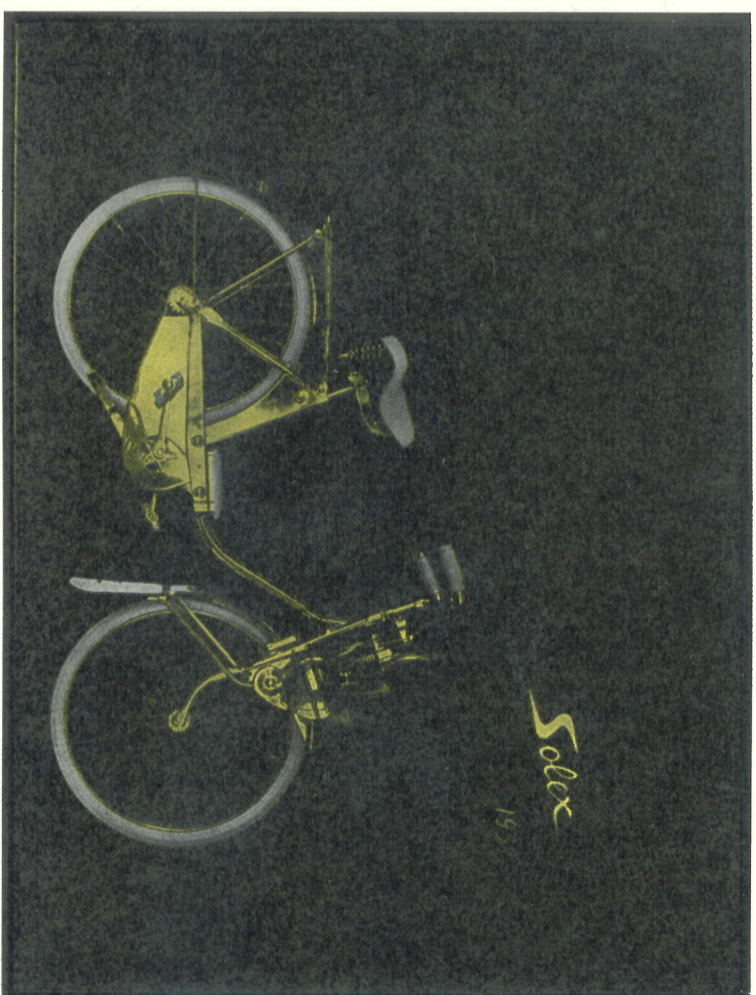




Stet

V.D.H.-tje



De Gouden Solex

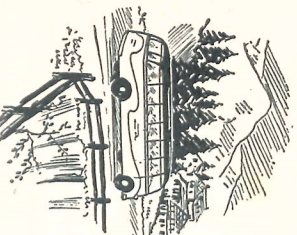


het V.D.H.-tje

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



GRATIE en CHARME



Een droom werd werkelijkheid

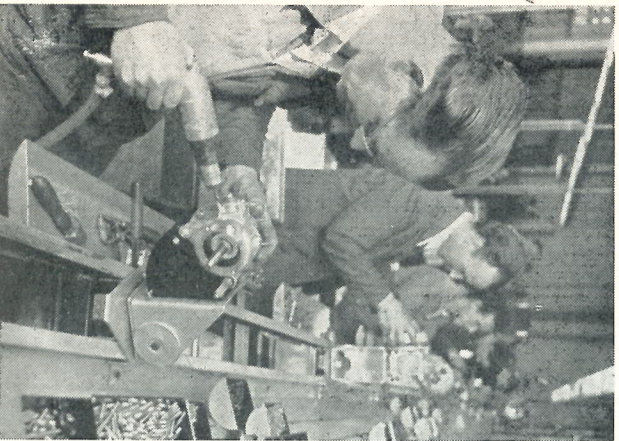
Mijn eerste ontmoeting met de Solex

Het is zomer 1947, zo'n echte mooie, waar we nu al een jaar of wat naar uit zitten te kijken.

Wij, m'n vrouw en ik, hebben een fietstochtje gemaakt en gaan, vermoed, nog even een rustpauze zoeken op een stukje vrij duin bij Wassenaar. Ik klim naar een hoog punt en laat mijn ogen over het blonde duinlandschap dwalen. Ik kijk naar beneden en dan... zie ik ze plotseling: 2 fietsen, met de sturen in elkaar gestrengeld.

Wat is er nu te zien aan 2 fietsen? Nederland heeft er 3 miljoen! Maar 't zijn geen gewone fietsen. Ik kom wat naderbij en zie onder het stuur iets wat op een verbrandingsmotor lijkt. Dan 2 ronde trommels aan weerszijden van de cilinder, waarvan de rechte blijfbaar als benzine-reservoir is bedoeld, getuige de schroefkop. Verder een damstrame, gemaakt van dikke huls en gebogen als een zwanenhals. „Velo-Solex”, lees ik op het frame. Dus dit is die fiets met motor, waarvan de krant schreef dat men ergens in Parijs met de fabricage ervan is begonnen. Ik roep mijn vrouw en juist als zij aan komt hollen, stappen de dame en heer op de Franse Solexen. Een paar trappen op de pedalen en dan verdwijnen ze met beschaafd gebrom in de richting Scheveningen.

M'n vrouw en ik waren nog lang niet uitgepraat. Zou dit het begin zijn van de zoverste poging een ultra-lichte motor op een fiets te maken? Was het vóór de oorlog niet steeds mislukt? En als het nu wél lukte, zouden ook



Vaardige handen monteren onze veel geroemde Solex-motor.

wij dan nog eens in het heerlijke bezit komen van zo'n bromfiets (die naam bestond toen nog niet eens, maar ik zou geen andere weten). Wat zou dat een uitkomst betekenen voor het fietsende Nederland met haar vlakke wegen en vaak veel wind!

Die zondagmiddag beleefde ik het eerste contact met de Solex en wist op geen stukken na hoeveel ik er nog mee te maken zou krijgen.

Want hoe ging het verder? Van Parijs kwam de Victorie. Toen de besprekingen tussen de Directies van Solex Parijs, Stokvis en Van der Heem tot goede resultaten hadden geleid, kwam er leven in de broedwerf. Er moest een nieuw vak worden geleerd. In het maken van elektrische apparatuur kon v. d. Heem het opnemmen tegen de allerbesten. Maar het boren van cilinders op 10 micron nauwkeurig en het maken van kogellagerboringen in een zinklegering: dat was weer heel wat anders!

En waar moesten we de machines vandaan halen? Ons tijdens de oorlog geteisterde machinepark was eind '47 nog moeilijk aan te vullen.

Gelukkig konden we weer iets van het gerooide terug krijgen, al was dat niet altijd compleet. Desondanks lukte het, onder leiding van bekwame mensen, een passend stel machines te verkrijgen, zodat de productie kon beginnen.

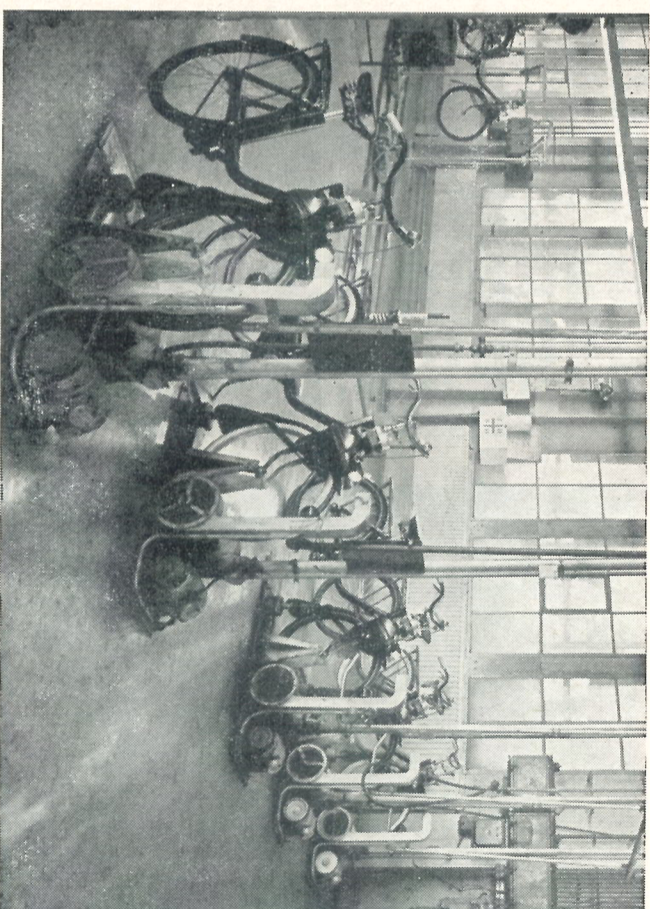
Wat de montage betreft was die productie eigenlijk al begonnen. Met Franse onderdelen werden al motorfietjes gemaakt, die het zowaar ook direct „deden”. En om niet met niets te beginnen: het eerste motorfietje droeg het nummer 1001.

Dan volgt een drukke tijd: het „overnemen” van tot nu toe gekochte onderdelen. Een nauwe samenwerking ontstaat tussen Tekenkamer, Gereedschapbureau, Werkvoorbereiding en Werkplaatsen.

Onze grote broer in Frankrijk was ons daarbij tot steun; zover mogelijk werd strak vastgehouden aan de door Solex-Parijs aangegeven constructie. Ook de werkmethoden, voor zover dat mogelijk was, konden worden gekopieerd.

En zo groeide het Solex-project als de betramde kool en werd voor velen de droom werkelijkheid. In 1945 begonnen velen zich nog voort met een fiets, waarvan de wielen waren voorzien van tuinslangen; in 1948 zag men alweggen „fietsen zonder trappen”.

Want Solex opende de rij van tal van bromfietsmerken; de één al groot-



Geen Solex verlaat de fabriek alvorens hij heeft proefgedraaid.

Bij de aanvang van het seizoen

Maart roert zijn staart

Het is lang geleden dat wij bij de ENAF in maart uit onze schijnbare winterslap werden gewekt en de productie 10 tot 15 maal vergrootten om in dezelfde verhouding de gefabriceerde Solexen naar de dealers te verzenden.

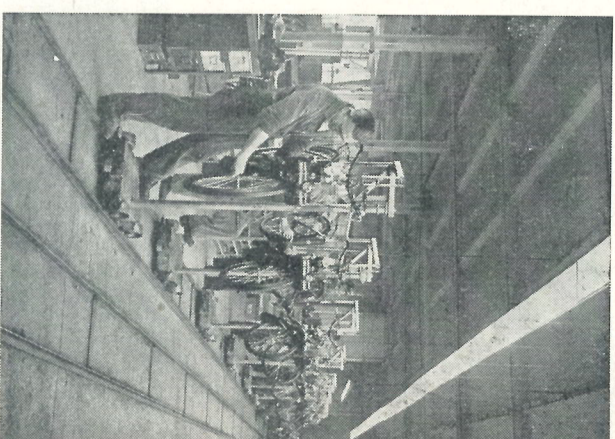
Tegenwoordig ligt dit enigszins anders. Weliswaar is er nog steeds een verschil tussen zomer- en winterproductie, van fabrieksstandpunt gezien is dit echter geen bezwaar meer.

Binnen het kader van de winter- en omeraantallen zou het mogelijk zijn, zodanig te manipuleren met andere dan op de Solex betrekking hebbende opdrachten, dat een constante personeelsbezetting mogelijk is, ware het niet, dat de nog steeds toenemende populariteit van de Solex ons noodzaakt steeds weer onze personeelsbezetting uit te breiden.

Heeft maart nu voor ons zijn spreekwoordelijke betekenis verloren? Beslist niet. Immers, in maart vindt de RAI-tentoonstelling plaats, waarna het verkoopseizoen aanvangt.

Er ontstaat langzaam een voelbare spanning bij alle betrokkenen. De RAI toch geeft ons een indruk of onze verkoopsschatting en dus ook onze productieplanning juist zijn geweest en of onze verwachtingen mogelijk openitieuw zullen worden overtroffen. In deze spanning voelt men eensklaps behoefte iets speciaals te gaan doen. Iets te laten zien dat mooier dan mooi is en men denkt aan Solexen in goud of zilver.

Deze spanning slaat over en daar zitten wij, als fabriek, midden in de aanmaak van gouden Solexen. Weet u



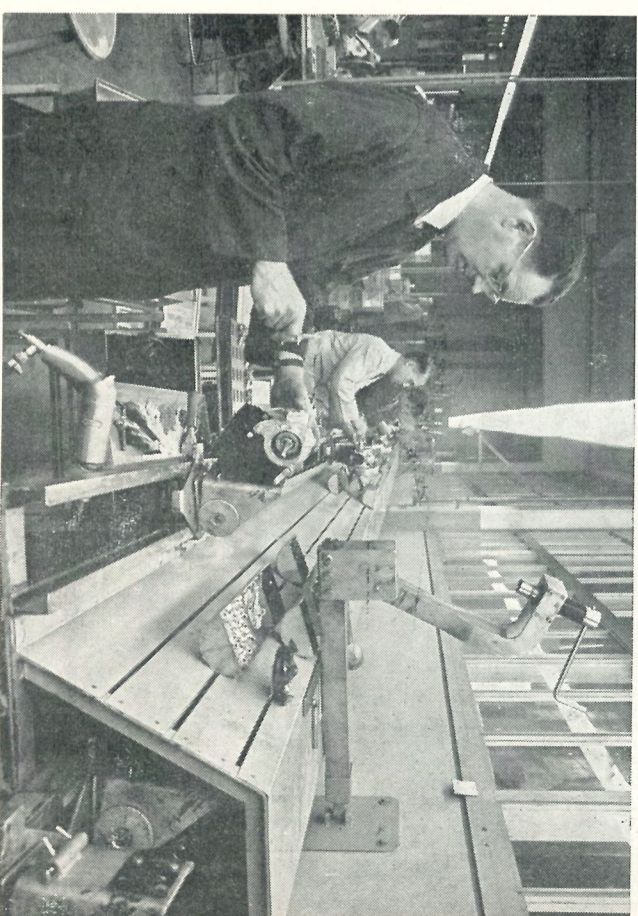
Het monteren van de Solex geschiedt in een gestadig tempo.

deze vraag te voldoen moeten tal van extra maatregelen getroffen worden, maatregelen waarbij een ieder in de fabriek betrokken wordt en die eerst in augustus tegen de fabrieksvakantie eindigen.

Dat hierdoor niet alleen hoge eisen aan onze mensen gesteld worden, doch eveneens aan machines en installaties, heeft geen nader betoog. Er vindt dan ook regelmatig uitbreiding plaats ten einde aan de steeds stijgende vraag naar Solexen te kunnen blijven voldoen. Ook vernieuwingen worden ingevoerd, om met behulp van de voortschrijdende techniek de kwaliteit tot het hoogst mogelijke niveau op te voeren en de Solex te houden op de plaats die hem toekomt, n.l.:

„De bromfiets voor allen”.

De C., ENAF.



Aan de vervaardiging van de Solex-motor worden de hoogste eisen gesteld

BEREIKTE RESULTATEN

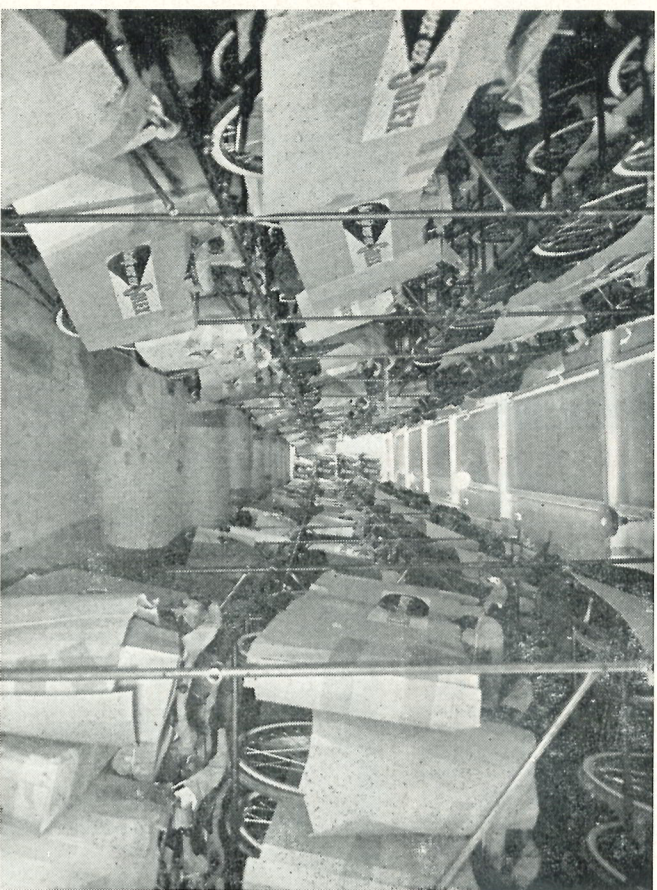
GEVOLG VAN GOEDE SAMENWERKING

Bij het verschijnen van dit VDH-tje is het nog maar enkele dagen geleden, dat de 38e R.A.I. in Amsterdam haar deuren heeft gesloten. In gedachten zien wij nog de vele bezoekers langs de stranden schuifelen waar de aanwezige exposanten hun best deden hun bromfiets als de beste, die er bestaait, aan de informerende bezoeker te verkopen. Merkbaar is een zekere spanning op de gezichten van deze exposanten. Menigeen hield zich bezig met de vraag, hoe de verkoop van zijn merk dit komende seizoen wel zou worden.

Er waren bromfietsen te over. Brommers met voor- en achterwielvering, met automatische versnelling, met 3 versnellingen, met grote, grotere en geweldige grote benzinetanken, kortom een dorado van bromfietsweelde. Tenuidden van al dat chroom, van al die luxe, stond er één, die van het begin af nog nooit op de bromfietsen-R.A.I. had ontbroken: de Solex. Eenvoudig, beschaafd en sierlijk tussen haar snelle en luidruchtige vrienden. Toen wij daar waren en zo om ons heen keken, bemerkten wij, dat vele vroegere merken niet meer op het appel waren verschenen. Weliswaar waren er nog wel zeker 50 merken, maar in de op-

bromfietsen op de weg ruim 650.000 stuks. Voor u dus niet moeilijk om bij benadering vast te stellen, hoeveel Solex en daarbij zijn, als u weet, dat in de 2e helft van dit jaar de 250.000ste Solex van de band zal komen. Vanzelfsprekend is dan ook het aantal van 650.000 groter geworden, doch er blijft een aantal over, dat er wezen mag en dat ons trots doet zijn op de bereikte resultaten.

Om dit alles te kunnen bereiken, is naast een goed product een prima samenwerking noodzakelijk. Samenwerking tussen de desbetreffende afdelingen onderling; samenwerking met onze verkooporganisatie R.S. Stokvis en Zn. Vooral om dit laatste goed te doen lopen hebben we o.a. onze verkooptafel, welke op haar beurt weer ressorteert onder: Commercieel Beheer. Naast haar werkzaamheden op zuiver commercieel terrein, zoals verkoopplanning, prijzen, garantie, onderdeelenverkoop, enz. is zij de in- en uittgaande weg van alles, wat met Solex verband houdt. Vanzelfsprekend niet op het gebied van inkoop en zilver technische aangelegenheden, die door andere afdelingen worden behandeld. Het zou echter te ver voeren, u in dit artikelje ook te gaan bezig-



Kwintig en solide verpakt staat deze voorraad gereed voor verzending.

gave van het Centraal Bureau voor de Statistiek van 1 augustus 1955 telden wij er nog ruim 90.

Het mag dan aardig zijn terugge- lopen zult u opmerken, maar wij met de Solex zijn er dan nog maar één van de velen. Inderdaad, maar groots in aanzien en groot in aantal op de weg! Naar schatting bedraagt het aantal

houden met kostenberekeningen, prijzenberekeningen en verkoopcijfers.

Toch willen wij u nog iets vertellen over ons werk, zij het dan van een klein onderdeel, n.l. de correspondentie en daarvan wel speciaal iets over brieven, die wij dagelijks ontvangen van ons onbekende Solex-vrienden. Er zijn mensen, die altijd iets vragen, van

TECHNISCH BUREAU

Wanneer een product als de motor van de Solex moet worden voorbereid, komt daarbij natuurlijk veel het een en ander kijken.

Reeds bij het ontwerp wordt vaak de hulp van het Technisch Bureau ingeroepen om verschillende constructies, finesses en methoden tegen elkaar af te wegen. Want goede kwaliteit is vooral bij een product als de Solex een eerste vereiste. Maar daarnaast speelt de kostprijs ook een zeer belangrijke rol.

Als het ontwerp is voltooid, gaat de gereedschapconstructeur aan de slag. Ook hier is het contact met het Technisch Bureau onmisbaar. Want juist de gereedschappen bepalen vaak mede de bewerkingsmethode en de kwaliteit van het product.

In gezamenlijk overleg wordt vervolgens bekeken, op welke afwijking, hoe en met welke hulpmiddelen de producten zullen worden gemaakt. Wij denken hier aan de ontstekings- en vertichtings-spool, die op de Wikkelfabriek worden gemaakt, de cilinder in de machinale Solexgroep in de Draaierij, het spuitgietswerk in de Enaf van de Laadkade, het motorpompborde in de Stamperij enz.

Wanneer al deze zaken zijn geregeld, gaat vervolgens de arbeidsspecialist aan de hand van product- en gereedschaptekeningen de fabrieksmethode en de taakstelling bekijken en op analysebladen vastleggen. Te zelfder tijd start ook de Gereedschapmakerij met de aanmaak van de gereedschappen. Wanneer deze gereedschappen klaar zijn, wordt weer in samenwerking met de desbetreffende afdelingen, de Gereedschapmakerij en het Technisch Bureau, een projectie gemaakt, waarbij dus een aantal producten op proef wordt gemaakt, en waarbij tevens de analyseformulieren en gereedschappen op hun juistheid worden bekeken en de maten van het product kritisch vergeleken met de op de producttekening aangegeven maat. De te fabriceren aantallen producten worden door het Centraal Planbureau bekend gemaakt. Aan de hand hiervan geeft het Productiebureau de orders aan de toeleverende afdelingen. Deze afdelingen, die ieder voor zich weer verantwoordelijk zijn voor de kwaliteit van de producten, die



VERKEERSEXAMEN

Ons pruchtinge Ontspanningsgebouw bleek dinsdagavond 26 februari j.l. herschepen in een „kruis“ examenzaal, waarin 300 bromfietsers en fietsers, lichtelijke nervens en met gespannen aandacht, over hun schriftelijke vragen zaten gebogen. Vragen vol voelings en klemmen en alle betrekking hebbend op de praktische en theoretische kennis van de regels van het verkeer. Dit examen dende als sluitstuk van een cursus, welke op initiatief van de Vereniging voor Vrijlig Verkeer en in nauwe samenwerking met de Haagse Verkeerspolitie was georganiseerd.

De kandidaten hadden ruimschoots de tijd om hun antwoorden op papier te zetten, waarbij men de keuze had uit een viertal mogelijkheden. Deze opgave was gemaakt volgens een oorspronkelijk Amerikaans systeem. Hierdoor werd de opgave bepaald niet gemakkelijk gemaakt, terwijl een toegevoegde schets, die een verkeerssituatie met strikverwachtes op het gebied van voorrang bevatte, de volle aandacht eiste. Alle deelnemers zullen het resultaat van hun pogen thuis gestuurd krijgen en voor de geslaagden ligt een prachtig diploma in het vooruitzicht.

Het opvoedend karakter van deze cursussen en de daarbij behorende examens zal wel niemand ontgaan. Daarbij moet worden opgemerkt, dat het vergroten van de verkeersdiscipline in deze jachtige tijd, waarin het gemotoriseerde vervoermiddel het mechanische gaanderij verdringt, van het allernoodste belang is.

Wij kunnen dit toffelijke streven en getoond initiatief niet hoog genoeg waarderen. Onze solerende personeelsleden willen wij het volgen van deze cursussen dan ook ten zeerste aanraden. Voor de ervan verbonden kosten behoort u het bestis niet te laten, want u ontvaart het onderricht geheel gratis. U kunt zich nog heden in verbanding stellen met het secretariaat van de Vereniging voor Vrijlig Verkeer, Emanstraat 1, Den Haag, alwaar men gaarne bereid is, u alle gewenste inlichtingen te verschaffen.

zij leveren, zorgen er dan voor, dat de montageband tijdig over de nodige aantallen producten beschikt om met de montage van het motorje te kunnen starten. Ook hiervoor is weer een serieuze voorbereiding noodzakelijk. De band werkt op een collectief tarief, zodat de taaktijden onderling goed op elkaar moeten worden afgestemd om te voorkomen, dat de ene werker te veel zou moeten doen en de ander wachten tijdens maakt. Om de montageband een zo hoog mogelijke output te geven, is het ook hier weer van het grootste belang, dat aan tafel-

indeling, gereedschappen en hulpgereedschappen alle aandacht wordt besteed. Er kunnen n.l. (en dit geldt voor alle afdelingen) grote verliezen ontstaan, als achteraf blijkt, dat de voorbereiding niet met de witerste nauwkeurigheid heeft plaatsgevonden.

Wij hopen, dat wij u hiernede, zij het dan zeer beknopt, een indruk hebben kunnen geven van wat er al zo bij de voorbereiding van een bepaald project komt kijken.

Frantzen,
Werkvoorbereiding.



G. v. Haltem,
Afd. Verkoop.



Onze prachtige Solexstand met op de achtergrond de op een verhoging geplaatste Gouden Solex.

DE SOLEX OP DE R.A.I.

De 38ste tentoonstelling in het R.A.I.-gebouw behoort weer tot het verleden. De enorme belangstelling, die voor deze interessante „tejkststeling“ van motorrijwielen, scooters, autoscooters, bromfietzen en ook nog wel..... gewone trapfietzen aan de dag is gebleef, heeft weer eens te meer de nadruk gelegd op de steeds sterker wordende drang tot motorisering, bij een zeer groot gedeelte van ons volk.

Wij hebben tijdens ons geschiedfel langs de voortreffelijk ingerichte stands veel indrukken opgehaald. Indrukken, die ons echter te plotseling hebben overvallen.

Enkele zeer schaarze uitzonderingen daargelaten valt er weinig verschil te bespeuren tussen de aloude motorfiets en het „beschelden brommerij“, althans wat bouw en omvang betreft. Prachtige machines met zware trommelremmen, telescoopvering voor en achter, diep doorgetrokken spaborden en afschermingen van motoren, welke niet alleen zindelijk zijn, doch bovendien keultucht aan de motor toevoeren, bezorgen de kijkers de grootste moeite hierin nog bromfietzen te zien. En dit alles, ondanks het feit, dat men nu eenmaal te rekenen heeft met een maximum-snelheid van 40 km/u.

Met enorm optimisme heeft men zich aan vernieuwingen en verrijningen gewaagd. Bij het aanschouwen van al deze door technisch vernuft ontworpen creaties lijkten de tegenstellingen, als gevolg van beperking van de verkoop op krediet en een heel jaar omgunstige veer, al lang weer door fabrikanthen en icndelaren vergeten.

Uit de stormachtige — we zouden wellicht kunnen zeggen de bijna gigantische — ontwikkeling en de snelle opmars van de bromfietz blijkt, dat

Wat doet de afd. Steekproefcontrole nog meer dan bij mooi weer op nieuwe Solexen door Den Haag rijden?

Ja, lezers, u ziet het goed. Bij mooi weer in Den Haag rondrijden. Dat is nog eens een prima baan, vooral omdat VDH hiervoor elke maand nog salaris wil betalen.

Toch zou u zelfs dit onderdeel van de steekproefcontrole op onze Solexen nog tegenvallen. Want na deze rit moet er een beoordelingslijst worden opgesteld.

- Starten goed?
Sporen goed?
Trekkracht goed?
Remweg goed?
Geen gerammel?
enz. enz.

Zijn deze rijproeven onmisbaar, even onmisbaar zijn de andere werkzaamheden van de afdeling Steekproefcontrole om onze afnemers een goed product te waarborgen. Een product dat ook bij slecht weer goed blijft, een product dat niet defect raakt als u een redelijke vracht op de bagagetrager vervoert, een product dat niet kapot gaat als u over zandweggetjes rijdt en dus de door de motor aangezogen lucht verontreinigd is door veel stofdeeltjes.

Allereerst vindt dagelijks, naast de stukscontrole die de fabriek Maanweg op de motoren verricht, een steekproefcontrole plaats op de voor de ENAF gereedstaande partijen motoren. Worden bij deze steekproef onvolkomenheden gevonden dan moet de partij worden overgekeurd. Aangezien deze controle echter niet afdoende antwoord geeft op vragen als: de koolafzetting, slijtage van de bewegende delen, lektagas, levensduur elektrisch gedeelte e.d., worden zogenaamde 100-uur-duurproeven genomen. Tijdens het 100 uur-belaat draaien van de motor, worden regelmatig op de 20 uur methinge verricht, die verband houden met benzineverbruik, koolafzetting, lekkages, koppell-eieren, krommen, e.d.

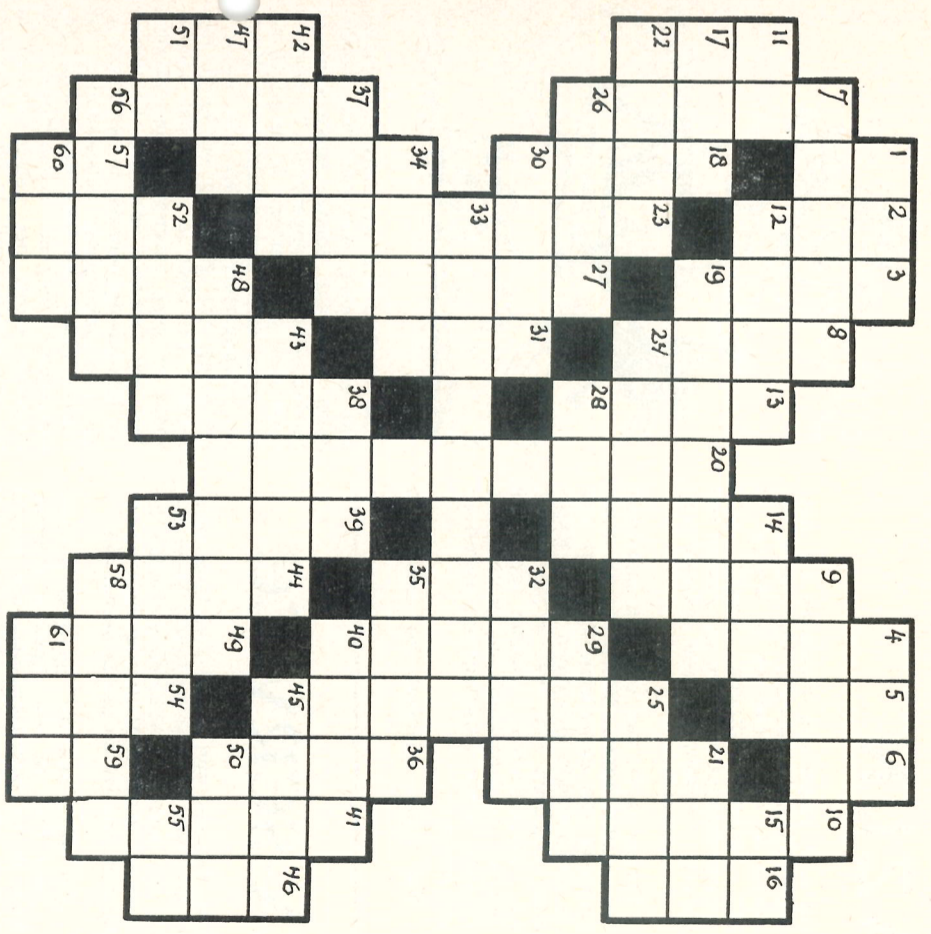
Al deze gegevens worden gratisch uitgezet. Na afloop van deze proef wordt de motor in aanwezigheid van de diverse belanghebbenden gedemon-teerd.

Deze proef is veel te kort om slijtage van bewegende delen te constateren, zodat daarnaast nog proeven lopen die pas na 1.000 uur worden stopgezet.

Na demontage worden dan de vitale onderdelen geïnspecteerd en op maat gecentreerd.

Ten slotte worden nog dagel'jks zogenaamde klantensteekproeven genomen op geheel ingepakte, door verzending gereede staande Solexen, dus ndat zij stuk voor stuk hebben proefgedraaid en gecontroleerd zijn. U begrijpt, dat al dit werk, mannenwerk" is. Toch wordt er ook door een dame op de afdeling Steekproefcontrole aan de Solex gewerkt. Deze dame verwerkt nl. statistisch, de in samen-

(Vervolg pag. 11)



LADDERPUZZEL 55

HORizontaal:

- 1. bedekking van een gebouw; 4. vaatwerk; 7. deugniet; 9. moedig; 11. meekundig getal; 12. teng; 14. vervelend; 15. muzieknoot; 17. bloeiwijze; 19. handelman; 21. rund; 22. knevelbaard; 24. grote vis; 25. overal; 26. klant; 28. voorschuit; 29. meester; 30. het klimmen; 32. dapper man; 33. aardolie; 34. klap; 35. bloeiwijze; 37. mogelijkheid; 39. onderricht; 40. afstammeling; 42. toereid nat bij spijzen; 43. grap; 45. koninklijke titei; 47. blaas; 48. het verhezen; 50. bewaarpilact van geld; 51. stede; 52. eelgerei; 53. kleur; 55. Amsterdam; 56. afgeknotte boomstam; 58. onmisbaar; 60. tam; 61. puntkel.

Verticaal:

- 1. lidwoord; 2. bijl; 3. glas op hoge voet; 4. voornemen; 5. schaan; 6. voorzetel; 7. bekoortje; 8. ledig; 9. kort voor vis; 10. waterplantje; 11. tred; 13. vesting (mudies); 14. opschie; 16. rivertje; 18. vuurdampe; 20. de gezamenlijke bendenden; 21. vlek; 23. rundbesge-recht; 25. hefleggt; 27. onbepaald voornamwoord; 29. rangorde; 31. soort school; 32. lidwoord; 34. slaaginstrument; 36. modder; 37. toegangsbewijs; 38. Engelsche titei; 39. rustig; 41. gaarne; 42. groente; 43. tuinrock; 44. tekem; 46. boom; 48. vuursprank; 49. steeg; 52. soort bont; 54. Haagse voetbalclub; 57. vreemde munt; 59. persoonlijke voornamwoord.

De oplossing van deze puzzel, waarmee u weer drie punten te verdienen valt, dient uiterlijk dinsdag 26 maart a.s. in

VERVOLG VAN PAG. 10

werking met de firma Stokvis van dealers ontvangen gegevens omtrent vervangen onderdelen. Op deze wijze wordt zichtbaar gemaakt na hoeveel tijd bij voorbeeld een bepaald aan slijtage onderhevig onderdeel moet worden vervangen.

Deze cijfers moeten natuurlijk kloppen met de resultaten van onze duurproeven. Zo neen, dan waren de omstandigheden waaronder de duurproeven genomen werden niet in overeenstemming met de werkelijkheid.

Daarbij komt nog dat de rij-omstandigheden erg variëren. Zij zijn afhankelijk van het rijden in steden, op het platteland of in heuvelachtig terrein. Ook de invloed van deze factoren kan zichtbaar worden gemaakt door een krachtig hulpmiddel — de statistiek.

N. W. Lagendijk, Afd. Steekproefcontrole.

Spreekuur O.R. Maanweg 18 MAART 1957

1e pauze: de heren Laurier—v.d. Plas, 2e pauze: de heren Heymans—v. Eennenaaan.

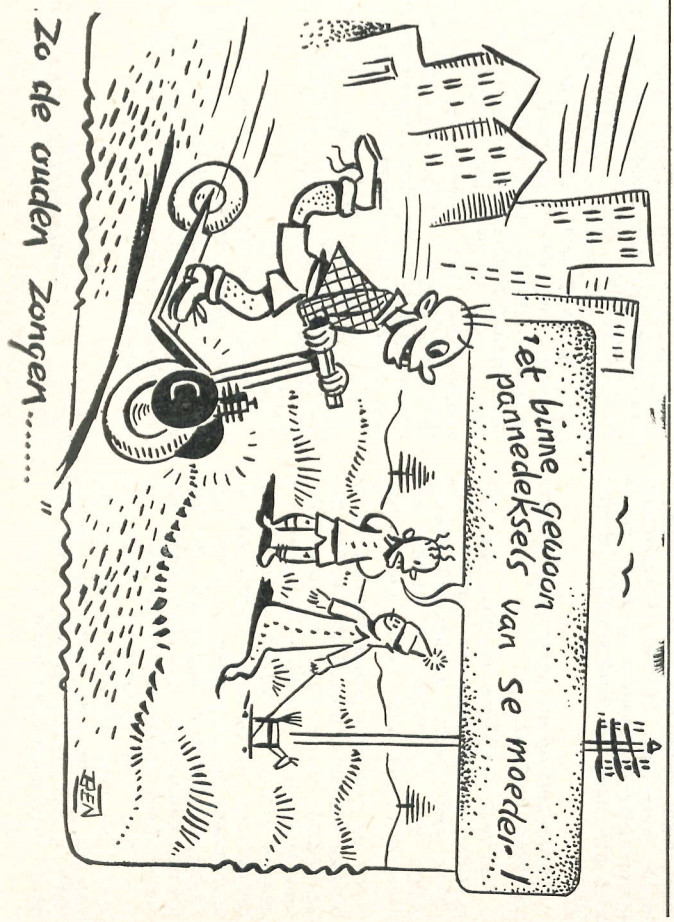
Deze schijnbaar eenvoudige puzzel heeft voor velen toch wel de nodige moeilijkheden opgeleverd. Dit is uit de resultaten wel gebelken. Slechts vijf puzzelaars mogen zich er op beroemen de juiste oplossing te hebben ingezonden.

PRISJWINNAARS

De winnaars van deze week zijn de heren W. P. Bosman, afdeling 2010, en J. Noort, afdeling 8900. Berstigeomen de behaalde na 52 inzendingen het hoogste aantal punten, n.l. 81, terwijl de heer Noort met 80 punten de tweede plaats bezette. Beiden kunnen hun prijs (f 10,—) afhalen bij mej. Vos, redactie VDH-tje, Hoofdkantoor Maanweg.

Oplossing puzzel 52

Het woord RADAR is op 80 verschillende manieren te lezen. Op de ontrek staan 4 R's, waarmee u kunt beginnen en op 20 verschillende manieren het woord kunt lezen. En 4 x 20 = 80.



Zo de ouden Zongen.....

MAGAZIJN

Een woord met veel inhoud! Laten we eens een kijkje gaan nemen in één der magazijnen bij onze onderneming n.l. het Solex-magazijn.

U zult zeggen, nou ja, dat is een opslagruimte van de onderdelen, die wij gebruiken voor het samenstellen van onze Solex. Maar is het u wel eens opgevallen, wat er aan vooraf gaat om een serie onderdelen compleet te krijgen, voordat men kan gaan samenstellen?

Als u het magazijn betreedt (natuurlijk met toestemming van de beheerder) zal het u opvallen, dat u niet, zoals u dacht, kisten en dozen ziet opgestapeld. Dit zou een chaos worden.

ONZE SOLEX-SERVICE

Dat de Solex een populair vervoermiddel is, daarvan zijn wij al heel lang overtuigd. De jaren geleden gestarte uitgifte van de Solex aan het personeel onder het motto „die appelen vaart, appelen eet“ heeft een enorme weerklank gevonden. Zo koersen er dagelijks hele zwermen Solexen naar en vanaf de Maanweg. Zo'n massa, dat menig Hagenaar en Voorburger veronderstelt, dat we ze gratis ontvangen.

Dat onze service-afdelingen een behoorlijke dagtaak hebben om er voor te waken, dat ieder dagelijks op zijn Solex kan rekenen, ligt voor de hand.

Trekken onze radio- en televisie-monteurs er op uit om bij storingen elke klant op zijn wenken te bedienen, zo staat het personeel van de service-afdelingen Den Haag en Utrecht klaar om hun cliënten tevreden te stellen. Weliswaar niet gratis (garantie-gevallen uitgezonderd), maar toch tegen speciale personeelsprijsen.

Over het algemeen wordt hiervan een dankbaar gebruik gemaakt: maar het kan beter. Vaak stelt men noodzakelijke reparaties uit, waardoor de kosten veel hoger worden. Zo vergeet men nogal eens tijdig de remmen te laten bijstellen of de beksomnaaf maandelijks een spultje te laten geven met de speciale beksomolie (Sphrax 90).

Slordigheid op dit gebied kan funeste gevolgen hebben.

De verkeerspolitie is niet erg toegankelijk op dit punt en terecht! Het risico van slecht werkende remmen weegt niet op tegen de kosten van twee kwartjes voor stelen en smeren.

Nu de vakantiedatum bekend is, er huissjes worden gehuurd en tochten uitgestippeld, is het tijd om uw Solex eens kritisch te bekijken. Wij dienen u gaarne gratis van advies omtrent vernieuwingen en kosten. Voorts zijn er accessoires en onderdelen te koop voor diegenen, die zelf repareren. Er zijn prima vaklui bij, die niet voor ons onder doen, maar meer, die bijhijgeven van vlot sloopwerk weliswaar, maar die van werking of bevestiging van de motor nog niet veel begrip hebben. Als gevolg hiervan is men ten slotte veel meer geld kwijt.

Bij v. d. Heem zijn duizenden z.g. normaalbakken in gebruik, die dienen om daarin de onderdelen op te bergen. U ziet verder stellingen, waarin zich voorraadbakjes bevinden en waarop een kaartje, voorzien van een codenummer, is aangebracht.

Tevens is er van elk zo'n onderdeel een stellingkaart. Wanneer de magbediende zijn onderdelen ontvangt van de verschillende afdelingen zoals, Expedite, Draaierij enz., dan is hierbij een z.g. ontvangstbon, waarop gegevens omtrent de desbetreffende partij staan vermeld, zoals, omschrijving, aantal en codenummer.

Het lijkt allemaal zo eenvoudig,

Dat gaat dan b.v. op deze manier:

„Zeg Piet, ik heb zijplaten gekocht, kom jij me zaterdagmiddag een handje helpen om ze er op te zetten. Die gasten van de service vragen daar vijf gulden voor, da's me te gortig.“ 's Zaterdag regent het. Hindert niet, zegt Piet, dan moet het maar binnen.

In 't keukentje, waar moeder de zaterdagse inkoop op en voor het aanrecht heeft uitgesteld, staan 2 mangebogen over het losse motorijtje. Eerst die ouwe fritebonten er uit, Piet. Houd jij die maar even vast, dan zal ik die bout er uit draaien. Met een beetje geluk lukt dat, tenzij..... de zaak uitgljdt en in de gootstenen terecht komt. En moeder maar lachen; wat zal u?

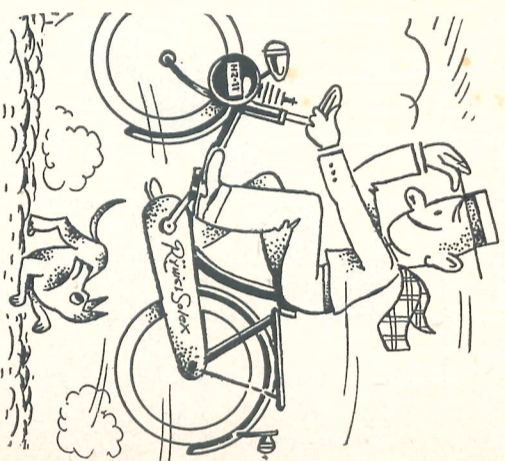
Het karwei duurt uren, twee man stumperen een hele middag. Of daarna de friteplaten op de goede plaats zitten en de bouten geborgd zijn, is dan nog twijfelachtig. Geen sprookjes, geachte lezer, dit komt voor! Zo zijn er ook tientallen, die heel handig hun beksomnaaf kunnen demonteren, maar dan..... die 12 lamellen, drieffok, cottenussen, hoe dat alles weer op zijn plaats te krijgen? Heus, dit kan beter aan de monteurs worden toevertrouwd; het is beslist voordeliger en veiliger.

U kunt er van overtuigd zijn, dat aan uw belang en aan de conditie van uw Solex de nodige zorg wordt besteed.

Ten slotte is het ook belangrijk en te uwer geruststelling te weten, dat deze afdeling aan de Directie verantwoordig schuldig is en tracht, zowel uw belang als dat van ons bedrijf op de juiste manier te behartigen.

J.L.B.

Solex-Service, Maanweg.



maar heeft u zich wel eens afgevraagd, wat er gebeurt, wanneer deze onderdelen zo maar zonder enige controle zouden worden opgeborgen? Waarop moet men goed letten? Is de partij zo, dat men hem kan accepteren? Komt de ontvangstbon overeen met de omschrijving der goederen en klopt hun aantal? Dit alles is van groot belang, opdat er geen stagnatie kan optreden door een verkeerd opbergen. De goederen worden opgeborgen in het vak met het overeenkomende codenummer. De vakken lopen van laag naar hoog, gerangschikt volgens codenummer. Zo mogelijk wordt het gehele aantal in dit vak gedeponereerd. Is dit niet mogelijk (zoals bij grote voorraden) dan worden deze voorraden in de z.g. normaalbakken opgestapeld in een speciaal hiervoor bestemde ruimte.

Elke normaalbak is voorzien van een normaalbakkaartje, waarop het codenummer en het aantal van de in deze bak aanwezige artikelen vermeld staat. Een eerste vereiste is, dat deze bakken dezelfde en juiste hoeveelheid bevatten. Dit geeft een beter overzicht van de te controleren aantallen. Ook deze bakken zijn weer op codenummer en in één rechte rij opgesteld. Op de voorraadkaarten worden de ontvangstbonnen met het aantal aangegeven, zodat men altijd weet, wat er in voorraad is. Wil men nu overgaan tot het monteren, dan krijgt de magbediende een z.g. materiaallijst, waarop staat vermeld, wat hij mag afgeven. Op deze lijst staan ook weer naam, codenummer en het aantal van de af te geven onderdelen.

Ook dit wordt weer van de stellingkaart afgeschreven. Nadat al deze onderdelen bij elkander zijn gezet, worden zij verzonden naar de afdelingen, die met het monteren zijn belast. Het is vanzelfsprekend, dat men ook nu bij het uitgeven weer op de juistheid der onderdelen let, daar er anders moeilijkheden kunnen optreden bij de montage.

U ziet hier in korte trekken het ontvangen en uitgeven van onderdelen vanuit een magazijn. Hierbij komt ten slotte nog, dat de magazijnbediende zorg moet dragen voor de verzendingen naar de Service-stations in binnen- en buitenland.

A. Beukers,

Solex-magazijn.