

KZM • BULLETIN 15

PERSONEELSORGAAN VAN DE N.V. KEMPENSCHÉ ZINKMAATSCHAPPIJ EN N.V.
GEMENGDE METAALERTSEN TE BUDEL. - - - - - Uitgave April 1953.

Redacteur: D. Rooymans.

VACANTIE- EN VACANTIESPREIDING.

Bij sommige employé's en bij meerdere assistenten bestaat de gewoonte om hun vakantie op te nemen met kleine plukjes, d.w.z. met telkens een of twee dagen en zelfs met halve dagen.

Het behoeft wel geen uitvoerig betoog, dat daarmee niet bereikt wordt, wat eigenlijk de bedoeling van vakantie is. Het begrip "vacantie" ligt immers heel wat ruimer dan "een dagje vrij-af" en bedoelt een volkomen er-uit zijn, een lichamelijke én geestelijke ontspanning, een hernieuwing van krachten, zodat men fris en monter, opnieuw aan zijn taak kan beginnen.

Al in vorige eeuwen, in de tijd van trekschuit en diligence, vond men "dat de boog niet altijd gespannen kan zijn?". Hoeveel meer moet dit dan gelden bij het snelle tempo van onze lawaaierige tijd?

Sommigen realiseren zich dit nauwelijks of in 't geheel niet. Vandaar, dat zij menen geen vakantie nodig te hebben en deze maar liever versnipperen in een serie "dagjes-uit". Wat dus héél iets anders is dan echt "vacantie" en in het algemeen afkeurenswaardig.

Geen wonder dan ook, dat in alle C.A.O.'s (Collectieve Arbeidsovereenkomsten), ontstaan uit overleg tussen werkgevers en werknemers, steeds een clausule voorkomt, waarin wordt bepaald, dat, overal waar mogelijk, vakantie aaneengesloten zal worden gegeven. Deze bepaling treft men ook aan in de C.A.O. voor Beambten in de Metaalnijverheid.

Rekening houdende met de in ons bedrijf historisch gegroeide gewoonten en met het feit, dat het door sommige employé's en assistenten toch wel prettig gevonden wordt enkele "losse" dagen achter de hand te hebben werd besloten tot een compromis en geldt met ingang van heden de bepaling, dat van de vakantie althans één volle week aaneensluitend moet worden genomen. Daar men als regel over 12 dagen kan beschikken blijven er aldus nog 6 dagen om te versnipperen.

Andere bepalingen, die evenmin algemeen bekend zijn: de Zaterdag wordt als een volle werkdag gerekend, de vakantie wordt bij voorkeur gegeven tussen 1 Mei en 1 October; de werkgever bepaalt het tijdstip en de gehuwde werknemers hebben bij de toekenning in de maanden Juli en Augustus - tijdens de schoolvacanties dus - voorrang boven ongehuwden.

Een tweede onderwerp, dat herziening vraagt is de vacantiespreiding. Daar in een continu-bedrijf als het onze nu eenmaal een z.g. fabrieksvacantie - een vacantieweek voor alle afdelingen tegelijk - niet mogelijk is, kan men bijvoorbeeld ook niet de administratie in haar geheel sluiten. Intussen was het tot nog toe een feit, dat vrijwel iedereen, gehuwd of ongehuwd, in de maand Augustus vakantie nam, liefst nog met telkens slechts enkele dagen. Het daartoe strekkend verzoek werd dan ook meestal slechts een paar dagen tevoren gedaan.

Het zal duidelijk zijn, dat een en ander niet bevorderlijk is voor een geregelde gang van zaken. Reden om te bepalen, dat:

- 1) Wensen omtrent aaneengesloten vakantie voor 1953, voor zover nog niet geschied, moeten ingediend worden bij de afdelingschef, uiterlijk 25 April a.s. De afdelingschef stuurt, na aangevonden de aanvraag door naar het Secretariaat, opdat een overzicht verkregen wordt.
- 2) Aanvraag voor een of meer snipperdagen moet steeds zo vroeg mogelijk aan de Afdelingschef geschieden. Hiervan behoeft geen afzonderlijke opgave gedaan te worden aan het Secretariaat, aangezien hierover de wekelijkse presentiestaatjes voldoende uitsluitel geven.

Bedoeling is, zo weinig mogelijk af te wijken van een eenmaal vastgesteld vacantierooster. Slechts bij grote uitzondering kan wijziging worden goedgevonden, doch bij werkelijke overmacht zal deze zeer zeker worden toegestaan. Van de andere kant blijft intrekking mogelijk i.v.m. plotseling overmatige drukte.

Wij zijn er van overtuigd, dat bovenstaande regeling ieder individueel zowel als het bedrijf ten goede zal komen. Allen zij aldus reeds een "echte" en prettige vakantie toegewenst!

OPRICHTING BEAMBTENKERN.

Overeenkomstig de bedoeling van de Collectieve Arbeidsovereenkomst voor Beambten in de Metaalindustrie ligt het in het voornemen om, evenals dit voor het arbeiderspersoneel reeds verschillende jaren en met goed resultaat het geval is, ook de beambten in de gelegenheid te stellen een Beambten-kern op te richten. Een dergelijke "Kern" beoogt de bevordering van de goede samenwerking in de onderneming

en dit zowel in moreel als materieel opzicht, zulks met inachtneming van belangen van de beambten en van de onderneming.

Niettemin heeft het Bestuur van "Amicitia" op zich genomen een vergadering te beleggen van alle employé's en assistenten, teneinde hen in de gelegenheid te stellen hun standpunt ten opzichte van een Beambtenkern te bepalen. De bemoeienis van "Amicitia" zal zich dus niet verder uitstrekken dan tot de eerste stoot.

Wij vernemen, dat binnenkort een dergelijke bijeenkomst verwacht kan worden.

KLEINE KRONIEK.

- Met ingang van 1 April werd de heer Gerard van Geloven benoemd als bedrijfsbouwkundige toegevoegd aan de Technische Dienst. De heer Jan van Geloven werd benoemd tot employé als opzichter van de afdeling Metselaars.
- Op 7 Maart j.l. overleed te Dorplein de moeder van de heer H.v.Deursen, chef van de retortenfabriek en op 16 Maart j.l. de vader van de heer B.Mous. Aan de families werd onze deelneming betuigd.
- De heer Jos.Coenegracht, voorheen werkzaam in de afd. Expositie, werd na beëindiging van zijn militaire dienstplicht overgeplaatst naar de Sociale Afdeling.
- Op Witte Donderdag deed de heer J.Goedmakers belangstellenden genieten van een disco-uitvoering van de Mattheus-Passion van Johann Sebastian Bach in de Ontspanningszaal. Het initiatief van de heer Goedmakers en de verzorging van deze avond werden door de aanwezigen terecht hogelijk gewaardeerd.
- Op de Tentoonstelling "Grensland", die van 23 - 28 Mei te Budel zal worden gehouden, zal ons bedrijf vertegenwoordigd zijn met een stand, die vooral beoogt haar sociaal-economische betekenis voor onze streek te belichten. Daarnaast zal aandacht besteed worden aan wat wij maken, waarvan en hoe, terwijl ook een kijkje wordt gegeven op enkele, voor het publiek (en onze eigen werknemers!) interessante nevendiensten.
- Op 1 Mei a.s. zullen wij het bezoek ontvangen van de leden van de Eindhovensche Fabrikantenkring, welke kring staat onder voorzitterschap van Ir.F.Philips, directeur van het Philips-concern.
- Op Zondag 12 April a.s. geven Harmonie en de Gemengde Toneelvereniging een uitvoering in de Ontspanningszaal. In het eerste deel van de avond kunnen wij de Harmonie beluisteren in een mooi programma o.l.v. de heer Claessens. Na de pauze komen de toneelstukken aan het woord o.l.v. de heer Wolters. Opgevoerd wordt "Ezelsvel" een comédie met zang en dans van de bekende Franse schrijver Henri Gheon, de man, die een voorname rol speelde bij de vernieuwing van het Franse toneel. Aanvang 7 uur.
- De plechtige wijding van de Kerk van Dorplein is definitief vastgesteld op Maandag 1 Juni 1953.
- De Wintercyclus van het Cultureel Genootschap-Weert wordt op Dinsdag 21 April a.s. voortgezet met een concert van het Maastricht Stedelijk Orkest o.l.v. André Rieu. Voorwaar Dorplein kent dit jaar wel culturele evenementen. Als slot van de Cyclus komt op Dinsdag 12 Mei "Coemedia" met het blijspel "Bobbeltje". In de hoofdrol: Guus Hermus, die zich met deze rol onder de eerste spelers van den lande schaarde. André Roussin, de schrijver van "Bobbeltje" (Bobosse) is niet Frankrijk's grootste, maar op het ogenblik zeker de meest succesvolle toneelschrijver. Slechts zelden gebeurt het, dat van eenzelfde auteur in drie theaters van Parijs verschillende stukken tegelijk avond aan avond (Bobosse na al twee jaar) voor volle zalen worden gespeeld. Met deze slotavond accentueert het C.G. nog eens een van de doelstellingen van de cyclus; de mensen van onze streek in de gelegenheid te stellen kennis te nemen van bijzondere dingen op cultureel terrein.

ONZE TANK-VLOOT.

Het mag bij allen bekend worden verondersteld, dat ons bedrijf over drie tankschepen beschikt. Omdat hun "werkterrein" in hoofdzaak buiten onze terreinen ligt en zij alleen maar, en dan liefst nog zo kort mogelijk in onze haven komen om te laden en het product van de G.M.E. - zwavelzuur - zo snel mogelijk naar de klanten te brengen. Vandaar waarschijnlijk, dat de meesten onzer maar heel weinig bijzonderheden over deze vloot kennen.

Het zal, ook zonder die kennis wel iedereen duidelijk zijn, dat het bezit van deze schepen onze positie in Nederland en daarbuiten zeer versterkt. Weinig zwavelzuurfabrieken, die in hoofdzaak als verkoper optreden, kunnen immers hun afnemers "franco-huis" bedienen!

Ook is het begrijpelijk, dat aan het leven van deze tankers wel enig wel en wee verbonden is. Enkele maanden terug verscheen in de pers een goed gefundeerd artikel van de hand van de heer Jan Piezenaar, water-consul van de A.N.W.B., van welk artikel wij hieronder enkele passages laten volgen.

Vooraf nog even de verklaring van de naam "Maurits" waarmee al onze schepen

In het jaar 1952 werden door de "Maurits I", 43 reizen gemaakt, waarbij zij

15.678 ton Zwavelzuur vervoerde. De "Maurits II" maakte 50 reizen met een vervoer van 17.651 ton en de "Maurits III" voleindigde 53 reizen met een tonnage van 19.035 ton zuur.

Deze reizen hadden hoofdzakelijk als bestemming Stein, IJmuiden of Vlaardingen. Nauw in verband met de schepen staat onze haven.

Deze laatste heeft na de bevrijding een niet onbelangrijke vergroting ondergaan en is thans 110 Meter lang en 35 Meter breed.

Ook werd aan de Weerterzijde, langs de gehele lengte van de haven een betonnen laadbrug gebouwd, waardoor het mogelijk is de schepen vanuit vrachtauto's, langs z.g. kleppen of schuiven, rechtstreeks te beladen. De laadcapaciteit bedraagt momenteel 125 à 150 ton per uur, zodat een flinke Kempenaar binnen de vier uren beladen kan vertrekken. Toen nog enkel per stoomkraan geladen werd, vroeg het volgoeien van een 450 tonner ruim 10 uur.

De vooruitgang valt dus wel zeer sterk in het oog.

Tot besluit kunt U onderstaand enkele cijfers aantreffen welke een beeld geven van de bedrijvigheid in het afgelopen jaar. In het totaal werden 511 schepen gelost met een kwantum van 138.504 ton, terwijl 206 schepen werden beladen met een gewicht van 53.769 ton.

In dezelfde periode deden 252 zuurschepen (de Mauritsen inbegrepen) onze haven aan en namen 82.810 ton zwavelzuur mede.

Laat ons hopen, dat de activiteit, van het in vogelvlucht beschouwde deel van ons bedrijf, steeds crescendo mag gaan. Zulks ten bate van de Budelse Zink- en Zwavelzuurindustrie en haar medewerkers.

=====

NOG EVEN : H E T D I E N S T B E R I C H T .

In ons vorige bulletin brachten wij een pleidooi voor het communicatiemiddel bij uitstek, het dienstbericht.

De reactie was verheugend, want reeds enkele dagen na het verschijnen van bedoeld artikeltje verzuchtte onze bode: "Ik heb nog nooit zoveel briefkes rondgebracht als de leste dag."

Dat moeten we hebben - maar niet de eerste dagen alléén. Het systeem als zodanig dient volkomen ingeburgerd te worden en te blijven!

Bijwijze van stimulans hebben alle afdelingschefs intussen een bloc ontvangen met vóór-gedrukte dienstformulieren.

Indien een of andere functionaris mocht vergeten zijn - wat laakbaar is en waarvoor bij voorbaat excuus - laat hij even eendienstberichtje sturen en hij ontvangt zo'n handig bloc per kerende post!

Intussen het systeem staat of valt niet met een vóór-bedrukt formuliertje. 'n Doodgewoon blocnote-velletje doet 't hem per saldo even goed. Zodat het nooit mag voorkomen - zoals nota bene al gebeurd is - dat een dienstbericht achterwege blijft omdat mengeen formuliertje had. Wij zijn nog niet zover, dat onze organisatie afhankelijk gesteld wordt van "Het" formuliertje. En we hopen nooit zover te komen ook!

Waar het om gaat is een zo efficiënt mogelijk intern verkeer. En daartoe is het dienstbericht een uitstekend middel. Laten we het dus gebruiken, met en zonder vóór-druk!

=====

EEN UUR PER WEEK.

Iemand rekende ons pas iets voor, dat we graag even doorgeven. Als alle employé's van een bedrijf van 1000 man eens één uur per week zouden besparen, door een verbeterde instelling of verbeterde efficiency, dan zou dat in 50 weken een besparing opleveren van 50.000 man-uren. Aannemend, dat de gemiddelde kosten van een man-uur 75 cent zijn, zou daarmee een jaarlijkse besparing van f.37.500.-- bereikt worden.

Aardig bedrag, nietwaar?

=====

ZIJN NOTITIE - BOEKJE.

Onlangs vroegen wij een man die de ladder naar het succes van anderen af aan beklommen had, wat het geheim van zijn succes was.

"Mijn notitie-boekje", antwoordde hij. "Iedere avond schrijf ik ten minste tien dingen op, die ik de volgende dag moet afdoen. Mijn dagtaak is reeds van tevoren ingedeeld, Dit verhindert mij mijn tijd te verknoeien. Deze gewoonte dwingt mij vooruit te denken."

=====

FABRIEKSKERN.

In verband met het aftreden van de heer Jan van Geloven als voorzitter van de Fabriekskern, heeft de Kern, in afwachting van nieuwe verkiezingen, de heer A. Noten gekozen als waarnemend voorzitter.

gedoopt werden. Deze naam werd gegeven ter ere van de sinds vele jaren bestaande relaties met de Nederlandse Staatsmijnen en de voorname positie, die deze innamen bij onze zwavelzuur-afzet.

Laten we thans de heer Jan Biezenaar aan het woord:

In 1936 bracht de N.V. Gemengde Metaalertsenfabriek te Budel een eigen tankschip voor het vervoer van zwavelzuur in de vaart. Een flinke kempenaar werd tot motor-tankschip verbouwd en kwam onder de naam "Maurits" in de vaart. Deze naam was ontleend aan de Staatsmijn "Maurits", die het zwavelzuur via de haven van Stein afnam. In 1937 werd de vloot uitgebreid met de "Maurits II", een Franse tanker die eerst op de werf te Spaarndam tot 48,50 m. verlengd werd. Een jaar later kwam de "Maurits III" in de vaart. Ook dit was een Franse tanker, die evenals de "Maurits II" in verband met de breedte van het schip, buitenom over zee van Frankrijk naar Nederland gebracht moest worden. In 1938 beschikte de fabriek dus over een tankvloot, bestaande uit drie motorschepen.

Een schip heeft soms een haast even bewogen leven als een mens. Zo ging het ook met de "Maurits"-tankers.

In 1939 kwam de motortanker "Jura" een zgn. "hardloper", ter hoogte van Varik op de Waal in volle vaart in aanvaring met de "Maurits I". De aanvaring kwam zo hard aan, dat de "Maurits" in korte tijd zonk. Met zware bokken werd het schip in twee helften gelicht en naar de werf te Bolnes gesleept, waar de twee stukken weer eens aan elkander gemaakt werden en de nodige reparaties werden verricht. Na een procedure van ongeveer tien jaren werd de kapitein van de "Jura" schuldig verklaard aan de aanvaring, waarbij gelukkig geen mensenlevens te betreuren waren. Intussen was de "Jura" zelf ook al verloren gegaan. Tijdens de bezetting zonk dit schip, na op zee ter hoogte van Ostende op een mijn te zijn gelopen.

DE VLOOT IN DE OORLOG.

Tijdens de inval van de Duitsers bleven de "Maurits"-tankers onbeschadigd. Even gelukkig was de "Maurits I", die in de haven van Stein onbeschadigd door de Engelsen bevrijd werd.

Veel minder gelukkig was de "Maurits II", die in Brec (B.) ten onder ging, nadat de Duitsers het schip hadden opgeblazen en granaattreffers en een hevige brand het fraaie schip in een totaal verwrongen wrak hadden veranderd.

De "Maurits III" was door de Duitsers gevorderd en maakte verre reizen naar de kanten van Maagdenburg. Bij de bevrijding werd dit schip vrijwel onbeschadigd hoog en en droog tussen de kribben te Ewijk aan de Waal aangehouden.

De "Maurits II" werd als eerste schip na de bevrijding op de Weerter werf hersteld. Wegens gebrek aan materialen werd het echter niet meer als tankschip herbouwd, doch kwam het als een open motorvrachtschip in de wilde vaart. In 1948 werd dit vaartuig te Sliedrecht weer tot tankschip verbouwd.

MODERNISERING.

De directie van de fabriek ging met haar tijd mee en besloot de vloot te moderniseren. Allereerst kwam de "Maurits II" aan de beurt. Te Sliedrecht werd in 1950 de typisch-lelijke Franse achterstevan vervangen door een moderne steven met een balansroer. De motor werd vervangen, terwijl de directie niet blind was voor de belangen van de bemanning. De woonverblijven werden gemoderniseerd, terwijl op de voorstevan een roef werd geplaatst als verblijf voor de knecht.

In 1951 volgde op dezelfde werf de modernisering van de "Maurits III". Hier werden dezelfde verbeteringen aangebracht, een verfraaiing van het schip. Bovendien werd het schip met circa 11,50 m. verlengd, waardoor het laadvermogen ongeveer 85 ton groter werd.

Tenslotte werd enkele maanden geleden het vlaggeschip de "Maurits I" op de Weerter werf flink onder handen genomen. De laadbakken die gebruikt werden om ballast of kolen in te nemen, werden verwijderd, waardoor het schip een mooiere vorm kreeg. Op het achterschip werd een modern woonverblijf aangebracht, terwijl op de voorstevan voor het personeel een keurig dagverblijf werd ingericht. Bovendien werd een tank bijgeplaatst, waardoor het laadvermogen met circa 20 ton steeg. Voor een betere navigatie werd het schip uitgerust met een balansroer, terwijl een speciale constructie gemaakt werd om de stuurhut zeer gemakkelijk en eenvoudig omhoog of omlaag te brengen.

Zo beschikt de N.V. Gemengde Metaalertsenfabriek thans over drie moderne tankers die aan alle eisen voldoen en regelmatig naar Stein, IJmuiden en Vlaardingen uitvaren om het zwavelzuur af te voeren. Overal trekken deze keurig onderhouden schepen de aandacht.

Tot zover de heer Biezenaar:

Thans nog enkele bijzonderheden van de laatste tijd:

In het jaar 1952 werden door de "Maurits I", 43 reizen gemaakt, waarbij zij