Nummer 229

het V.D.H.-tje

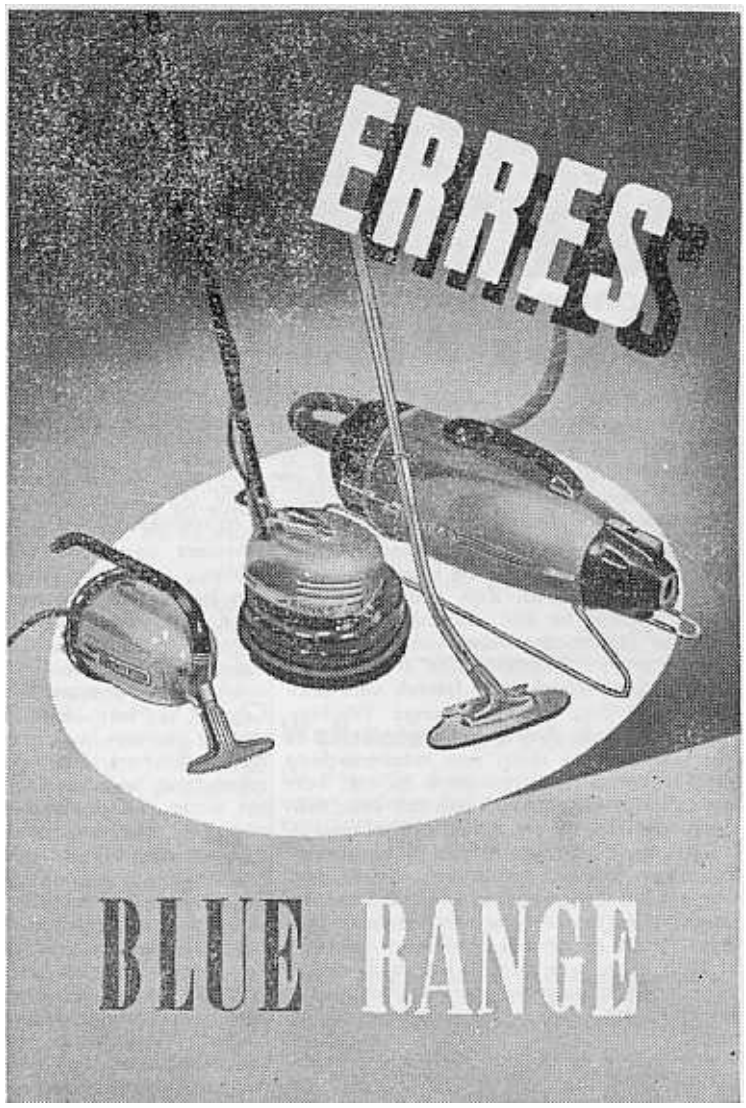
3 Juni 1950

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

Het ligt in het algemeen niet op onze weg in dit blad commerciële voorlichting te verschaffen. Gezien het grote belang, dat ons bedrijf heeft bij de export van stofzuigers en de vele zorgen, die dit van ons allen vereist, achten wij het wenselijk eens een deskundig geluid te laten horen over het prijspeil van onze stofzuigers vergeleken bij prominente buitenlandse merken. De heer A. Cronheim, directeur van het Verkoopkantoor VAN DER HEEM N.V., verschaft in dit artikel een ter zake kundige voorlichting over deze kwestie en komt in de laatste alinea tot de belangrijke conclusie, dat de beste basis voor een zo groot mogelijke export wordt gevormd door een zo groot mogelijke verkoop in het binnenland.

Buitenlandse kopers, die ons land bezoeken en in de etalages onze ERRES-stofzuigers zien, vinden hierin een rechtvaardiging van het vertrouwen, dat zij in ons fabrikaat stellen.

Wat dit artikel wel heel scherp naar voren brengt is de gunstige prijspositie, die ons land inneemt en die ons een uitstekende basis voor onze export zou bieden, ware het niet dat het handelsverkeer door zijn vele beperkingen een nog grotere export verhindert.



Het prijspeil van ERRES stofzuigers

uit een internationale hoek bekeken

door A. Cronheim,
directeur van het Verkoopkantoor

Het zal voor de Nederlandse gebruiker van veel belang zijn enige voorlichting te ontvangen over het prijspeil in andere landen.

Een van de typische voortbrengselen van de Nederlandse industrie is de electrische stofzuiger, waarvan de binnenlandse markt zelf 100.000 tot 150.000 stuks per jaar opneemt en de afzet in het buitenland steeds stijgende cijfers laat zien.

Nu in Nederland de prijsbeheersing door de overheid (een der naweeën van de oorlog) sedert ruim één jaar tot het verleden behoort, zodat alle fabrieken hun bedrijf hebben kunnen herstellen, hun modellen in overeenstemming hebben gebracht met de huidige stand der techniek, kort gezegd, weer enigszins normaal werken, is het interessant vergelijkende gegevens te verzamelen over de verkoopprijzen van stofzuigers in de verschillende landen en deze te stellen tegenover de Nederlandse prijzen.

In het overzicht dat hierna volgt zijn alléén opgenomen prijzen van zelfproducerende landen. Landen, die op import zijn aangewezen, geven geen duidelijk beeld, daar importeursprijzen door differentiërende vrachten en invoerrechten te sterk worden beïnvloed.

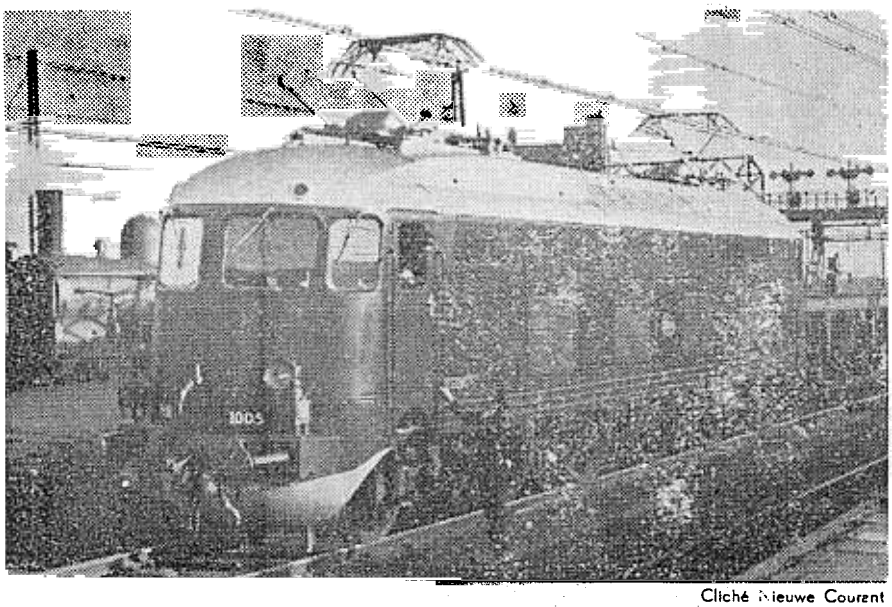
Aangezien onze ERRES-stofzuigers mogen worden gerekend tot de hoogste prijsklasse, welk praedicaat zij verdienen wegens hun technische eigenschappen, als ook wegens hun welverzorgd uiterlijk, is in het prijzenoverzicht alleen rekening gehouden met de bekendste merken uit andere landen en wel met die typen, waarvan de technische specificatie het meeste overeenkomt met het ERRES-assortiment. Evenals in Nederland worden ook in andere landen natuurlijk goedkopere merken verhandeld, maar deze zijn bij onze vergelijking buiten beschouwing gelaten.

Welnu, hier volgt het overzocht:

		omgerekend in glds
Nederland		
Erres torpedo type SZ 165, detailpr.	*f* 175.—	
Erres cylinder type SZ 305, detailpr.	„ 165.—	
Zwitserland		
Six Medium	Zw frs 463.—	*f* 407.—
Zweden		
Electrolux	Zw Kr 239,50	„ 177,50
Volta, idem		
U.S.A.		
Hoover Cylinder	$ 79,50	„ 300.—
General Electric Cylinder	$ 81,50	„ 300.—
Eureka tank	$ 71,35	„ 265.—
Cadillac Mod. 800	$ 69,95	„ 265.—
Frankrijk		
Electrolux Prestige	Ffrs 23.570.—	„ 235.—
Mors Eclaire	Ffrs 21.200.—	„ 121.—
Birum	Ffrs 19.490.—	„ 197.—
Duitsland		
Progress Mod. 50	DM 248.—	„ 225.—
Progress Mod. 8	DM 198.—	„ 180.—
Engeland		
Goblin Mod. G 55	£ 19/11/9	„ 207.—
Goblin Mod. G 48	£ 16/16/-	„ 178.—
Vatric	£ 19/11/9	„ 207.—

Uit deze tabel blijkt, dat de prijzen in Nederland mede tot de laagste behoren in de gehele wereld en dit terwijl de stofzuigerindustrie in Nederland nog geen 20 jaar oud is en zich haar plaats in de wereld — ook hier op de binnenlandse markt — heeft moeten veroveren in een felle concurrentiestrijd

(Vervolg pag. 2)



Cliché Nieuwe Courant

GEORGE WESTINGHOUSE uitvinder van de luchtdrukrem

Als er één naam is, die iedere spoorman kent, dan is het wel die van de grote uitvinder George Westinghouse. Zijn vinding van de luchtdrukrem kan als één der belangrijkste op spoorweggebied worden beschouwd sinds de constructie van de locomotief door Stephenson. Westinghouse was een man van uitzonderlijke capaciteiten en hij genoot reeds wereldberoemdheid, voordat hij de leeftijd van 35 jaar had bereikt. In zijn eigen land was hij reeds bekend, toen hij nauwelijks 25 jaar oud was.

George Westinghouse werd geboren in het dorpje Central Bridge in de staat New York op 6 October 1846. Zijn vader was van Duitse afkomst en zijn voorouders van de zijde van zijn moeder waren van Nederlands-Engelse origine. Westinghouse sr stichtte in 1856 te Schenectady een fabriek van landbouwwerktuigen, waar de jonge Westinghouse menig uur doorbracht. Voordat hij 15 jaar was, had hij reeds een rotatiemachine uitgevonden en geconstrueerd en niet veel later slaagde hij voor het examen voor assistent-ingenieur bij de Amerikaanse marine. Hij diende in het leger tijdens de burgeroorlog en na het einde daarvan werd hij student op het Union College te Schenectady. Reeds na het tweede jaar van zijn studentenleven liet hij de klassieke studie in de steek. In 1865 — toen hij dus 19 jaar oud was — deed Westinghouse zijn eerste grote spoorweguitvinding, de „cast steel re-railing frog".

Westinghouse heeft zeer vele uitvindingen op zijn naam, doch die van de luchtdrukrem is wel de belangrijkste. Zijn latere uitvindingen spraken trouwens minder tot de verbeelding en kwamen bovendien tot stand in een tijd, dat de wereld overstroomd werd met opzienbarende ontdekkingen.

Hij was zowel een groot uitvinder als een vooraanstaande ontwikkelaar: even enthousiast voerde hij zijn eigen ideeën als die van anderen uit. Zijn voornaamste bijdragen aan de algemene vooruitgang betreffen zowel die aan de electrische lamp, als die aan de stoomturbine, om er enkele te noemen. Zijn activiteit op al deze gebieden was ongekend. Waar vele mensen de weg van de minste weerstand kiezen was Westinghouse iemand, die de moeilijkheden niet uit de weg ging. Hij hield zich slechts voor ogen, dat ieder datgene moest doen, wat voor de wereld de meeste vruchten zou afwerpen. Dit drukte hij ook steeds zijn naaste medewerkers op het hart. Daartoe mobiliseerde hij al zijn eigen talenten, krachten en bekwaamheden en verlangde dit ook van zijn medewerkers.

Westinghouse was een hartelijk en humaan mens, hetgeen slechts van weinig genieën op technisch gebied kan worden gezegd: hij was een filantroop, die het leven van zijn arbeiders zoveel mogelijk trachtte te verlichten.

Een belangrijke bijdrage tot zijn successen werd ook geleverd door zijn broer Henry Herman Westinghouse, die hem altijd ter zijde heeft gestaan. George Westinghouse overleed op zijn appartementen in New York City op 12 Maart 1914. Gedurende het laatste jaar van zijn leven leed hij aan een hartziekte, die hem dwong zich geheel uit zijn zaken terug te trekken. Zijn dood betekende het einde van de werkzame loopbaan van een groot spoorwegingenieur, een belangrijk man van de wetenschap en een voorbeeldig burger.

De vinding, waaraan zijn naam voor altijd verbonden zal zijn, leefde voort en werd door nagenoeg iedere spoorwegmaatschappij ter wereld toegepast. Het ontstaan van de luchtdrukrem dateert van 1866, toen een ernstig spoorwegongeluk in de Verenigde Staten Westinghouse overtuigde van de noodzakelijkheid van een degelijke beremming van de treinen. Hij experimenteerde met verschillende van zijn vindingen, doch al zijn pogingen waren vergeefs. Totdat hij op zekere dag in een tijdschrift een artikel las over de toepassing van samengeperste lucht bij de aanleg van de Mont Cenistunnel in Frankrijk. Dat bracht hem op het idee van de luchtdrukrem en in 1867 was een patentaanvraag op zijn vinding ingediend. Hij verhuisde naar Pittsburgh en verzekerde zich van de hulp van Ralph Baggaley, die zich garant stelde voor de kosten van vervaardiging, van de eerste luchtdrukrem. De rem werd voor het eerst beproefd op een trein van de Pittsburgh, Cincinnati & St. Louis en de vuurproef kwam reeds gedurende deze eerste reis: de machinist, die een voertuig op **een overweg zag** blijven steken, zette de kleppen van de luchtdrukrem open, ofschoon hij zeer sceptisch tegenover deze nieuwe wijze van beremming stond. Maar de rem voorkwam een ongeluk en zijn populariteit was verzekerd.

Op 20 Juli 1869 werd de Westinghouse Air **Brake Company** opgericht met een personeel van 20 man. Andere spoorwegmaatschappijen in Amerika namen gaandeweg de luchtdrukrem over en hij was weldra door het gehele land bekend.

De reactie onder het spoorwegpersoneel was zeer merkwaardig. Het baantje van remmer was tot dan toe iets heel bijzonders en de bekleders van deze functie waren zeer trots op hun beroep. Maar al hun kunde was nu overtroffen door een kleine kraan in het machinistenhuis, nog kleiner dan een deurknop en gemakkelijk te hanteren. De machinist kon elke rem in de trein in minder tijd bedienen dan de remmer alleen al nodig had om de slaphangende remkettingen strak te trekken. De spoormannen, die de luchtdrukremmen voor het eerst zagen toegepast, vonden het niet minder dan toverij, dat zo'n zware trein tot stilstand kon worden gebracht zonder dat met veel vertoon van kracht wielen moesten worden rondgedraaid. In 1870 ging Westinghouse naar Londen om zijn rem in Engeland te introduceren. Hij slaagde hierin na een aantal jaren, tijdens welke hij de deugdelijkheid van zijn vinding op velerlei wijzen aantoonde. Op een aantal trajecten werden reizigerstreinen met de luchtdrukrem uitgerust. De grootste triomf was de komst van de automatische rem in 1872, waardoor gewaarborgd kon worden, dat bij het afbreken van een trein beide delen onmiddellijk, door het in werking treden van de luchtdrukrem, veroorzaakt door het ontsnappen van de lucht, tot stilstand zouden komen. Dit was slechts het begin van een serie uitvindingen, die er toe leidden, dat de luchtdrukrem steeds meer geperfectionneerd werd en op steeds langere treinen kon worden toegepast. Dit laatste werd actueel, toen men ook goederentreinen met de luchtdrukrem ging uitrusten. Het stelde de uitvinder voor geheel nieuwe problemen. Bij een trein van bijvoorbeeld 50 wagens zouden de wagens in het voorste deel van de trein eerder geremd worden dan de laatste wagens en het resultaat zou een kleine botsing — of misschien wel een ernstige ontsporing — zijn. Westinghouse hield echter vol en zette zijn naspeuringen voort om zijn vinding ook voor lange goederentreinen bruikbaar te maken. Hij is hierin geslaagd.

Thans, 83 jaar nadat Westinghouse zijn ontdekking deed, werken nagenoeg alle spoorwegmaatschappijen ter wereld met de luchtdrukrem, zij het, dat Westinghouse's vinding door de na hem komende generaties steeds verder ontwikkeld en geperfectionneerd is.

Met dank aan „Nieuwe Spoor"
Personeelsorgaan van de N.S.

Het prijspeil van ERRES stofzuigers

(vervolg van pag. 1)

met de veel oudere fabrikanten uit andere landen.

Thans, nu een liberalisatie van het internationale handelsverkeer ook de Nederlandse markt weer openstelt voor stofzuigers uit het buitenland, is het voor de Nederlandse handel en voor het Nederlandse publiek van belang, kennis te nemen van de situatie en bij een beoogde aankoop van stofzuigers goed te overwegen, welk fabrikaat de meeste waarde representeert.

De ERRES-fabrieken hebben in gelijke mate belang bij hun binnenlandse en buitenlandse afzetgebieden. Maar de koper in Nederland bedenke, dat vooral in deze na-oorlogse wereld, waarin alle afstanden verdwenen zijn, de beste exportreclame ligt in een grote verspreiding van een product in eigen land. Zo kan iedereen helpen, onze export te bevorderen, want het is een oud gezegde:

„NEDERLAND MOET EXPORTEREN".

A. CRONHEIM.

VOORZICHTIG MET BENZINE

loodhoudende benzine is vergiftig

De Solex (wij **moeten** er nu over schrijven en het is niet de reclamepraat die men ons verwijt), heeft een benzinemotor en consumeert dus benzine, al is het maar mondjesmaat. Wie met de Solex omgaat doordat hij er een berijdt, aan de productie werkt of bij het proefdraaien betrokken is, komt bijna dagelijks in aanraking met benzine, gewone pompbenzine zoals de Shell, Caltex en Esso, om de bekendste leveranciers maar te noemen, dagelijks bij stromen afleveren.

De benzine van tegenwoordig is niet meer de goedaardige vloeistof van weleer, hij is door de heren chemici behandeld en zijn eigenschappen als motorbrandstof zijn verbeterd onder anderen door de toevoeging van (kleine hoeveelheden) loodverbindingen. Daardoor is deze benzine vergiftig geworden; Shell Nederland, aan wier coulance wij deze voorlichting danken, waarschuwt ons met nadruk voor het gevaar. Onachtzame omgang met loodhoudende benzine levert gevaar op voor de gezondheid.

De Shell-mededeling luidt ongeveer als volgt:

„De na-oorlogse motorbrandstofbenzines bevatten lood-verbindingen die, wanneer zij het lichaam binnendringen op den duur de terecht zo gevreesde loodvergiftiging kunnen veroorzaken. Dit is U bekend, doch wij willen er nogmaals op wijzen, dat het onachtzaam omgaan met deze benzine gevaar voor de gezondheid betekent.

Dwingend noodzakelijk is het derhalve dat ieder, die met loodhoudende benzines omgaat, ervan doordrongen is, dat:

a. het contact met de huid en

b. het inademen van benzine-dampen steeds moeten worden vermeden of, waar niet mogelijk, tot een minimum moeten worden beperkt. Loodhoudende benzines mogen uitsluitend worden gebruikt voor het doel, waarvoor zij in de handel worden gebracht, te weten als brandstof voor motoren.

Ten strengste verboden is het om deze benzine aan te wenden voor schoonmaakdoeleinden van welke aard ook. U denkt er dus goed aan: Gebruik loodbenzines nooit om hiermede vette oppervlakken schoon te maken;

bussen of welke emballage ook te spoelen of van buiten schoon te maken;

gereedschap, motoren of onderdelen te reinigen;

handen, kleding of poetsdoeken te wassen;

Het is allemaal erg verleidelijk, want het vuil vliegt er af, maar het mag nu eenmaal niet.

Gebruik ook geen loodbenzines voor Uw aansteker.

Indien U zich stipt aan de regels houdt, dan kan U niets gebeuren.

Van medische zijde werd ons verzekerd, dat eenmaal in het lichaam opgenomen lood niet meer wordt afgescheiden."

De bedoeling is duidelijk: Benzine mag alleen gebruikt worden als motor-brandstof en niet als wasmiddel. Bovendien moet men zorgen niet met de benzine in aanraking te komen. Even het sproeiertje doorblazen is dus uit den boze.

Een gewaarschuwd man telt voor twee. Een reden om dubbel voorzichtig met onze brandstof om te gaan. Benzine is brandbaar en vergiftig!

Hoofdkantoor en Fabriek MAANWEG

Ideeënbus.

De beloonde inzendingen van deze week zijn:

Idee nr. 269.

ingezonden door J. v. d. Velde, afdeling galvano. Betreft: een verbeterde methode van ontlakken.

Dit idee was vroeger reeds ingezonden, doch kwam toen niet voor beloning in aanmerking omdat er te weinig toepassingsmogelijkheid bestond.

Conclusie: idee is nu bruikbaar en wordt toegepast.

Voorlopige premie 20 gulden. Over drie maanden wordt idee opnieuw bezien en zal worden vastgesteld of een aanvullende premie kan worden toegekend.

De verplichte ziekenfondsverpleging

nog niet bekende rechten

Zoals U weet is ieder die een salaris heeft beneden *f* 4500.— per jaar verplicht verzekerd bij een Ziekenfonds. Zonder dat hiervoor extra premie verschuldigd is, zijn ook degenen, die tot zijn gezin behoren, medeverzekerd. Dit zijn zowel kinderen en eventuele pleegkinderen tot 16 jaar, als de echtgenote.

Nu kan het voorkomen, dat één van de kinderen van het gezin niet thuis woont, maar in een inrichting of een kindertehuis verblijft, bijvoorbeeld omdat het gebrekkig is of misschien elders een bepaalde opvoeding kan krijgen. Tot nu toe waren deze kinderen niet medeverzekerd in het Ziekenfonds, omdat zij niet in gezinsverband woonden en werd zo'n kind ziek, dan moesten de ouders de kosten zelf betalen, indien de inrichting daar niet voor zorgde.

Daar juist de opvoeding van deze kinderen, die niet thuis kunnen wonen, dikwijls een groot financieel offer betekent, is het van belang dat thans beslist is dat de volgende kinderen bij het Ziekenfonds van de ouders zijn verzekerd, zonder dat hiervoor extra premie betaald behoeft te worden:

a. lichamelijk en geestelijk gebrekkige kinderen, die in speciale instituten verblijven;

b. kinderen, die op kostschool zijn;

c. kinderen, ondergebracht in kindertehuizen;

d. kinderen in soortgelijke omstandigheden verkerende. (Dit betreft zowel eigen als pleegkinderen tot 16 jaar).

Wèl moet de wil tot samenwonen aanwezig zijn, terwijl de ouder, die verplicht verzekerd is, zelf financieel geheel voor het kind of het pleegkind verantwoordelijk moet zijn. In de regel zal dit reeds het geval zijn als de verzorger voor dit kind kinderbijslag ontvangt en aftrek van loonbelasting heeft.

Indien iemand dus een kind heeft, dat niet thuis woont, terwijl aan bovenstaande voorwaarden is voldaan, kan hij bij zijn ziekenfonds aanvragen dit kind in te schrijven als behorende tot zijn gezin. Het zal verstandig zijn dit na overleg te doen met de inrichting of het kindertehuis, waar het kind zich bevindt.

„Bij en Korf".

KINDERBIJSLAG

In verband met de verhoging van de wettelijke kinderbijslag, laten wij hieronder een overzicht volgen van de totale uitkeringen zoals deze vóór 1 Januari golden met daarnaast de nieuwe bedragen geldend van 1 April af.

Aantal	totaal per dag		totaal per week		totaal per maand		tot. per 3 mnd.	
kinderen	oud	nieuw	oud	nieuw	oud	nieuw	oud	nieuw
1	0.40	0.42	2.40	2.52	10.40	10.92	31.20	32.76
2	0.84	0.88	5.04	5.28	21.84	22.88	65.52	68.64
3	1.28	1.34	7.68	8.04	33.28	34.84	99.84	104.52
4	1.82	1.91	10.92	11.46	47.32	49.66	141.96	148.98
5	2.36	2.48	14.16	14.88	61.36	64.48	184.08	193.44
6	2.90	3.05	17.40	18.30	75.40	79.30	226.20	237.90
7	3.44	3.62	20.64	21.72	89.44	94.12	268.32	282.36
8	3.98	4.19	23.88	25.14	103.48	108.94	310.44	326.82
9	4.52	4.76	27.12	28.56	117.52	123.76	352.56	371.28
10	5.06	5.33	30.36	31.98	131.56	138.58	394.68	415.74

„Bij en Korf".

DEN HAAG

Welbestede Pinksterdagen

De drie vrije dagen, welke ons toebedeeld waren, werden besteed aan het maken van een Solex-tocht: Den Haag—Eibergen v.v.

Heen over Gouda—Utrecht—Zeist—Driebergen—Rhenen—Wageningen—Arnhem—Dieren—Doesburg—Hengelo (Gld)—Borculo—Eibergen. Reisduur: 13 uur (3 à 3½ uur rusten).

Terug over Lochem—Zutphen—Loenen—Woestehoeve—Hoenderlo (Hoge Veluwe)—Otterlo—Barneveld—Amersfoort—Utrecht—Den Haag.

Op de terugtocht werden wij bovendien vergezeld door een postduif, die in een cartonnen doos op de bagagedrager werd meegevoerd.

Bij de „Woeste Hoeve" werd hij aan het luchtruim toevertrouwd.

Na enige cirkels beschreven te hebben, verdween hij in de richting Eibergen.

Dank zij het Rijwiel-Solex, dat ons onderweg met haar trouwe ontsteking geen enkel moment in de steek liet, kon deze vrij uitgebreide tocht ondernomen worden. (In totaal waren het 450 kml).

Er werd volop genoten van bos en heide, Fauna en Flora (De Solex gaat net niet te hard daarvoor).

De wegen waren alle zonder uitzondering in prima conditie: de service-stations dwongen bewondering af. De bediening was er af; kortom het verlangen naar een tweede dergelijke tocht is reeds aanwezig.

De kennissen in Eibergen, die in de gelegenheid gesteld werden een ritje te maken, waren één en al enthousiasme. De goodwill ten opzichte van het R.S. is er door gekweekt, zo al niet verstevigd.

G. SCHRA, Kostprijs.
H. A. M. DIRKS, Loonadministratie.

VACANTIE .... EN ONGEVALLEN

Nu de vacantie in zicht komt zijn velen van ons druk bezig met reisplannen en reisvoorbereidingen.
Wie bij de voorbereidingen aan de mogelijkheid van een ongeluk denkt, pakt een snelverband en een rol pleister in en vindt dat hij dan genoeg gedaan heeft.
In vele gevallen is dat ook wel zo, een klein ongelukje is met snelverband en pleister wel te verhelpen.
Maar bij een ernstig ongeval, dat maandenlange invaliditeit meebrengt of erger nog, levenslange invaliditeit of zelfs overlijden, bij een dergelijk ongeval is nog wel iets meer nodig dan snelverband en pleister. Dan is er ook geld nodig; heel veel geld zelfs.
Nu komt een dergelijk ernstig ongeval gelukkig niet zo vaak voor, maar als het nu juist U treft?
Het is ons gelukt voor de leden van het personeel van VDH en hun echtgenoten de **mogelijkheid** open te stellen zich voor 25 cent per persoon per dag te verzekeren tegen de geldelijke gevolgen van een eventueel ongeval.
De belangrijkste bepalingen van deze verzekering zijn:

Uitkering:

a. bij overlijden binnen een jaar na het ongeval: *f* 30.000,—;
b. bij blijvende invaliditeit binnen een jaar na het ongeval, maximum *f* 45.000,—;
c. bij voorbijgaande invaliditeit binnen een jaar na het ongeval maximum *f* 126,— per week.

Bij gedeeltelijke invaliditeit worden de onder b en c genoemde bedragen slechts gedeeltelijk uitbetaald.
Ziekenhuiskosten en dergelijke worden niet afzonderlijk vergoed.
Met de uitkering van de ongevallenverzekering kunt U doen wat U wilt.

Uitsluitingen:
De belangrijkste zijn wel:

3. grove schuld of roekeloosheid;
8. verdrinking bij het zwemmen en baden;
10. gebruik van motorrijwiel (duo-rijden mag evenmin, Solex berijden daarentegen mag wel).
13. verkeren onder invloed van alcoholhoudende drank.

Nadere inlichtingen en aanmeldingsformulieren worden verstrekt door afdeling hoofdboekhouding (hr Stoffels).
Nog eens:

1e. Een ernstig ongeval kan **juist U** treffen.
2e. Snelverband en pleister alleen is dan beslist onvoldoende.
3e. De premie voor onze ongevallenverzekering is bijzonder laag.
4e. Aanmelden bij afdeling Hoofdboekhouding.

KERNSPREEKUUR

Een paar weken achtereen hebben wij in het VDH-tje iets over het kernwerk geschreven onder de titel: **„Wat doet de kern?"**
Het doel van deze overzichten is, dat U een idee krijgt van wat er alzo in een kernvergadering ter tafel komt.
Nu zal het wel eens voorkomen, dat er iets behandeld wordt, waar U anders over denkt dan de kernleden. Misschien zijn er wel onderwerpen waar de kern zich helemaal afzijdig van houdt, terwijl U meent, dat deze problemen wel op het terrein van de kern liggen. Het kernspreekuur is ingesteld om dergelijke dingen nu eens rustig met enkele kernleden te bespreken.
De kernleden moeten van deze gesprekken een kort verslag maken, dat in de voltallige kernvergadering wordt behandeld.
In onderling overlegt stel de kern het antwoord op Uw op- of aanmerking vast en één der kernleden wordt aangewezen om dat antwoord aan U mede te delen.
Op deze manier blijft de gehele kern op de hoogte van hetgeen er in bepaalde groepen van het personeel leeft.
Het kernspreekuur wordt iedere Maandag gehouden in wachtkamer 1 begane grond. Aanwezig zijn dan een bestuurslid en een gewoon lid.
Maandag 5 Juni zijn aanwezig:
1e pauze: hr Camphuysen — mej. Mostert.
2e pauze: hr v. d. Plas — hr Heymans.

Er werd ....

fabrieksbezoek - films - examens

na mooie, zij het winderige Pinksterdagen, op Dinsdag welgemoed en rood verbrand begonnen aan onze (korte) weektaak. Die dag kwam de gebruikelijke groep ERRES-handelaren ons bedrijf bezichtigen, ditmaal uit Haarlem en omstreken.
Donderdag j.l. was er weer een excursie, ditmaal van Anru-grossiers.
Het excursieprogramma wordt Maandag a.s. voortgezet met een bezoek van de ERRES-radiohandelaren uit het rayon Groningen.
ook op bouwgebied weer het een en ander verricht. De gemeente 's-Gravenhage, die de Maanweg zo mooi verbreed en gefestonneerd heeft, zorgde dat ons voorterrein op hetzelfde peil verhoogd werd. Tot slot wordt de brug over de Broekslootkade verbreed en aangepast aan de breedte van de Reguliusweg.
door onze eigen huisvesting grootscheeps gerangeerd met fietsenrekken.
In de rijwielstalling komt zodoende meer ruimte en kunnen alle fietsen en Solexen weer onderdak, als de slechte dagen komen.
ontvangen enkele tapmachines bestemd voor de afdeling draaierij.
in deze draaierij gereedgekomen met de TL-verlichting. Het wachten is nu op een donkere dag om te kunnen zien hoezeer wij er met deze illuminatie op zijn vooruitgegaan.
Intussen is er nog geen eind gekomen aan het gerangeer in deze afdeling. De Solex-motormontage verhuist eerdaags naar het tegenwoordige stafmagazijn. De opstelling wordt dan zó, dat het Solexonderdelenmagazijn zich harmonisch geplaatst vindt tussen draaierij en Solex-motormontage.
vorige week door de firma Alewijnse uit Nijmegen een filmvoorstelling georganiseerd voor onze heren constructeurs, waar fabricage en toepassingen van plastica werden getoond. Voor zover het nog niet bekend was is door deze films wel duidelijk aangetoond waar het verschil is tussen thermohardende en thermoplastische stoffen, met andere woorden: stoffen welke onder invloed van temperaturen en druk hard worden en dan niet meer te vervormen zijn door warmte en stoffen die door hitte weer zacht en plastisch worden.
De Amerikanen hebben voor beide groepen typerende benamingen bedacht, namelijk: hotset en coldset.
Aan de cursus documentatie van het NIDER (Nederlands Instituut voor Documentatie en Registratuur) deelgenomen door de dames Meerstadt (fabriek Utrecht), Mersch (kantoor Maanweg) en de heren Janssen (salarisadministratie), v. Kleef (bibliotheek) en van Dorp (opleiding). De eerste vier slaagden voor het examen met goede tot zeer goede cijfers.

BURGELIJKE STAND

Huwelijken:
A. Koeleman, afdeling algemene nabewerking met mej. R. Lelieveld op 20-6-1950.

Geboorten:
Martina Maria Johanna, dochter van P. N. Marcelis, afd. plaatbewerking op 21-5-1950.
Johan Alexander, zoon van G. Prijs, afdeling draaierij op 22-5-1950.
Paulina Margaretha Anna Maria, dochter van L. P. J. M. Learbuch, afdeling draaierij op 24-5-1950.
Marion Hermanna, dochter van W. Volk, afdeling apparatentekenkamer op 27-5-1950.
Paul Cornelis, zoon van J. Heymans, afdeling methodenbureau op 28-5-1950.
Wilhelmus, zoon van I. v. d. Steen, afdeling draaierij op 29-5-1950.

INTREDINGEN

C. J. J. Stokman, Solexlaboratorium.
H. Klijn, Inkoop.
P. van Eik, Draaierij.
J. J. Schreuders, Televisielaboratorium.
J. P. Gillet, Opleiding.
A. van Houten, Opleiding.

D. Jos, afdeling huisvesting, zegt allen, die tijdens zijn ziekte van hun belangstelling blijk gaven hartelijk dank.

*

Mijn echtgenote en ik danken directie, chefs en collega's hartelijk voor de cadeaux en bloemen, welke ons op onze trouwdag op zo'n originele en sympathieke manier werden aangeboden.

W. v. d. MEER,
afdeling kostprijs.

*

Hiermede betuig ik mijn hartelijke dank aan ziekentroost voor de blijken van belangstelling bij mijn ziek zijn ontvangen.

A. L. CHR. ELGERS,
afdeling plaatbewerking.

A. A. van Gessel (enkelfabricage) betuigt zijn dank voor de fruitmand, ontvangen van zijn collega's, en voor de attenties van ziekentroost.

*

Mede namens mijn echtgenote bedank ik chefs, bazen en collega's voor de cadeaux die wij met ons 12½-jarig huwelijk mochten ontvangen.

D. v. PEURSEN,
afdeling draaierij.

Excursie Sierkan

In het VDH-tje van 18 Maart hebt U al kunnen lezen, dat de kern een excursie naar de fabriek van „de Sierkan" wil organiseren.
Deze excursie wordt gehouden op Zaterdag 24 Juni 's middags van twee tot vijf uur.
Gegadigden kunnen zich aanmelden Maandag 5 Juni op het kernspreekuur tijdens de middagpauze.
De Sierkan kan maar een beperkt aantal bezoekers tegelijk ontvangen, zodat we bij te veel belangstelling een deel van de aanmeldingen naar een volgend bezoek moeten doorschuiven.