

IDEEËN

De eerste oogst in 1960

Het wordt langzamerhand zo dat wij zeker twee keer in de maand melding kunnen maken van een aantal belovende ideeën. Wat ons betreft — en de inzenders zullen er wel net zo over denken — mag dit gerust groeien naar een wekelijkse publicatie. Alhoewel het aantal inzendingen in 1959 ruim 10% hoger was dan in 1958 blijven wij ervan overtuigd dat er nog een groot aantal stimulerende ideeën onder ons personeel schuilen. Hebben wij het goed behuist, dan stelt de ideeëncommissie zich voor in 1960 speciale reclame te maken om meer VDH-ers tot het inzenden van ideeën te bewegen.

Thans kunnen wij u de volgende behoeften mededelen.

L. A. Orth, Sluiperij, f 80,—.

U stelde voor een bepaalde slijpbeveiliging van een onderdeel te laten vervaardigen, waardoor een aanmerkelijke kostenbesparing ontstaat. Aan uw beloning is wel te zien dat de ideeëncommissie het met u eens was.

J. P. de Heus, Radiomontage, f 40,—.

Het vervoer van ferritlathentes kan beter in plastic zakken dan in dozen geschieden. Kennelijk wel, vandaar deze mooie beloning.

R. Lucas, Sluiperij, f 32,—.

J. Hooftdonk, Sluiperij, f 32,—.

Wat eendrachtig samenwerken vermag blijkt wel uit het idee inzake bepaalde slijpbanden dat u gezamenlijk indende.

G. de Nooijer, TV-Montage, f 15,—.

U voortkravram produktiestagnatie met een idee over een beugel.

W. A. C. Spoormakers, Mech. afd., TC, f 15,—.

Als u de contourgaten in chassis op een pers laat aantbrengen dan geeft dat een belangrijke besparing. Indedaad!

Majfrouw C. Lodder, Inkoop, f 10,—.

Uit uw administratie bleek dat wij een hoeveelheid roze fashioneerzijde overhielden. Daar had u het bij kunnen laten, maar dat deed u niet en u stelde voor de zijde blauw te laten verven, omdat wij van die kleur nog wel zijde nodig hadden. Een leuk idee, waarvoor u bovenstaande beloning kreeg.

L. Hoogduin, TV-Montage, f 5,—.

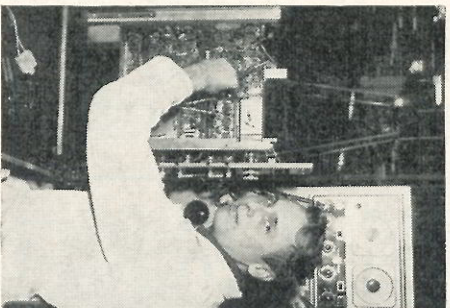
Oplossing puzzel 24



Prijswinnaars

1. (f 15,—) J. R. Moes, 2442
2. (f 10,—) Th. C. van Leeuwen, 6300
3. (f 7,50) F. Groenewegen, 2632
4. (f 5,—) W. M. Bouterse, 3309
5. (f 5,—) H. W. Schmitz, ENNAF
6. (f 5,—) H. Honnegger, 1557.

87 1/2 JAAR IN DIENST



heren op donderdag 11 februari.

Grady bieden wij nu reeds onze gelukwensen aan.

Geslaagd voor:

het diploma Moderne bedrijfsadministratie: F. van Leeuwarden, Magazijn-administratie.

Onze gelukwensen!

Alphonse A., zoon van A. J. Schmitz, Technische Dienst, d.d. 15-1-1960, Paul, zoon van J. J. van Kempen, Gereedschappmakerij, d.d. 23-1-1960, John D., zoon van C. Q. de Kok, Montage Elektronische Apparaten, d.d. 24-1-1960.

Hartelijk dank!

Hartelijk dank aan de directie, chefs en portiers Bewakingsdienst voor de belangstelling en cadeaus bij mijn 12 1/2-jarig jubileum.

Mevr. M. F. Duyvesteyn-de Groot, Bewakingsdienst.

Langs deze weg dank ik ook mede namens mijn vrouw de chef, bezen en collega's voor de mooie fruitmand die ik van u mocht ontvangen.

J. J. A. Wijnkamp, Stofzuigermontage.

VINGER- VLUG



De goochelaar Johnny Rims behaalde 23 januari jl. in een wedstrijd in Antwerpen de tweede prijs in de klasse manipulatie.

Een prestatie die een felicitatie waard is, vooral als u weet dat achter de naam Johnny Rims onze medewerker J. M. Bruegelmans van de Technische Dienst in Amsterdam schuilgaat.

Hartelijk dank aan chef, collega's en Ziekentrost voor de fruitmand die ik tijdens mijn ziekte mocht ontvangen.

J. Vos, KK Utrecht.

het V.D.H.-tje

Redacteur:
C. SCHREVEL
Nr 632
6 februari 1960

**VANDER
HEEM**

PERSONEELSORGaan VAN VAN DER HEEM N.V. EN AANVERWANTE BEDRIJVEN - DEN HAAG EN UTRECHT

Gewend als wij zijn met producten van betrekkelijk kleine omvang te werken, valt het je onmiddellijk op als er een vrachtauto op het terrein staat met een ketel erop die bijkans de erop geschiedende cijfers 25.700 kg weegt. Niet als een heleboel andere Van der Heemens die wij in de buurt zagen, vroegen ook wij ons af wat dat voor een apparaat was en waar het voor diende. De heer Eekhof, chef afdeling Huisvesting, bleek graag bereid ons de nodige inlichtingen te geven, vooral ook omdat wij belangstelling toonden voor wat je zijn troetelkinderen zou kunnen noemen.

Nieuwe verwarmingsketel.

Deze kolos van bijna 26 ton vormt een welkome aanvulling van onze verwarmingsinstallatie.

Er is bij ons, vooral in de winter, nogal wat te verwarmen, maar ook 's zomers hebben wij voor het in bedrijf houden van bepaalde installaties, zoals de galvanische baden, de fineerpersen en een aantal heetwaterboilers warmte nodig. Gemiddeld genomen mogen wij stellen dat 80% van de per jaar geproduceerde warmte voor ruimteververwarming gebruikt wordt en ongeveer 20% voor wat wij noemen technische verwarming.

Capaciteit van ons ketelhuis.

Als wij de kleine ketels die in het hoofdgebouw naast de machiniekamer liggen er niet bijrekenen dan vinden wij in het ketelhuis vlak achter de schoolsteen drie ketels, waarvan de oudste een capaciteit heeft van 1.200.000 kilocalorieën, een tweede ketel van het type zoals de nieuwste aanwinst, die goed is voor 4.000.000 kilocalorieën en waarmee de nieuwe ketel volledig geïnstalleerd is gaat hij ook zijn steentje van 4.000.000 kcal bijdragen.

Nieuwe aanwinst voor het ketelhuis

Wat zegt dat nu, bij elkaar 9.200.000 kcal? Een vergelijking. Een flinke haardkachel heeft een warmtecapaciteit van ongeveer 10.000 calorieën, als onze installatie dus volledig in gebruik is produceert hij warmte voor ruim 900 haardkachels.

Wat stoken wij?

Deze installatie werkt op zogenaamde zware stookolie, die bij een normale temperatuur zoals nu ($\pm 6^\circ$ Celsius) eruit ziet als dikke stroop. Aangezien de olie vanuit tankwagens in de voorraad tanks achter het ketelhuis moet worden gepompt, moet zij sterk worden verwarmd om zo vloeibaar te zijn dat ze te verpompen is.

De olie wordt aangevoerd in tankwagens met een inhoud van ongeveer 15.000 kg, waarin de olie een temperatuur heeft

van $\pm 60^\circ$ Celsius. Elke voorraadtank kan ongeveer 200.000 kg bevatten. Vanaf deze tanks tot aan de branders in de ketel wordt de olie op verschillende plaatsen in temperatuur verhoogd tot 120° C.

Hoever veel verstoken wij per dag?

Het verbruik bij een temperatuur van $\pm 7^\circ$ Celsius ligt gemiddeld op 8.500 kg per dag; daalt de temperatuur onder het vriespunt dan stijgt het verbruik enorm, dat bij 5° à 6° graden vorst soms wel het dubbele kan bedragen van het verbruik bij 6° boven nul. Het is u misschien niet opgevallen, maar bij de inhoud van de tanks hebben wij alleen het begrip liter gebruikt. Verder praten wij over kilogrammen. Het is gebruikelijk

HET UUR „U“

Voor de opvoering van
HET UUR U

thriller van Agathe Christie
door de Koninklijke Federatie van
kammer

„INTER AMICOS“

op vrijdag 12 februari a.s.
kunt u kaarten kopen dinsdag 9
februari in de kantines gedurende
beide pauzes.

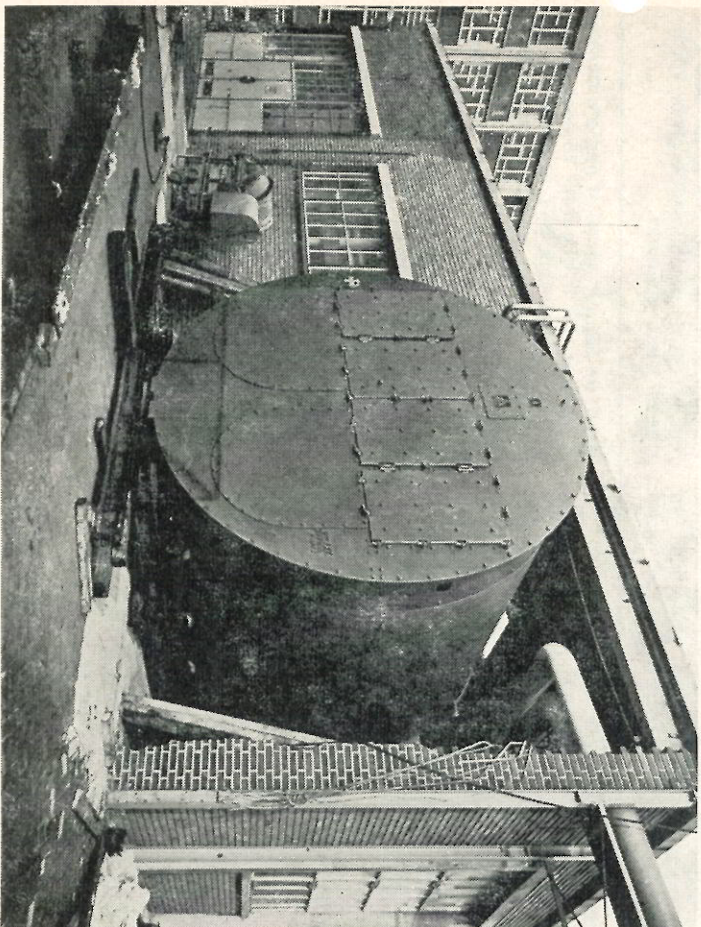
deze olie per kg in te kopen en niet per liter, omdat — hoe vreemd het ook moge klinken — een kilogram een kilogram blijft, maar een liter niet altijd een liter. Dit houdt verband met wat men in de natuurkunde noemt het soortelijk gewicht van een stof. Een kilo water van 4° Celsius bij voorbeeld heeft een inhoud van precies 1 liter; het soortelijk gewicht is 1. Bij een hogere of lagere temperatuur van een kilogram water verandert de inhoud.

Hoer krijgen wij de olie uit de tank naar de branders?

Door middel van verschillende transportpompen wordt de olie naar de branders in de ketels gepompt en onderweg verwarmd tot een temperatuur van 80° Celsius. Vlakbij de branders volgt een elektrische naverwarming tot 120° Celsius, de zogenaamde verstuivings temperatuur, waarbij onder een druk van 22 atm, de olie als een hele fijne nevel in de vuurhaard wordt gespoten. De verbranding vindt hier plaats bij ongeveer 600° Celsius. De benodigde lucht voor deze verbranding wordt via speciale ventillatoren in de vuurhaard gebracht.

Warmte van warm water.

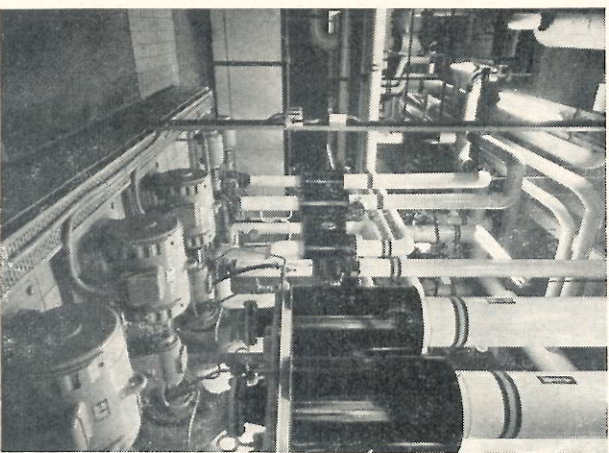
Als u thuis de kachel stookt, dan gebruikt u de warmte van het brandende
Doorlezen naar volgende pagina.



De nieuwbouwing op weg naar de plaats waar hij — naar wij hopen — ons vele jaren zal verwarmen.

vuur om rechtstreeks de lucht in de kamer te verwarmen. Bij onze verwarmingsinstallatie gaat dat anders, net zo in principe althans, als bij centrale verwarming in woonhuizen. De in de verschillende ruimten staande radiatoren worden namelijk gevuld met warm water, dat de radiator verwarmt, die op zijn beurt warmte afgeeft aan de omringende lucht.

Wij moeten dus water verwarmen en dat gaat als volgt. De nieuwe ketel heeft om de vuren een waterreservoir voor 23.000 liter. Dit water staat onder een druk van 8 atm. en wordt zoveel mogelijk op een temperatuur van 160° Celsius gehouden. Dit water van 160° Celsius wordt gepompt via zogenaamde warmtewisselaars, die men zou kunnen zeggen, een tweede waterverwarmingsnet, constant „opwarmen“ tot een temperatuur van 120° Celsius. Als het ketelwater dan weer terugkomt in de ketel, heeft het 20° van zijn warmte afgestaan aan het bedrijfsverwarmingswater.

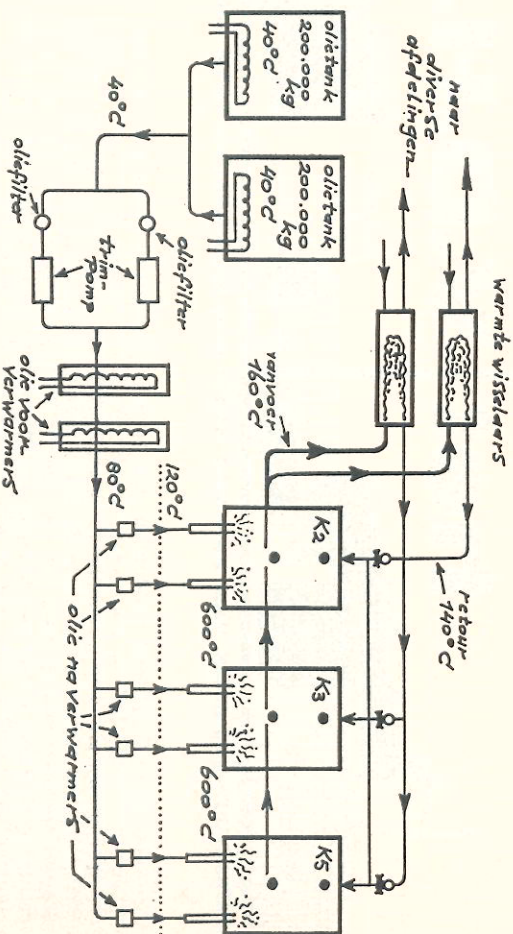


Een gedeelte van de ingewikkelde installatie in het ketelhuis.

„Dag Van der Heem“ zegt de heer A. de Boer, die zoids wij reeds meldden voor de Technische Dienst in Teheran verblijft. Hij wil op deze wijze u regelmatig iets over zijn indrukken vertellen.

Het verkeer in Teheran maakt op iedere nieuwkomer een verbijsterende indruk. Absoluut onbegrijpelijk komt het hem voor dat er op iedere honderd meter van het vliegveld naar de stad maakten wij er al kennis mee. Op een gegeven moment reden wij een vrachtwagen achterop. Om hem te passeren werd er even op de claxon gedrukt. Er gebeurde niets. Nogmaals getoeterd en toen werd anderde inderdaad de richting van onze voorligger. Hij ging echter niet naar rechts maar nog meer naar links om het rechts tegen te gaan. Onze bestuurder deed vervolgens net of hij hem aan de rechterkant wilde passeren; de chauffeur voor ons trapte daar in en ging ook naar rechts, waarop wij hem snel aan de linker kant voorbijgingen.

Onze verbazing was groot, maar zou



Waarom dit ingewikkelde systeem?

Ja, waarom gebruiken wij de warmte van het vuur niet om direct het bedrijfswater op 120° te brengen? Dat zit zo. Zouden wij deze zware olie bij een lagere temperatuur verbranden dan 140°, dan verbrandt de zich in de olie bevindende zwavel niet volledig en ontstaat zwaarlijg zuur. Dit zuur tast de ketelwand en de vlampijpen aan, wat uiteindelijk een grote slijtage geeft. Nu is er wel dunner olie in de handel, die minder zwaarlijg bevat en bij lagere temperatuur gestookt kan worden, maar die is aanmerkelijk hoger in prijs, zodat uiteindelijk het door ons gekozen systeem het voordeligst is.

Wij werken dus als het ware met twee waterreservoirs, waarvan het water in het ene reservoir een deel van zijn warmte afstaat aan het andere water, dat ons bedrijf verwarmt. Het zal iedereen duidelijk zijn dat wij in ons bedrijf een kilometers lang verwarmingsleidingnet hebben en er staan dus in ons ketelhuis tal van pompen om te zorgen dat het water zijn weg vindt.

De schoorsteen.

Natuurlijk komen heel wat verbrandingsgassen vrij en die moeten worden afgevoerd, wat gebeurt door onze 40 meter hoge schoorsteen. Dit gas, afvoeren

nog veel groter worden.

In de stad zelf leek het een grote heksenketel. Wagens passeerden links en rechts en het verkeer uit de zijstraten moest maar zien hoe het er tussen kwam. Behalve vrachtwagens, die nemen rustig hun voorrang en de andere wagens kijken wel uit. Hier in het verkeer geldt: de grootste wint, zoiets als het recht der sterkste.

SALAAM VAN DER HEEM!

Bij stoplichten wordt eerst terdege uitgekeken of er soms een agent van politie staat. Staat hij er, dan wacht ieder netjes tot het licht groen wordt. Staat hij er niet dan zien de chauffeurs de lichten ook vaak niet.

De taxichauffeurs zijn hier ware acrobaten met hun stuur. Zij stutten, links en recht passerende, door het verkeer en hanteren voortdurend hun claxon. Gelukkig zijn de ritten hier niet duur en dat verzacht weer een beetje de doodsangsten die je in die dingen uit-

Geen voorrang

Eén dezer dagen de kerent lezen-de, constateerde ik voor die dag een opsomming van vijf gevallen, waarbij een verkeersongeval plaats had als gevolg van het feit dat iemand geen voorrang verleende aan een ander, die daarop recht had.

Al deze ongevallen hadden dus niet hun oorzak in een dronken rijder, een glad wegdek, een mist of andere belemmering van het zicht en meer van die dingen, waarop je niet altijd bent berekend. Deze ongevallen waren alle gemakkelijk te voorkomen geweest, als ieder der vijf schuldigen in de benutting van de ander hem het recht had gegeven dat hij mocht laten gelden krachtens de spelregels, welke nu eenmaal voor ons moderne verkeer zijn vastgesteld.

Waarom deden die mensen dat dan niet?

Ja, dat is telkens weer de vanzelfsprekende vraag, die men zich stelt.

Natuurlijk kan een enkel geval misschien het gevolg zijn van onbekendheid met die regels of van een tijdelijke inzinking van aandacht bij het verkeer. Daarmee zijn die ongevallen uiteraard niet vrijgesproken, maar ze hebben een enigszins algemeen menselijke verklaring gekregen. Maar in de meeste van zulke situaties, waarin de één de ander de voorrang niet verleent, terwijl die ander daarop toch inderdaad recht heeft, is het een soort toepassing van een erg oud, maar toch altijd nog geldend rijmpje: Tikke ben tikke en de rest kan stikke.

Kunt u zich zo'n gedachte voorstellen? Je bent toch met z'n allen op de weg. Je moet er allemaal over, ieder naar zijn eigen doel. Dat kan nu eenmaal niet zo maar in het wilde weg, waarbij ieder zijn gang gaat, alsof er niemand anders op straat is. Er zijn dus regels van het spel gekomen. Die zijn algemeen bekend gemaakt. Er is gelegenheid te over voor wie die regels niet of onvoldoende kent, om voor een beetje moeite en kosten erachter te komen. Niemand zal zich bij fouten in die spelregels kunnen verontschuldigen door te zeggen: ik weet niet, want er als regel is gesteld en ik had geen zin erachter te komen. Dan zou de ander terecht kunnen zeggen: blijf dan thuis en houd je weg uit het verkeer. Maar begeef je je toch erna, houd je dan aan de vastgestelde regels.

Zouden dat dezelfde lieden zijn, die ook in het overige onderlinge verkeer — in clubs, de staat, het bedrijf enz. — ook nooit een ander voorrang kunnen geven, al heeft hij er recht op?

Scheurer.

„De Nederlanders hebben mij verwend“



U zult hem allemaal wel eens hebben gezien, in de periode van augustus tot eind oktober 1959. De heer Narasimhan heeft namelijk in die periode in ons bedrijf enkele studies verricht. De vorige week vrijdag kwam hij, vóór zijn vertrek naar India, afscheid nemen. Van de gelegenheid hebben wij gebruik gemaakt om hem naar zijn indrukken te vragen.

Omdat u misschien ook wat wilt weten over de heer Narasimhan persoonlijk is het misschien het beste als wij hem zelf aan het woord laten: „In 1928 werd ik geboren in Madras en na enkele jaren van opleiding en studie gaat ik momenteel les aan de afdeling Werktuigbouwrkunde van de Osmania Universiteit in Hyderabad. Eind 1958 ontving ik een beurs van de Stichting tot Internationale Samenwerking van de Nederlandse Universiteiten, die mij in staat stelde ruim een jaar in Nederland te verblijven. In dit jaar volgde ik gedurende 6 maanden een cursus bij het „Institute of Social Studies“ in het paleis Noorddeinde te Den Haag. Daarna was ik 6 maanden werkzaam bij het Instituut voor onderzoek van Bedrijfswetenschappen, verbonden aan de Technische Hoogeschool te Delft. In het kader van deze laatste werkzaamheden heb ik 3 maanden onder u mogen vertoeven en heb ik onder andere de werkclassificatie en de belonings- en premiesystemen bestudeerd.

Als u mij vraagt naar mijn indrukken van Nederland, dan kan ik u het beste verwijzen naar de 7 radioprogrammas die ik op verzoek van de Wereldomroep tijdens mijn verblijf hier tot mijn landgenoten in India heb gericht, maar het zou te ver voeren de inhoud hiervan woordelijk weer te geven.

Laat ik u eervol zeggen, dat ik mijn mening over Nederland heb moeten wijzigen. Oorspronkelijk was uw land voor mij onafscheidelijk verbonden met windmolens, klompen, fietsen en dijken. Maar in de toekomst zal Nederland voor mij een van de weinige landen zijn, die indruk op mij hebben gemaakt door de intense manier van werken en de goed doorzachte wijze waarop uw producten worden uitgevoerd.

En wat de Nederlanders betreft: zij zijn uiterst vriendelijk en voorkomend. Taalmoelijkheden bestaan hier praktisch niet. Toen ik naar Nederland kwam, had ik de illusie Nederlands te kunnen leren. Maar de Nederlanders hebben mij op dit punt eigenlijk te veel verwend; zij hebben het mij te gemakkelijk gemaakt door constant Engels met mij te spreken. Verder dan „dag“, „goede morgen“ en „hoe maakt u het?“ heb ik het niet gebracht.

Van der Heem heeft op mij een diepe indruk gemaakt. De groei in de afgelopen 34 jaar rechtvaardigen voor mij de overtuiging, dat het bedrijf binnen 10 jaar een zeer belangrijke plaats zal innemen op de wereldmarkt. De Van der Heemers zijn voor mij uitzonderlijk voorkomend, behulpzaam en vriendelijk geweest en ik wil u allen daarvoor nog eens hartelijk bedanken.

Ontkrober heb ik uw dansavond in het Ontspanningsgebouw meegemaakt. Ook dat, alhoewel misschien niet zo belangrijk, zal ik in de toekomst missen. Voor u hoop ik, dat het een regelmatig terugkerend evenement zal worden. Het heeft op mij een bijzonder genotrijke indruk gemaakt en mij het bewijs geleverd dat de Van der Heemers zich niet alleen in goede harmonie weten in te spannen, maar ook weten te ontspannen.

Mag ik besluiten met u bij mijn terugkeer naar India het beste toe te wensen voor de toekomst?”

Tot zover de heer Narasimhan, die wij gaarne wat ruimte in ons VDDH-tje afstonden om ons deelgenoot te maken van zijn indrukken.

NN.

Filatelisten

rubriek



Met vreugde constateerden wij dat er veel belangstelling bestaat voor de op te richten filatelistenvereniging. Van der Heem. Er hebben zich reeds bijna 50 verzamelaars gemeld aan wie inmiddels een vrgenlijst werd toegezonden.

Onze eerste bijeenkomst wordt maandagavond 15 februari 8 uur in het personeelsgebouw gehouden, waar ook belangstellenden van harte welkom zijn. Wij rekenen op een zo groot mogelijk opkomst van onze postzegelverzamelaars. Dan het nieuws.

Op 7 april wordt door onze P.T.T. een serie uitgegeven voor de vluochtelingen, hielp, waaraan ook Nieuw-Guinea en de West meedoen. Naar verhuud, zouden ruim 40 landen tot dit doel zegels uitgeven en vele hiervan ook first day

covers. Dit kan dus een nieuw verzamergebied worden; heel wat sympathieker dan de Expo-roofuitgiften.

Verder is reeds bekend dat, behalve de zes landen van de E.G.K.S., ook de vier Scandinavische landen + IJsi. Europa zegels zullen uitgeven, alsmede Zwitserland, dat ook in 1957 en 1959 meedeeld. Verder worden genoemd Griekenland en Oostenrijk. Als nu Portugal, Spanje en Turkije meedoen, zijn de 19 compleet, waarbij we hopen dat Andorra, Monaco, San Marino en Liechtenstein versterk laten gaan.

Welke landen er ter gelegenheid van de Olympische Spelen te Rome dit jaar zegels uitgeven is ons nog niet bekend; wel weten wij reeds dat de U.S.A. op 18 februari een 4 cts zegel zal uitgeven voor de in Squaw Valley gehouden winterspelen, en zojuist werden 2 F.D.C.'s ontvangen met 4 sportzegels ter gelegenheid van de O.S. van de D.D.R. Het begin is er dus, afgezien van de vorige jaar door Italië als propaganda voor de O.S. uitgegeven zegels.

Aan de Uno-verzamelaars kunnen we melden de uitgifte van twee zegels op 15 dezer met de afbeelding van het Palais de Chaillot te Parijs.

P. A. J. v. d. Loo.