloge.
Eerste spreekuur Vrijdag 2 Juni aanstaande
Aanwezig in de
1e pauze: mej. v. Lint, hr de Baar;
2e pauze: hr v. Meersbergen, hr de Waal.

Excursie KRO-studio

Vorige week Maandag bezochten wij met de eerste groep de K.R.O.-studio in Hilversum. Na een rondleiding door het gebouw, dat in alle opzichten zeer modern en vooraanstaand genoemd kan worden, woonden wij het optreden van Chiel de Boer en zijn cabaretgezelschap bij. Het bleek, dat dit optreden, dat het laatste in het winterprogramma was, nog enige attracties inhield, waarin de leden van het gezelschap vooraf enige specialiteiten ten beste gaven en bovendien onder leiding van de pianist Guus Jansen nog een muzikale hersengymnastiek tussen cabaret en publiek. Het eigenlijke programma, dat hierna kwam, konden wij Zondag j.l. nogmaals beluisteren.
Het aardige van deze excursie was, dat wij eens kennis maakten met de moeilijkheden, die zich kunnen voordoen bij de programmaafwerking, waarvan wij, als wij zo bij onze radio zitten, geen idee hebben.
Tot slot gebruikten wij in de K.R.O.-cantine nog een consumptie, aangeboden door de directie. Om 10.30 uur besloten wij deze geslaagde avond met de thuisreis.

DE STERRIT NAAR SCHIPHOL
massale belangstelling

Het mooie weer van de laatste week heeft de belangstelling voor de op handen zijnde Solex Rallye naar Schiphol zo mogelijk nog vergroot. Om organisatorische redenen heeft Stokvis de inschrijving beperkt tot „slechts" 1.000 deelnemers, aangezien de accomodatie op Schiphol niet toelaat met nog meer personen daar binnen te vallen. Anders had men wel 2.000 liefhebbers kunnen krijgen. Het Solexblad van deze maand bevatte een uitvoerige beschrijving van de Rallye (al wordt de route nog angstvallig geheim gehouden) en wij die tot de gelukkigen behoren, die namens onze fabriek deelnemen, hebben ons al bij voorbaat verheugd over dit Solex-festijn.
Op het programma staat (waarschijnlijk) een massale ereronde over het plateau van de Amsterdamse luchthaven. Dat zal een gezoem zijn, als die horde optrekt.

INTREDINGEN

K. v. Egmond, afd. draaierij
Mej. M. E. J. H. Doeland, afd montage,
C. K. v. d. Hoeven, afd. montage

De populaire Solex

In het bestek van een groot bouwwerk, waar dezer dagen de inschrijving op werd gehouden, was opgenomen:
een Rijwiel-Solex voor de opzichter.
Het zal wel een zeer groot bouwwerk zijn geweest!

WAT DOET DE KERN

een greep uit de agenda's

Hier zijn weer enige punten, die op de laatste kernvergaderingen besproken zijn.

Loonschommelingen
Indien het premie-percentage van een werknemer van week tot week sterk schommelt, dan zijn de gezinsinkomsten ook elke week verschillend. Het gezin ondervindt daarvan de moeilijkheden en de arbeidsrust kan er door geschaad worden. Op verzoek van de kern gaf de heer Enters enige toelichtingen over dit probleem.

Bezoek Stokvis aan VDH
De Stokvis-collega's zullen op één of twee Zaterdagmiddagen gelegenheid krijgen iets van ons bedrijf aan de Maanweg te zien. Wij hopen hen op waardige wijze te ontvangen. De juiste data van dit bezoek zijn nog niet bekend.

Fonds uitkering bij overlijden
Onder de ingekomen stukken bevond zich een voorstel tot oprichting van een fonds, dat bij overlijden van een werknemer een rond bedrag aan zijn weduwe zou uitkeren. De middelen daartoe zouden door alle werknemers gezamenlijk bijeen gebracht moeten worden. De kern vond het voorstel zeer sympathiek en collegiaal, maar achtte het toch beter er voorlopig niet op in te gaan. Er bestaan verschillende mogelijkheden om tegen betaling van een geringe premie een uitkering bij overlijden te verzekeren.
Practisch elke ziekenfondsbode kan hierover inlichtingen verschaffen.
Bij de gevallen, die zich hebben voorgedaan in het verleden, heeft onze directie steeds getracht de financiële moeilijkheden van de nagelaten betrekkingen te verzachten. Het spaarfonds biedt volgens artikel 18 lid 7 daartoe mogelijkheden.

Uitkeringsvoorwaarden ziektewet
In een overzichtje, dat afdeling financiën aan de kern zond, werden de uitkeringsvoorwaarden van de ziektewet, zoals die gelden bij de Nederlandse Kroonrijwielfabriek N.V. en bij Van der Heem N.V., vergeleken. Van der Heem N.V. kent de wettelijke en bovenwettelijke verzekering.
Wettelijk: premie-inhouding van de werknemers 1 %. Uitkering 80 % vanaf de vierde ziektedag.
Bovenwettelijk: premie 1 % plus 10 cent per week. Uitkering 80 % vanaf de tweede ziektedag.
Bij een ziekteduur van **langer dan** 12 werkdagen ook nog 80 % over de eerste ziektedag.
Bij de Nederlandsche Kroon Rijwielfabriek N.V. geldt alleen de **bovenwettelijke verzekering.**
Premie: 1,6 %. Uitkering: 90 % vanaf de derde ziektedag.

Bonte avond en „Vrije tijdsbesteding" Utrecht
De kern Maanweg ontving een uitnodiging van de kern Utrecht voor de bonte avond en de tentoonstelling „Vrije tijdsbesteding' op 8 Mei 1950.
Mej. Mulder en de heer v. d. Plas vertegenwoordigden de kern Maanweg op deze avond.

Concept-reglement vertrouwenscommissie gereedschapmakerij
De vertrouwenscommissie gereedschapmakerij bestaat uit vier leden van het personeel van de gereedschapmakerij, dat deel heeft aan het budgetsysteem. De vertrouwenscommissie vertegenwoordigt deze werknemers bij besprekingen met de directie, de chef van de afdeling of de chef van het methodenbureau. Zij vergadert éénmaal per drie maanden met de heer J. v. d. Heem, de heer v. d. Poel, de heer Messnig, de heer Boersma en de vertegenwoordigers van de kern: de heren Stoffels en Camphuysen om de resultaten van het budgetsysteem te bespreken.
Deze vertrouwenscommissie werkte tot nu toe zonder reglement. Zij heeft thans echter een concept-reglement opgesteld, waarvan één exemplaar ter beoordeling aan de kern werd gezonden.

Overzicht ongevallen 1e kwartaal 1950
Dit overzicht was afkomstig van de afdeling financiën. Het vermeldde, dat in het eerste kwartaal 1950 aangifte werd gedaan van 69 bedrijfsongevallen. Hierbij waren 12 oogongevallen (en dat terwijl er steeds veiligheidsbrillen voorhanden zijn!) en 9 gevallen van geïnfecteerde verwondingen. Deze 69 ongevallen tezamen veroorzaakten 621 verloren arbeidsdagen. De kern besprak uitvoerig dit overzicht. Zij is van mening, dat hier een belangrijke taak ligt voor de veiligheidscommissie. Zij wees de heer Pennings, die de kern in de veiligheidscommissie vertegenwoordigt, er op, dat het wel noodzakelijk is dat de veiligheidscommissie periodiek, bijvoorbeeld éénmaal per week — samenkomt om de ongevallen van de afgelopen periode te bespreken en na te gaan, welke maatregelen genomen moeten worden om die ongevallen in de toekomst te voorkomen.

Bespreking enquête winterprogramma
Van de gelegenheid om een bepaalde wens ten opzichte van het winterprogramma naar voren te brengen, werd door verschillende collega's gebruik gemaakt. Deze inzendingen werden in de kern besproken. Binnenkort wordt het definitieve programma voor de komende winter opgesteld. Dan zal met deze wensen zoveel mogelijk rekening worden gehouden. Het is niet mogelijk aan alle verlangens te voldoen, want er zijn er bij, die niet met het doel dat de kern beoogt, overeenkomen.

Gereedschap lenen

Het komt herhaaldelijk voor, dat men voor het verrichten van werkzaamheden thuis gereedschappen van het bedrijf ter leen vraagt en krijgt. Zoals altijd met leentjebuur spelen dreigt ook hier het gevaar, dat men kwade vrienden wordt omdat geleend gereedschap niet, niet op tijd, beschadigd of niet op de juiste plaats teruggebracht wordt. Daarom geldt met ingang van Maandag aanstaande een nieuwe regeling, welke luidt: Gereedschappen mogen slechts via de buitenportier worden medegenomen en moeten bij de buitenportier worden teruggebracht. Met andere woorden: als iemand bijvoorbeeld een soldeerbout leent in het gereedschapmagazijn montage, moet hij deze bout met bonnetje (laten) afleveren bij de buitenportier. Na werktijd kan hij de bout daar dan afhalen.
De volgende dag levert hij de bout weer in eveneens bij de buitenportier, die zorgdraagt dat dit stuk gereedschap op zijn plaats (het gereedschapsmagazijn) terugkomt.
Door deze regeling hopen wij het mogelijk te maken dat het uitlenen van gereedschap tot aller genoegen blijft verlopen.

Burgerlijke Stand Den Haag

Geboren:
Anna Hermina, dochter van T. Sikkes, afdeling meubelmakerij, op 17.5.1950.
Maria Elisabeth Victorin, dochter van M. H. Steijger, afdeling slijperij, op 19.5.1950.
Johanna Petronella, dochter van A. v. d. Meij, afdeling slijperij, op 22.5.1950.

Verloofd:
Mej. M. Verwaal, afdeling inspectie, met W. N. J. Vreeken, afdeling planbureau, op 28.5.1950.

Gehuwd:
A. A. Pauw, wikkelafdeling, met mej. A. Kole op 17.5.1950.
Th. J. Stolk, afdeling spuiterij, met mej. D. v. Blitterswijk op 31.5.1950.
P. C. J. M. Kuypers, afdeling meubelmakerij, met mej. C. Dirksen, op 6.6.1950.

INTREDINGEN

F. van Asch, plaatbewerking, 22.5.1950.
G. C. van Bentum, bedrijfsschool, 22.5.1950 (terug uit militaire dienst).
F. Manneveld, draaierij, 23.5.1950.
J. A. Robert, huisvesting, 24.5.1950.

Dankbetuigingen

C. Lindenhof, afdeling montage, en echtgenote danken voor de belangstelling ondervonden bij hun huwelijk en de cadeaux hun bij die gelegenheid geschonken.

*

G. v. Rosmalen, afdeling boekhouding, bedankt mede namens zijn echtgenote, directie en personeel voor de vele gelukwensen en geschenken ontvangen bij hun huwelijk.

*

Aan allen, die door hun blijken van belangstelling mijn 12½-jarig jubileum tot een onvergetelijk feest hebben gemaakt, mijn hartelijke dank.

M. Vellekoop

Te koop

2 kinderwagens en 1 box (looprek).
Te bevragen bij afdeling sociale zaken.

Woningruil Den Haag — Rotterdam

Een woning, bevattende 4 kamers, keuken met waranda, te ruilen voor kleinere woning 1e etage of benedenhuis, in het Westen van Rotterdam.
Te zien: Zach. Jansenstraat 10, Den Haag.

Ideeënbus

Idee nr 306
Ingezonden door L. A. Grootveld, afdeling montage.
Betrof: het gebruiken van een plakmal bij het inplakken van een gummiring in de verstuiver.
Conclusie: idee is bruikbaar.
Premie: 5 gulden.

Idee nr 313
Ingezonden door G. C. Koopman, afdeling typekamer.
Betrof: opwinden van stofzuigersnoer, zodat breuk wordt voorkomen.
Conclusie: idee is niet geheel uitvoerbaar, doch desondanks wordt een premie van 5 gulden toegekend.

DE KROON

OPHEFFING RIJWIELSERVICE

In verband met de overplaatsing van de rijwielserviceafdeling kan met ingang van heden geen reparatiewerk aan rijwielen meer worden aangenomen.