



DE BOUGIE

PERSONEELSBLAD VAN
MOTORRIJWIELFABRIEK KAPTEIN N.V.

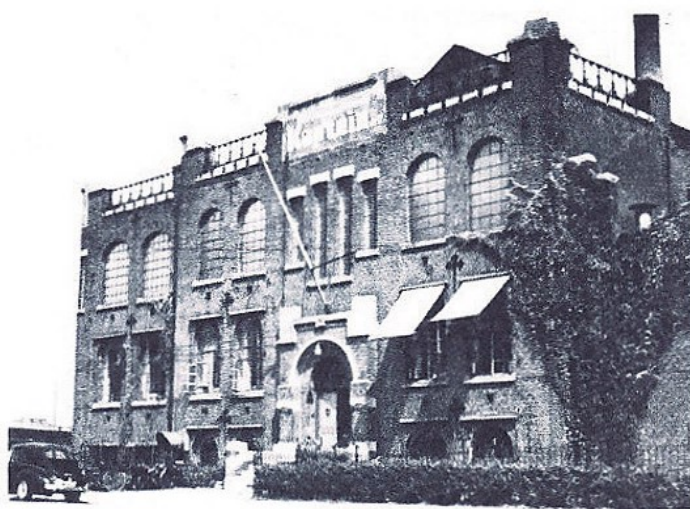
Versijnt maandelijks

REDACTIE: H. J. Campagne - G. G. v. Denderen
H. Haalboom - F. F. M. Lem - W. F. Roelofs

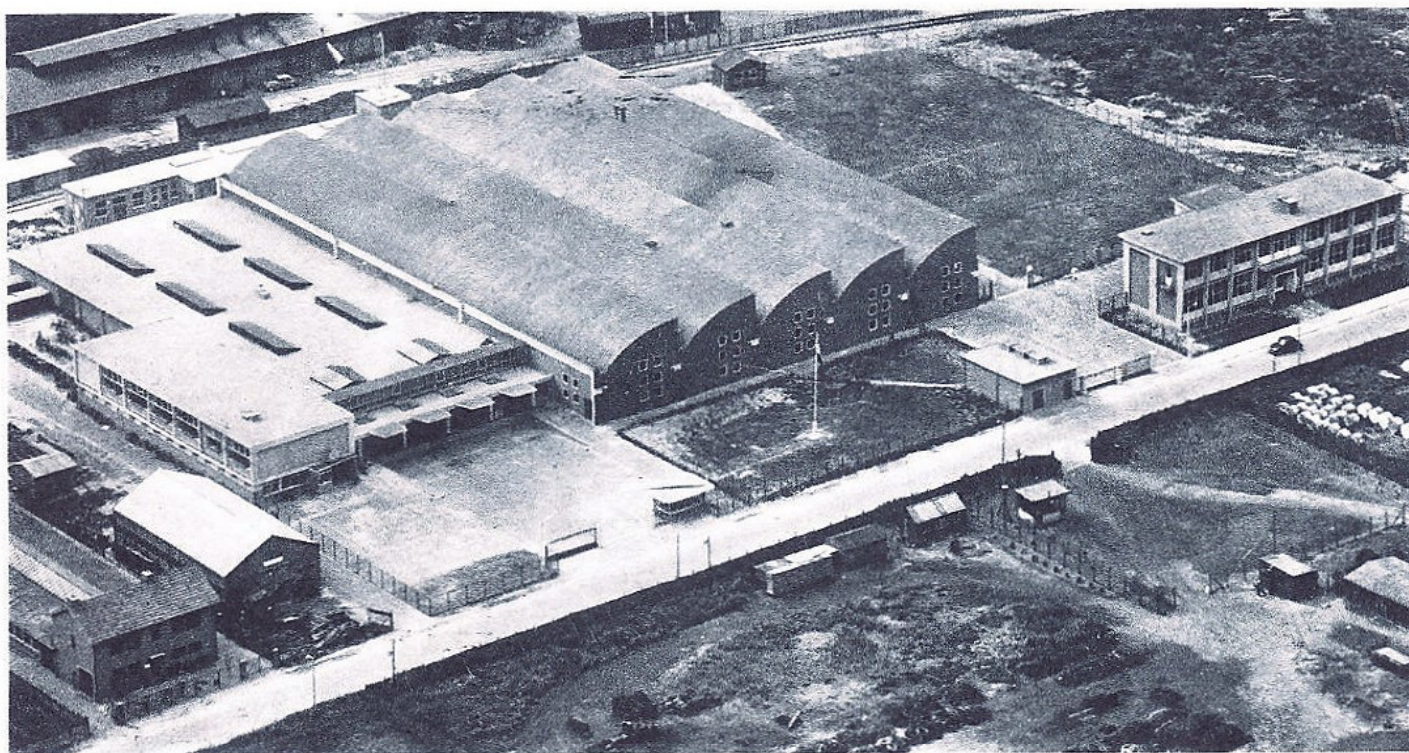


De nieuwe fabriek officieel geopend

Dit nummer van „de Bougie” is geheel gewijd aan de officiële opening van onze nieuwe fabriek op 31 Mei. U zult er alle mogelijke gegevens in vinden die betrekking hebben op deze nieuwbouw. Beter echter dan cijfers geven de beide foto's op deze pagina het verschil in huisvesting aan. Het pand aan de Nieuwe Kade is nu definitief ontruimd. Slopershanden zijn druk bezig al het materiaal weg te halen, dat nog bruikbaar is. Het zal wel niet lang meer duren, of het gehele gebouw zal gesloopt zijn. Er zal slechts de herinnering over blijven aan een tijd, waarin, de slechte accommodatie ten spijt, ontzaglijk veel is bereikt.



Nieuwe Kade



De heer G. J. Harmsen heet de genodigden 's morgens welkom en geeft met de volgende woorden een beknopt overzicht over de afgelopen jaren:

De N.V. Motorrijwielfabriek Kaptein werd opgericht de 20ste Aug. 1948.

Aanvankelijk moest zij zich voor haar bedrijfsruimte tevreden stellen met de oude verwoeste Gemeentelijke Electrische Centrale aan de Nieuwe Kade, welk gebouw op 27 April 1949 in gebruik kon worden genomen, nadat het ten koste van grote bedragen bedrijfsklaar was gemaakt.

Vanaf de oprichting tot en met het jaar 1953 werd in deze fabriek geproduceerd voor een waarde van, in ronde cijfers, vijftig miljoen gulden.

De oude Centrale bleek dan ook al spoedig te klein, zodat in de eerste helft van 1951 met de Gemeente onderhandelingen werden aangeknoopt tot aankoop van het ca. 23000 m2 grote terrein aan de Dr C. Lelyweg, waarop thans deze nieuwe fabriek gebouwd is.



Nog in December 1951 konden de aanbestedingen plaats vinden, aanvankelijk voor twee fabriekshallen; reeds tijdens de bouw echter bleek, dat men behoefte had aan nog drie fabriekshallen, terwijl tevens een kantoorgebouw, een recreatiegebouw en een magazijn moest worden gebouwd.

Nadat hiervoor op 30 Sept. '53 de eerste steenlegging plaats vond, is het thans zover, dat deze gebouwen feestelijk kunnen worden geopend.

Als de vooruitzichten echter niet bedriegen, zullen ook deze gebouwen spoedig wederom te klein zijn voor het zich steeds uitbreidend bedrijf.

Burgemeester Chr. Matser knipt het lint door en zegt:

„Wij herinneren aan de ingebruikneming van het vorige bedrijf in het voorjaar van 1949. De leiding gelukwensend met de zo snelle bloei van dit bedrijf, verklaar ik de nieuwe fabriek van Motorrijwielfabriek Kaptein voor in gebruik gesteld”



Directie en Commissarissen kijken in spanning toe. Jaap Willem Regoort bood de Burgemeester de schaat aan op een fluwelen kussen.



Commissarissen, Directie en genodigden luisteren in de hal van het kantoorgebouw naar de rede van de heer W. J. van Dijk.

Aanbieding cadeau namens het personeel door de Heer W. J. van Dijk

GEACHTE DIRECTIE,

Ik vind het een groot voorrecht enige woorden tot U te mogen richten ter gelegenheid van de officiële opening. Het personeel heeft n.l. gemeend U iets te moeten aanbieden als blijk van zijn aanhankelijkheid tot het bedrijf en als dank voor hetgeen de Directie voor allen heeft gedaan. Reeds geruime tijd geleden gingen er stemmen op om met iets bijzonders voor de dag te komen; daartoe had zich 'n comité van voorbereiding gevormd om met U contact te zoeken over evt. wensen, die op dat gebied zouden kunnen bestaan. Ik zie nog de uitdrukking van verrassing op Uw gezicht mijnheer Regoort, toen wij met onze plannen voor de dag kwamen. De keuze viel op een wandschildering.

Wij vonden de heer Eriks uit Laren bereid om de zeer moeilijke opgave, „de techniek en Mobylette”, op een kunstzinnige wijze te vertolken in een wandschildering. Wij zijn unaniem van mening, dat de heer Eriks wonderwel geslaagd is in het realiseren van onze opdracht. Zelfs het aantal spaken in een fietswiel heeft de heer Eriks nauwkeurig geteld, om vooral toch „echt” te zijn!

Mijnheer Eriks, nogmaals onze hartelijke dank!

Tijdens de rondleiding bekijkt Burgemeester Chr. Matser een lichtspool, zojuist gewikkeld door mej. van Santen. De heer C. Regoort geeft daarbij deskundige toelichting.

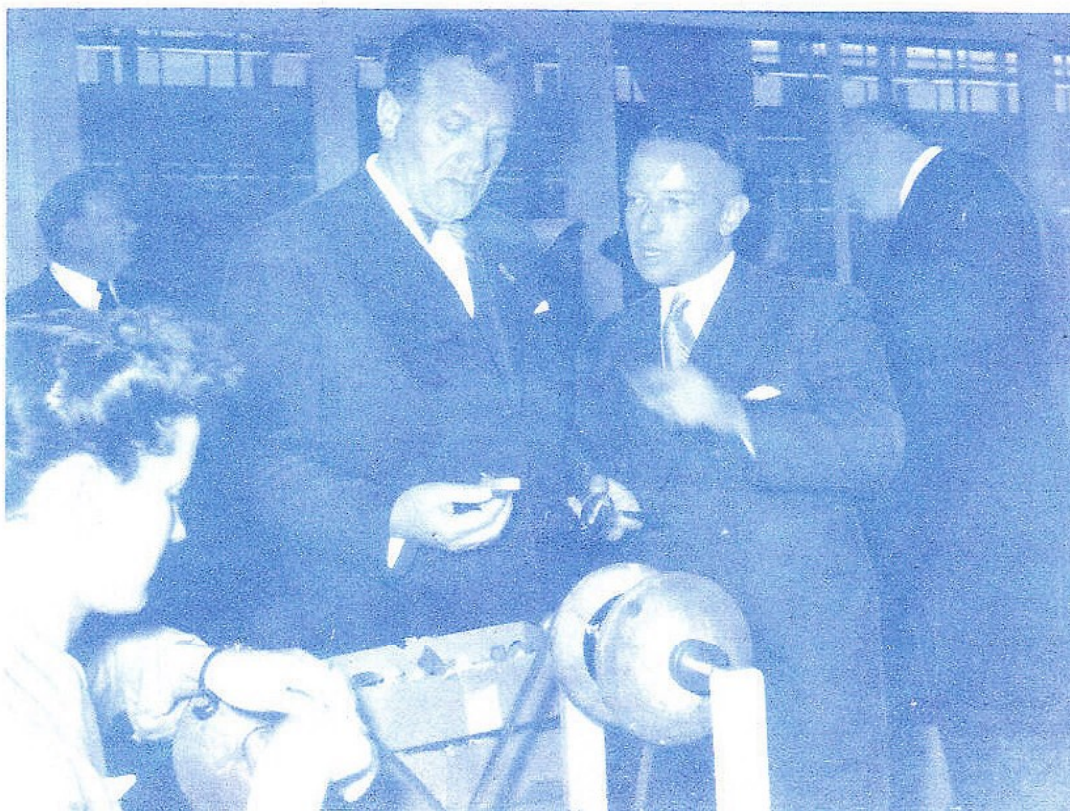
Intussen zouden wij gaarne even terug willen blikken in de vrij korte tijd van ons bestaan. Er zijn er onder ons die, geruisloos, reeds een jubileum gevierd hebben. Het is vooral deze oude garde, die op grond van haar dienstjaren 't recht meent te hebben haar aandeel in de tot standkoming van deze zeer moderne fabriek te mogen opeisen.

Wij vinden het prettig, dat U als directie ons werkgelegenheid verschaft in een prettige sfeer, aan de andere kant stellen wij het ons tot

een eer om met inzet van alle krachten te mogen meehelpen aan de instandhouding van deze fabriek. In het prille begin van ons bestaan als fabriek, toen de bedrijfsleider een paar oude bankschroeven van huis meenam om te kunnen werken en een zeer gammele DKW het contact met de buitenwereld onderhield, werd dag en nacht gewerkt aan ons ideaal: „wij willen een 1e klas product op de markt brengen”.

Het nieuwe personeel kreeg toen bij aannamen het consigne mee „U kunt thans Uw bed wel gaan verkopen!”

De directie heeft ons intussen gemachtigd dit consigne in te trekken. Wij zijn echter blij dat het zo gegaan is en deze blijdschap komt tot uiting in het aanbieden van deze wandschildering. Directie, wij verzoeken U deze wandschildering van ons te willen aanvaarden; behalve de symboliek, die de heer Eriks er in gelegd heeft, menen wij U nog te moeten wijzen op een ander symbool, dat niet zo duidelijk in verf vastgelegd kan worden, n.l. het symbool van een trouw en dienstwillig Personeel aan zijn Directie.





Aangeboden Muurschildering.

TOELICHTING van Kunstschilder Eriks over zijn wandschildering

Gaarne voldoe ik aan het verzoek, een toelichting bij de door mij geschilderde wandschildering te geven.

Allereerst wil ik de commissie mijn dank betuigen voor het feit, dat deze wandschildering aan mij werd toevertrouwd en voor alle attenties, die ik tijdens mijn schilderen hier mocht ondervinden.

't Was geen makkelijke opgave, die ik ontving. Een bromfiets is wel een van de meest nuchtere gevallen, om enige symboliek of romantiek aan vast te knopen. 't Meest voor de hand lag wel de historische ontwikkeling en de voorgeschiedenis van de bromfiets uit te beelden, maar het was niet denkbeeldig, dat daardoor meer een beeld zou worden gegeven van de ontwikkeling van de vervoermiddelen in het algemeen, dan van de bromfiets of, wat U meer zegt, van de Mobylette.

Het zou ook niet in de vooruitstrevende geest van de makers en het doel van de Mobylette zijn geweest, al te zeer achterom te zien, in plaats van de blik vooruit te werpen.

Voor de commissie en de directie was het moeilijk mij enige suggesties te geven, in welke richting de voorstelling zou moeten zijn, waarom mij dan ook volkomen „carte blanche” in deze gegeven werd.

Bij de overdenking van de conceptie drong zich steeds de gedachte bij mij op, dat de voorstelling een uitbeelding, een symbolisering moest zijn van het heden en de toekomst, wat het meest in de huidige situatie en als geschenk bij de officiële ingebruikneming van de fabriek zou passen. Ik ben dan uiteindelijk gekomen tot de schildering, welke U nu hier voor U ziet.

Allereerst ben ik begonnen met een symbolisch beeld te geven van de fabricatie. En wat zou kernachtiger zijn dan hiervoor het hart van de Mobylette, de „motor”, te nemen. Zo ziet U links beneden een monteur (de arbeid symboliserend) de laatste hand leggende aan een motor. Op de achtergrond het silhouet van de nieuwe Mobylette-fabriek in het

fabriekscentrum alhier. De fabricatie van de Mobylette echter kan uiteraard niet verricht worden, voordat het ontwerp uitgedacht, ontworpen en getekend is, waarna dan pas de uitvoering kan plaats hebben. Daar deze belangrijke arbeid voor de Mobylette verricht werd door een Franse ontwerper, namelijk Monsieur Benoit, en de licentiegeefster de Franse motorfabriek Motobecane was, heb ik deze omstandigheid gepersonificeerd in een „Marianne”-figuur, die het ontwerp, de tekening, waarnaar bij de fabricatie gewerkt wordt, voorhoudt aan de naast haar staande monteur.

Als symbool van de Nederlandse energie, die ieder, die kennis maakt met de gestage, intense arbeid in de Mobylette-fabriek (van directie tot arbeider toe) moet treffen, is onder deze figurengroep de Nederlandse Leeuw aangebracht en hiernaast als ereteken voor het Franse vernuft, dat de Mobylette ontwierp, de Franse Lelie.

De bijzondere verdienste die de Mobylette voor de mens heeft, is, dat deze de menselijke inspanning kan vervangen door de kracht van de motor, gemonteerd op een sierlijk ontworpen fiets, waardoor 't leven voor zovelen wordt verlicht en veraangenaamd.

Dit doel van de Mobylette is tot uitdrukking gebracht in de vermoeide fietser, die gewezen wordt op de motor, die deze menselijke uitputting geheel kan voorkomen.

Nog meer wordt deze verdienste uitgebeeld door de Mobylette-berijder in de middengroep, die in volle vaart en in rustige houding van alle voordelen geniet, die de Mobylette



Tijdens de rondleiding in de galvanische afdeling.

De heer Ch. Benoit spreekt tijdens de lunch een korte rede uit.

lette geeft. Hij wordt verwonderd nagestaard door een tourist, een fietser, die naast deze figuur is afgebeeld. De voor de Mobylette zo belangrijke factor „tourisme” is in deze beide figuren, die door het dal van de Loire (waarin het château Usé is afgebeeld) trekken, vertegenwoordigd.

Daar naast het tourisme de export voor de productie der Mobylettes op grote schaal, voor het bedrijf van eminente betekenis is, heb ik hiervoor in de compositie een ruime plaats ingeruimd.

In het middenstuk rechts is Amerika symbolisch afgebeeld in een Indiaan te paard, met als achtergrond een groep Amerikaanse skyscrapers. In de groep rechtsboven wordt Azië vertegenwoordigd in een langzaam rijdende riksja in een karakteristiek Aziatisch landschap met bergen en palmbomen, terwijl linksboven Afrika zich tekent door de kameelruiter met in de verte een Egyptische pyramide.

Daar de Mobylettes door de export naar deze werelddelen zullen moeten dienen ter vervanging van de verouderde éénpersoons vervoermiddelen, heb ik ter karakterisering van die landen deze daar gezigde vervoermiddelen ter uitbeelding gebruikt.

Zien wij, dat door het Franse landschap Europa als exportgebied present is, dan zijn de vier werelddelen voor het Mobylettebereik vertegenwoordigd.

In kort bestek zijn hier dus in de wandschildering naar voren gebracht de voornaamste beelden en begrippen, welke belangrijk zijn in en een karakteristiek geven van de productie, reclame en export van de Mobylette-fabriek.

Zowel de directie als het personeel zien hier het doel, waarvoor gewerkt wordt, afgebeeld. Dit geldt evenzo voor de vele anderen, die deze schildering zullen zien.

Nu nog een enkel woord over de uitvoering. Het karakter van het hoofdmotief (de Mobylette) en de daaruit noodzakelijkerwijs voortvloeiende taferelen, gaf mij weinig vrijheid in 't bepalen van de stijl van uitvoering, maar dwong mij deze realistisch op te vatten. Hoewel mijn ontworpen figuren in deze schildering een symbolische strekking hebben en deze zich in het algemeen lenen voor een strakker en gestyleerder vormgeving, was het mij door 't gegeven onderwerp niet mogelijk, dat karakter hier volledig toe te passen. In de stylering immers, heeft een vereenvoudiging plaats van vormen, welke bij levende onderwerpen als mensen, dieren en bomen een zekere vrijheid in de compositie toestaan. Maar wat zoudt U zeggen, als ik een gestyleerde Mobylette in de schildering zou geven of een cubistische fiets of motor zou afbeelden?



Korte inhoud van de rede van de heer Ch. Benoit.

De heer Benoit spreekt zijn vreugde uit bij deze opening aanwezig te kunnen zijn.

Hij deelt mede zeer vereerd te zijn, dat men in de eerste steen zijn naam heeft gegrift.

Verder doet 't hem genoegen thans de officiële ingebruikstelling van het nieuwe complex te kunnen meemaken. De heer Benoit voelt zich in Holland geheel thuis, want hij weet dat hij temidden van vrienden vertoeft. Hij hoopt dat deze vriendschap bestendigd moge worden en besluit met een drank op de Franse President.

De Franse Consul, de heer J. A. de Goeyen, neemt hierna het woord en

Als ik U zeg, dat ze achter mijn rug om de spaken van de wielen geteld en de juiste vorm van de onderdelen gecontroleerd hebben, dan begrijpt U mijn vrees, dat bij een strakke stylering, zij, voor wie deze wandschildering uiteindelijk bestemd is, niet bevredigd zouden zijn en de schildering zo zijn doel zou gemist hebben.

Persoonlijk zou ik misschien dan de voldoening hebben gesmaakt, dat 'n enkele modern ingestelde kunstminnaar zijn voldoening zou hebben geuit, maar 99 pCt. van de anderen zou de uitbeelding niet begrepen hebben.

Was het dus praktisch onmogelijk de producten van de Mobylette-fabriek moeilijk herkenbaar te styliseren, zo hield dit ook in, dat de overige objecten in de schildering in dezelfde geest behandeld moesten worden, wilde er geen tweeslachtigheid in het geheel ontstaan. Voor een levendige compositie was het geboden, gevarieerde beeldgroepen in het ontwerp aan te brengen. Elke conceptie beeldt een

sprekt als vertegenwoordiger van de Franse Ambassade de spijt uit van de Franse Ambassadeur, dat deze wegens drukke werkzaamheden op deze heuglijke dag niet aanwezig kan zijn. Het spijt de Ambassadeur des te meer, omdat het hier een groot object betrof, dat tot stand is gekomen in nauwe samenwerking met een grote Franse onderneming.

Het verheugt hem hierin weer een uiting te zien van de entente tussen Frankrijk en Nederland, die ook tot uitdrukking komt in het aanstaande Staatsbezoek van de Franse President aan ons land.

Hij wenst het bedrijf veel voorspoed en eindigt zijn speech met 'n drank uit te brengen op Koningin Juliana.

zelfstandig begrip uit, wat min of meer een onderling-geschieden-zijn eist. Dit wat de conceptie betreft. Niet echter waar het gaat om de compositaire eenheid van 't geheel: deze is gesloten en volkomen in de compositie verantwoord.

De verschillende voorstellingen zijn dus niet plompverloren, zoals het valt, valt het, bijeengebracht, maar in het vlak, geheel op dezelfde wijze behartigd, alsof het één voorstelling gold. De onderlinge lijnspelingen, vlakken en kleuren in het totale muurvlak vormen een harmonisch geheel, inclusief de blank gelaten muurgedeelten, welke de speciale functie hebben, te maken, dat de muur blijft en de muurschildering geen op de wand aangebracht „schilderij” wordt.

Zo hoop ik, dat deze muurschildering aan haar doel mag beantwoorden en dat dit geschenk van het personeel aan de directie een voortdurend bewijs zal zijn van de goede geest, die op de fabriek en in het kantoor heerst.



Burgemeester Chr. Matser aan het woord.

Korte inhoud rede Burgemeester Chr. Matser, uitgesproken tijdens de lunch

Allereerst dankt de Burgemeester voor de uitnodiging tot het bijwonen zowel van het min of meer officiële gedeelte 's morgens als van de feestmaaltijd.

Vervolgens spreekt hij zijn grote blijdschap uit over het feit, dat zo velen belangstelling hebben willen tonen. Het Gemeentebestuur van Arnhem beschouwt deze nieuwe industrie als zeer belangrijk voor de gehele stad.

Verder is de heer Matser bijzonder getroffen door de woorden die 's morgens bij de aanbidding van het cadeau, vervaardigd door de heer Eriks, door de heer van Dijk zijn gesproken, namelijk over de oude garde. Het spijt hem, dat hij niet 't voorrecht heeft gehad daadwerkelijk te mogen meewerken bromfietsen te vervaardigen. Hij wendt zich dan in het bijzonder tot de heer Kaptein, wanneer hij zegt toch te mogen pretenderen tot de oude garde te behoren. „Ik heb het gevoel dat ik U, eenmaal aanbiedend de ruïnes van de oude elektrische centrale, behoorlijk met de stukken heb laten zitten. Deze industrie, die in de meest letterlijke zin van het woord in een ruïne is begonnen, laat echter zien wat de

Nederlandse courage vermag. Toen de heer Kaptein kwam spreken over de vestiging van een nieuwe industrie in Arnhem, kwamen nog wel meer lieden over het vestigen van industrieën spreken. De heer Kaptein maakte echter een zodanige indruk, dat ik toch vond dat wij deze „Kaptein“ in Arnhem moesten proberen te krijgen.

Hulde aan de heer Kaptein en aan degenen, die hem in die tijd en in de afgelopen jaren hebben bijgestaan, vaak onder zeer moeilijke en zeer bijzondere omstandigheden.

Met elkaar zijn zij gekomen tot het resultaat, dat wij vanmorgen hebben gezien.”

De heer Matser wil vervolgens nog een kort samenvattend woord zeggen. Hierbij spreekt hij o.m. over de veranderde omstandigheden, waarin ons Vaderland na de oorlog is komen te verkeren en waardoor het structureel werd veranderd van een overzee handelsdrijvend land in een industrieëland. De overheid, die op dit punt de centrale leiding heeft aan te geven, zal nooit kunnen slagen wanneer zij daarbij niet de medewerking krijgt van goede vaderlanders van allerlei geboorte.

„Zo vindt U de arbeidershanden in de wieg en zo vindt U de ondernemerstrust in de wieg, maar alleen gezamenlijk zullen zij iets kunnen bereiken.”

„Het is juist in die jaren geweest dat Uw onderneming, met medewerking van zeer gewaardeerde Frans bevriende zijde, een belangrijke bijdrage heeft geleverd in de ontwikkeling van de stad. In Arnhem bestaat dan ook grote blijdschap over de vestiging van deze industrie, begonnen in een ruïne met een paar mensen en op het ogenblik 450—480 man sterk.”

De heer Matser besluit met de hoop uit te spreken, dat onze industrie voor stad en land belangrijk zal worden.

Bij de receptie voor het personeel 's avonds, zorgen de dames de Lijser, Ledeboer en Wey er voor, dat ieder zijn handtekening in het receptie-album plaatst.



Tafelpresident tijdens de lunch was de heer G. J. Harmsen.

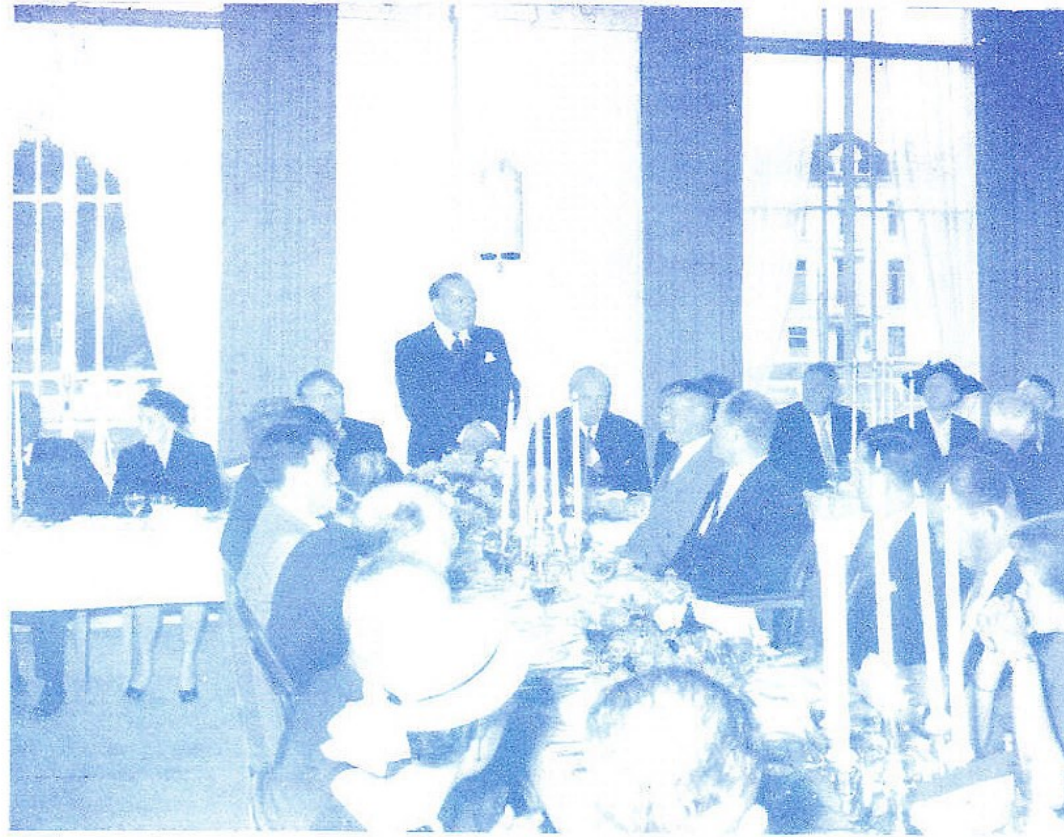
Samenvatting van de rede van de heer Eriksson (voorzitter R.A.I.).

De heer Eriksson begint met te zeggen, dat hij aan de uitnodiging gaarne gevolg heeft gegeven en dat niet alleen omdat hem hiermede de gelegenheid wordt geboden de heer Kaptein, die een oude bekende van hem is, van harte te feliciteren, maar ook omdat hij in deze officiële opening een bewijs ziet van een nieuwe ontplooiing van een energie, die tot stand is gekomen in de vestiging van een nieuwe fabriek voor de thans in Nederland bekende bromfietsen.

De heer Eriksson wijst er namelijk op, dat deze bromfietsen-industrie in het kader van de industrialisatie van de Regering haar spel goed heeft meegespeeld. Hij acht het bijna zeker, dat hier een unicum is bereikt en hij ziet dan ook de heer Kaptein als één van de grote pioniers van de bromfietsen-industrie in ons land. Nederland heeft het met zijn industrie aangedurfd de bromfietsmarkt te betreden!

Het staat echter wel vast, dat Frankrijk onze grote leermeester is geweest.

Vervolgens richt de heer Eriksson nog een persoonlijk woord tot de heer Kaptein, waarbij hij het volgende zegt: „Wat ik vandaag heb gezien, prikkelt mij tot verdere ontplooiing. (De heer Eriksson is tevens directeur van Solex, Red.). Ik geloof, dat het prettig is dat U en ik elkaar kunnen prikkelen, want alleen daardoor zal onze nationale welvaart gediend kunnen worden. Ik hoop dat Uw fabriek er in zal slagen een redelijk gedeelte van de markt te hebben.”



De heer Veenstra, Chef afd. Pers. Zaken, spreekt namens het gehele personeel dank uit voor de nieuwe cantine, die werkelijk schitterend genoemd mag worden. De werknemers, die in de oude fabriek gewend waren op houten banken en aan lange houten tafels te zitten, kunnen nu op gepaste wijze van hun schafttijd gebruik maken. Hij spreekt dan ook de hoop uit, dat de nieuwe cantine een voorbeeld van orde en netheid mag zijn en blijven. Door de beschaafde sfeer, die deze cantine uitstraalt, zal meer arbeidsvreugde en dus ook meer arbeidsprestatie ontstaan.

Vervolgens spreekt de heer Veenstra nog een woord van dank namens Personeelszaken tot de Kernleden voor de humane wijze, waar-

op zij altijd voor de werknemers opkwam.

Hij besluit met de hoop uit te spreken, dat het onze Directeur, de heer Regoort, nog lang gegeven mag zijn het bedrijf te leiden.

Korte inhoud rede van de heer Eiff.

De heer Eiff vraagt, als Secretaris van de samenwerkende Metaal Bedrijfsbond, even het woord. Om te beginnen constateert hij, dat de sociale en hygiënische voorzieningen in ons bedrijf zeer goed zijn. Het schaftlokaal is wel een unicum en behoort zeker tot de beste van het land. Verder wijst hij er op steeds te kunnen rekenen op de goede verstandhouding en medewerking van de Directie van ons bedrijf.

„De arbeidsvoorwaarden zijn van dien aard, dat wij rustig kunnen zeggen, dat het voor het personeel plezierig is bij Kaptein te mogen werken.”

Verder merkt hij op, dat in het verleden de omgeving van Arnhem nog wel eens moeilijkheden had in verband met werkgelegenheid voor de arbeidende bevolking. Tegenwoordig is het echter net andersom. De heer Eiff stelt het op prijs vernomen te hebben van de Directie, dat zij van plan is een eigen leerlingenstelsel in te voeren, zodat in de toekomst in de eigen behoefte aan vaklieden zal kunnen worden voorzien. Ook de vakorganisatie ziet het belang in van een goede vakbekwaamheid. De heer Eiff besluit met goede wensen uit te spreken voor de toekomst van het bedrijf, waarbij hij zegt te hopen, dat voor het tweede lustrum het noodzakelijk zal blijken het aantal hallen te verdubbelen.



De heer A. Philipsen spreekt 's avonds namens de jongeren.



De Heer Philipsen zei op de personeelsreceptie:

Mijnheer de Directeur,
Geachte Aanwezigen,

Met een gevoel van grote trots is het, mijnheer de Directeur, dat ik op deze gedenkwaardige dag, n.l. de openingsdag van de nieuwe fabriek, enige woorden tot U mag spreken. Reeds is van verschillende zijde tot U gesproken.

Ik verwacht, dat U, mijnheer Regoort, ook aandacht wilt schenken aan de jongeren. Als jongen van 14 jaar werd ik in Uw bedrijf geplaatst en ben thans bijna 3 jaar in dienst. Wat mij betreft, wordt dit vertienvoudigd en dan hopelijk onder Uw leiding.

Wij jongeren waarderen ten zeerste, hetgeen het bedrijf voor ons deed. Natuurlijk wordt er wel eens op het jonge goed gemopperd - ze zijn nog zo speels, zegt men. Och, ik geloof, dat de ouderen ook wel eens in hun jeugd een standje opliepen. Niettemin doen wij ons best, want het is goed bij Kaptein!

In samenwerking met mijn collega Voskamp heb ik in mijn vrije tijd iets gemaakt om bij de opening van de fabriek U aan te bieden.

Mag ik dan hierbij de wens uitspreken, dat U nog jaren onze kapitein van „Kaptein” mag zijn en het schip met vaste hand sturen naar de haven van welvaart.

Ik verzoek de aanwezigen allen op te staan en met mij in te stemmen: „Lang leve de heer Regoort!” „Lang leve Kaptein!”

De heer Voskamp (met bril) feliciteert de Directie.

Op de voorgrond het schip, dat zo juist door de heer Philipsen is aangeboden.

REDE VAN DE HEER W. C. KAPTEIN

UITGESPROKEN TIJDENS DE LUNCH

Ubent allen zojuist in de gelegenheid geweest de nieuwe fabriek te bezichtigen en in verband hiermede wilde ik U een kleine terugblik geven over het ontstaan en de ontwikkeling hiervan.

Vóór 1940 was ik importeur van motorrijwielen en voerde op vrij grote schaal de producten in van de Motobécane-fabrieken te Parijs. Ná de oorlog was de deviezenpositie van Nederland van dien aard, dat import van motorrijwielen op lonende basis onmogelijk bleek.

In samenwerking met Monsieur Benoit, President Directeur van de Motobécane-fabrieken, werd besloten tot het oprichten van een fabriek in Nederland voor het assembleren en fabriceren in licentie der producten van voornoemde Franse fabriek.

Na verschillende besprekingen is door de vlotte medewerking van het Arnhemse Gemeentebestuur als vestigingsplaats voor deze fabriek Arnhem gekozen.

Uit slopershanden konden wij in 1948 de ruïne van de voormalige Gemeentelijke Electricische Centrale redden en werd deze ruimte door de Gemeente Arnhem beschikbaar gesteld tot eind 1954 en in de kortst mogelijke tijd voor het door ons gestelde doel bruikbaar gemaakt. In April 1949 werd de fabriek reeds in bedrijf gesteld.

Hierdoor stond tevoren reeds vast dat, mochten onze plannen slagen, in betrekkelijk korte tijd een nieuwe fabriek gebouwd moest worden. Er werd gestart met de assemblage van motorrijwielen. Kort daarop werd het mij reeds duidelijk, welke enorme mogelijkheden het gemoto-

riseerde rijwiel in zich borg en zo werd besloten naast motorrijwielen ook een gemotoriseerd rijwiel te brengen. Dit was de zo bekende Mobylette.

In korte tijd echter nam de fabricage van dit product een dermate grote plaats in, dat moest worden besloten de productie van motorrijwielen voorlopig stop te zetten om aan de enorme vraag naaar de Mobylette beter te kunnen voldoen.

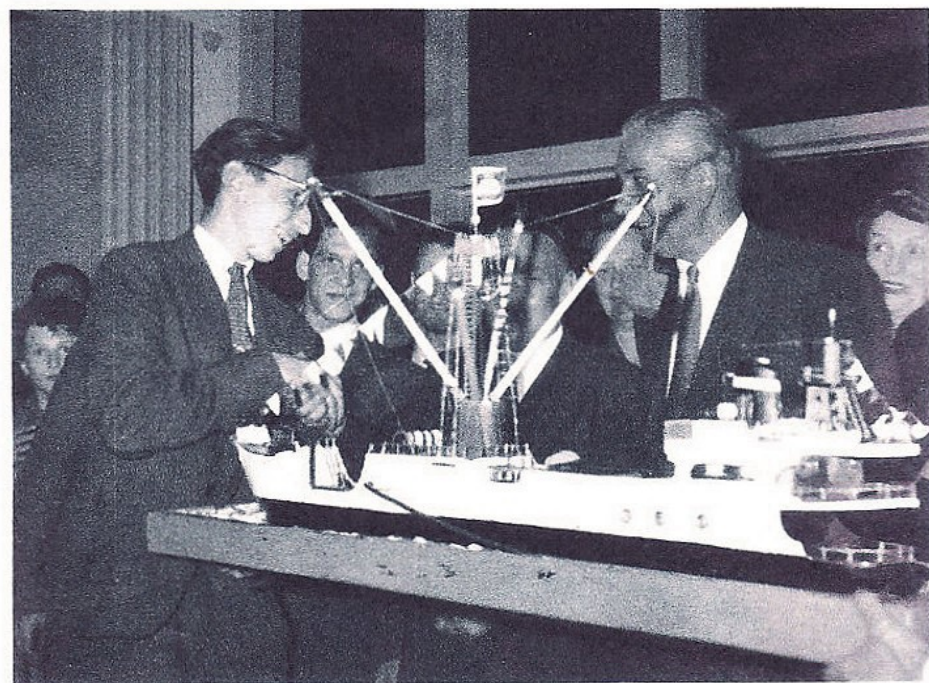
Om U enige fabricage-cijfers te noemen: in de maand Januari '50 werden 123 Mobylettes gefabriceerd terwijl reeds aan het einde van datzelfde jaar de maandproductie 2000 bedroeg.

Deze productie is geleidelijk aan toegenomen en kon, na het in gebruik nemen van de nieuwe fabriek, een maandproductie van 6000 eenheden worden bereikt.

Dank zij de uitmuntende outillage van deze nieuwe fabriek kunnen wij onze vleugels verder uitslaan en zal binnenkort een aanvang worden gemaakt met het in productie brengen van sport-rijwielen, terwijl voor de naaste toekomst weer motorrijwielen en ook scooters op het programma staan.

Het terrein waarop de fabriek is gevestigd heeft een oppervlakte van ruim 23.000 M², zodat zonder moeilijkheden uitbreiding aan de bestaande ruimte kan worden gegeven.

Ik heb U hiermede in het kort de geschiedenis en de toekomstmogelijkheden van onze nieuwe fabriek weergegeven. Straks zal de technisch-directeur Ir Regoort U inlichten over nadere bijzonderheden.



Architect v. d. Meijden (links) biedt een fraai schilderij aan. Geheel rechts de Franse Consul, de heer J. A. de Goeyen.

Rede van de Heer Ir C. Regoort Technisch Directeur.

Mijnheer de Burgemeester,
Dames en Heren.

In aansluiting op de woorden van mijn collega, de heer Kaptein, wil ik, onder voorbijgaan van de allereerste periode van de fabriek, U enkele episoden schetsen.

Vooropgesteld zij dus, dat het beleid van de fabriek zich thans richt op de realisatie van de door de licentiegeefster ter beschikking gestelde ontwerpen. Uiteraard is het niet ondenkbaar, dat in het beleid ook het creatieve element betrokken zal worden. De eerste stap in die richting is reeds gezet op het gebied van de rijwielfabricatie.

Blijf ik echter bij het terrein van de bromfiets, dan zien wij in de typen slechts afwijkingen met het Franse ontwerp, welke ons nodig voorkwamen in verband met de bijzondere eisen van de Nederlandse of de buitenlandse afnemer.

Wij kunnen het verloop van het productieproces in een licentiefabriek in het algemeen in de volgende fasen onderscheiden:

1. Fabricatie uit geïmporteerde grondstoffen en halffabrikaten.
2. Fabricatie uit in eigen land vervaardigde onderdelen.
3. Fabricatie uit in eigen bedrijf vervaardigde onderdelen.

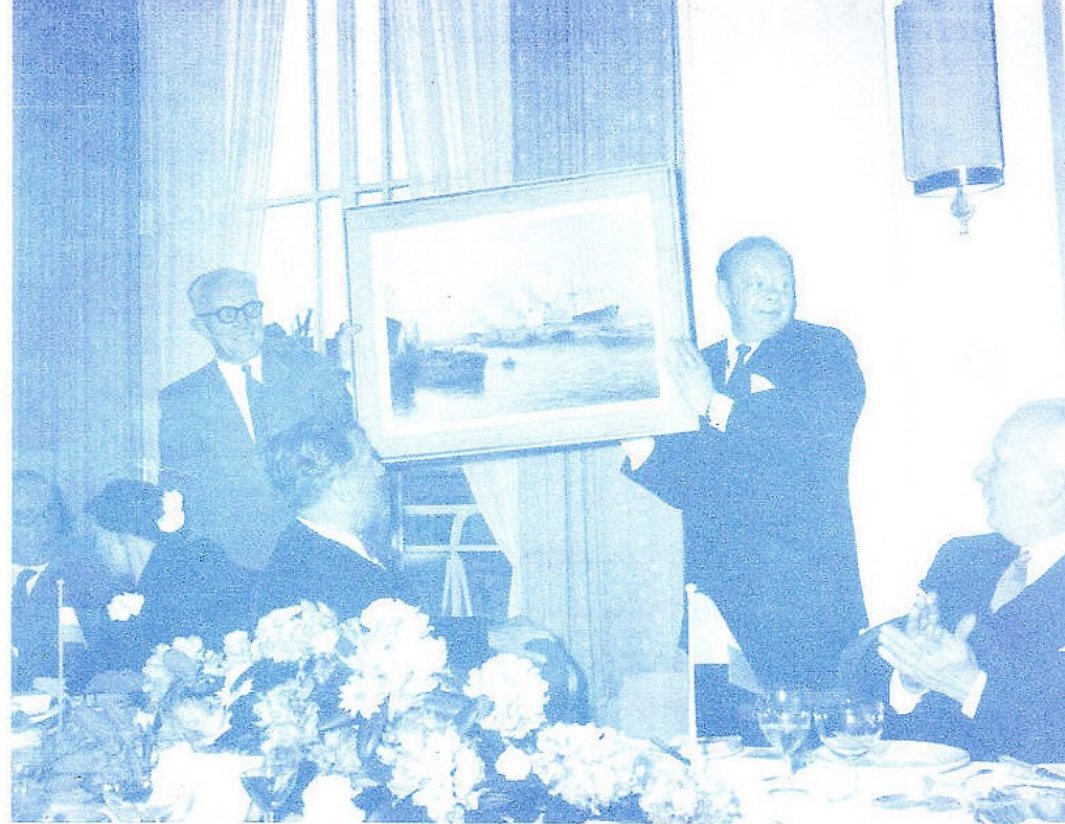
Het eerste stadium hebben wij reeds lang achter ons gelaten, terwijl wij het tweede stadium voor het grootste deel zijn gepasseerd en ons bevinden voor onze huidige producten in het afsluitstadium van de derde fase. Het is o.a. nog nodig dat enkele installaties, welke medegenomen werden uit de oude fabriek om het productie-proces voortgang te doen hebben, worden vervangen door nieuwere.

Wij hebben hierbij uiteraard een open oog voor de noodzaak en wenselijkheid om artikelen van specialistische aard steeds van derden te blijven betrekken. Waar de economie van het bedrijf zelf niet in het gedrang komt, is het nationaal gezien onnuttig in die gevallen investeringen te doen.

Enkele cijfers ter illustratie: Begin 1951 bedroeg de waarde van de in Nederland vervaardigde of uit Nederland betrokken materialen ca. 25% van de totale behoefte aan grondstoffen. Op het ogenblik zal dit cijfer meer dan 80% zijn.

Hieruit kunt U zien, dat ook in dit geval niet alleen het eigen bedrijf, doch ook de daarbij betrokken toeleveringsbedrijven een gunstig effect hebben op de werkgelegenheid in Nederland.

Ik wil er nog op wijzen, dat het



derde stadium verreweg het moeilijkste is, omdat hierbij, meer nog dan in de vorige stadia, het aankomt op het vakmanschap van de arbeider en zijn directe superieuren.

Gezien de tegenwoordige krappe arbeidsmarkt van geschoolde krachten en de problemen, verbonden aan het overbrengen van personeel uit andere delen van het land naar Arnhem, past het om een woord van bijzondere dank uit te spreken aan het adres van de Gemeentelijke Diensten, welke zich met deze problemen bezighouden.

Niettemin blijft het geboden om de opleiding en herscholing in eigen bedrijf ter hand te nemen, omdat het, gezien de gevarieerdheid van de fabricatie, moeilijk blijft om steeds in de behoeften te voorzien.

Wij zijn in ons bedrijf op het punt gekomen dat de werkclassificatie in studie genomen zal worden en wij hopen hierdoor in staat te zijn de geschoolde arbeider een redelijker loon te kunnen toekennen.

Vertegenwoordigers van de vakorganisaties en van de fabriekskern, welke aan deze lunch deelnemen, wil ik van deze plaats af toevoegen, dat wij mogen spreken van een zeer goede verstandhouding met de Bonden.

Ik heb steeds veel begrip aangevoeld, vooral in de tijden toen wij onder de meest moeilijke omstandigheden in de oude fabriek hebben gewerkt — toen ten gevolge van ruimtegebrek wel eens een „extra overuurtje“ moest worden gemaakt. Wij prijzen ons dan ook gelukkig thans te kunnen beschikken over een modern fabriekspand met een moderne outillage.

Zoals het echter dikwijls gaat met een verhuizing, ben ik ook even mijn oriëntatiegevoel kwijt geraakt. In onze nieuwe fabriek blijken namelijk de dreigendste zwarte wol-

ken uit Oostelijke richting te komen, terwijl de zware sneeuwval uitsluitend bij Westenwind voorkomt, ook in de zomer. Gelukkig sta ik bij de oplossing van dit fenomeen niet alleen, want de autoriteiten van Hinderwet en Inspectie van de Volksgezondheid hebben mij zeer onlangs een bezoek gebracht om dit probleem tot klaarheid te brengen. Daar ook wij prijs stellen op een goede verstandhouding met onze industrie-buren en vooral op een zuivere atmosfeer, wil ik juist daarom op dit punt niet verder ingaan.

Het zij mij vergund U thans nog enkele bijzonderheden mede te delen over de nieuwe fabriek, welke U heeft gezien.

Ik zal niet in herhaling vallen door U nogmaals te vertellen, wat Uw geleiders U hedenmorgen hebben medegedeeld, doch enkele algemene punten geven.

In vergelijking met de oude fabriek met de daarnaast in gebruik zijnde panden, welke wij elders in de gemeente hadden aangetrokken, heeft de nieuwe fabriek een oppervlakte van ca. 2 x de oude. Het door ons gekochte terrein heeft een oppervlakte van ca. 23.000 m², waarvan thans bebouwd ca. 6000 m² of wel ca. 26%. Uitbreidingsmogelijkheden zijn voorlopig in voldoende mate voorhanden.

Bij de algemene opzet is er vanuit gegaan, dat de kantoren, welke geen frequent contact met het bedrijf hebben, afzonderlijk dienen te staan voor een rustige werksfeer. Het bedrijfskantoor met alle bedrijfsdiensten werd centraal in de fabriek geplaatst om het toezicht en het contact te bevorderen.

Hulpafdelingen werden buiten het hoofdpand op het achterterrein gebouwd.

De hoofdbouw is in betonschaal van grote overspanning, namelijk



's Avonds recipieerde de Directie voor het personeel.

vergunning nodig, een bedrijfsvergunning. En die werd niet zo maar verstrekt. Neen, de heren in Den Haag plozen alle plannen haarfijn uit en beoordeelden of het project levensvatbaar was of niet. Toen de heer Kaptein dan ook voor het eerst enthousiast zijn plannen in Den Haag aan de ambtelijke instanties ontvouwde, werden deze vrij koel ontvangen. Die plannen waren wel heel mooi, het was prachtig dat een grote Franse fabriek haar volle steun wilde geven, maar wilde de heer Kaptein dat eens met bewijzen staven? Een balans, compleet met verlies- en winstrekening, werd verlangd, niet alleen voor het eerste, maar voor alle zekerheid ook nog voor het tweede en derde jaar. Menig reeds lang bestaand bedrijf heeft moeite om een behoorlijk overzichtelijke balans samen te stellen. U kunt zich dus wel voorstellen hoe moeilijk die opgave was voor een bedrijf dat nog niet bestond. Er werd echter een dergelijk financieel schriftstuk geproduceerd en daarmee toog de heer Kaptein opnieuw vol goede moed naar de Hofstad. Hij wist toen nog niet dat gedurende maanden vele conferenties - soms twee of driemaal per week - aan die beroemde balansen zouden worden besteed. Of het de tegenstand was die de heer Kaptein prikkelde, of dat de vele autoriteiten van en naar Den Haag hem tot inspiratie brachten, weet ik niet, maar in die tijd werd hij steeds optimistischer, wat tot uitdrukking kwam in steeds royale schattingen van de verkoop. Logischerwijze werd de opbrengst daardoor ook een paar ton groter en de balans al gunstiger. Optimisten zijn doorzetters, want zij gaan niet bij de pakken neerzitten, zij nemen alle hindernissen vlotweg. Langzamerhand werkte dit onverbetterlijk optimisme aanstekelijk op de betrokken ambtelijke instanties en in de nazomer van 1947 werd met vereende krachten - de Directie van Motobécane was daarvoor speciaal overgekomen - de laatste hindernis overwonnen. Alleen degenen, die deze tijd hebben meegemaakt, weten hoe zwaar die overwinning is bevochten.

Toen pas kon aan de praktische uitvoering van de plannen worden begonnen. Er was alleen nog een moeilijkheid, er was nog geen naam voor het te vervaardigen product, want de heer Kaptein vond dat het een goede, sprekende Hollandse naam moest zijn. Via de motorbladen werd een prijsvraag uitgeschreven voor een pakkende naam. Als prijs was een 175 c.c. motorfiets in uitzicht gesteld. Honderden brieven kwamen binnen, sommige schrijvers wilden geen risico nemen dat de prijs hun zou ontgaan en schreven twee of drie kantjes vol met alle mogelijke, maar meestal onmogelijke namen. Het beroerde was, dat je ze nog allemaal precies moest nalezen ook, want tussen alle nonsens kon per ongeluk ook 'n werkelijk goede vondst verborgen zijn. Alle namen van hemelichamen, dieren, mensen, mineralen, planten, passeerden de revue. Ook bleken heel wat mensen verzet te zijn op lettercombinaties in de geest van D.G.H. (Dit Gaat Hard) of BEMDAA (Beter En Mooier Dan Alle Anderen). Toen deze hele post na enkele weken doorgeworfeld was, waren we nog net zo wijs als daarvoor. Veel telefoontjes hadden we al ontvangen van briefschrijvers, die informeerden of de keus op hun voorstel was gevallen. Ook kregen we nog weken daarna brieven van zeer hardnekkigen, die „verbeteringen“ van hun oorspronkelijke adviezen onder onze „welwillende“ aandacht brachten. Ook hadden vele inzenders fabrieksmerken - vaak gekleurde - uitgedacht. Sommigen daarvan zouden de cubisten en surrealistten in de moderne beeldende kunsten hebben doen verbleken van jalouzie. Uiteindelijk hakte de heer Kaptein de knoop door. Hij vond, dat hij zijn naam mee had en besliste dat zijn producten zijn eigen naam zouden dragen. Opnieuw werd de hele post doorgesnuffeld en het bleek, dat enige inzenders ook op die idee waren gekomen. Onder notarieel toezicht werd de prijswinnaar uitgeloot, die bij officiële opening van de fabriek op 27 April 1949 ook prompt zijn 175 c.c. „Kaptein“ mee kon nemen. De motor kwam in deskundige handen, want het toeval wilde,

10 meter, uitgevoerd, terwijl de vrije overspanning in de richting van de as van het gebouw 24 m. bedraagt. De vijf hallen met een totaaloppervlakte van 3600 m² worden tussen de buitenmuren slechts gedragen door 8 kolommen. De tussenverdelingen zijn alle in lichte constructie uitgevoerd, om een gemakkelijke verplaatsbaarheid te bevorderen.

Deze verdelingen zijn nodig, omdat het karakter van de verschillende afdelingen zeer uiteenlopend is. Het zal U zijn opgevallen, dat U weinig leidingen bovengronds heeft aangetroffen. De gehele vloer is namelijk doorsneden door kanalen, waarin zich leidingen voor krachstroom - gas - water - perslucht - telefoon, enz., bevinden.

De verlichting is, voor zover het betreft de werkruimten, geheel in fluorescentiebuizen uitgevoerd, ten einde op elk punt de juiste verlichtingssterkte te garanderen en hinderlijke schaduwwerking te vermijden.

Op punten, waar contrastwerking vereist werd - de meetkamer b.v. - is gebruik gemaakt van mengverlichting.

Het verwarmingssysteem van de fabriek en recreatie-gebouwen is gebaseerd op hetelucht-verwarming, welke met olie wordt gestookt. Een ruimte als de meetkamer, welke nauwkeurig op 20° C. dient te worden gehouden, heeft daarnaast nog een elektrische regulatie-verwarming. Het zal U duidelijk zijn, dat een ruimte, waar een onderdeel van een duizendste millimeter in discussie wordt genomen, zeer gevoelig is voor temperatuur-fluctuaties.

De keuze van de kleuren van machines, wanden, enz., is gedaan overeenkomstig de thans bestaande inzichten omtrent de functie van het te schilderen object.

Uiteraard heeft de fabriek, zoals ik deze thans heb besproken, een be- duidend hogere productie-capaciteit dan de oude fabriek, terwijl de inrichting zodanig is gekozen, dat aanverwante producten op vrij eenvoudige wijze in het fabricatie-programma kunnen worden opgenomen.

Mijnheer de Burgemeester, Dames en Heren, mij rest nog ook mijnerzijds allen, die op enigerlei wijze bij de bouw betrokken zijn geweest, van harte te danken. Veel problemen moesten tot oplossing worden gebracht, doch het resultaat is, dat wij thans beschikken over een gespecialiseerd productie-apparaat, dat geschikt is om snel te kunnen reageren op eisen van zeer uiteenlopende aard.

Wij zijn van plan een goed gebruik van dit apparaat te maken.

Herinneringen aan een klein stukje Kaptein geschiedenis.

Wanneer men in een bedrijf spreekt van de „oude garde“, bedoelt men daar meestal degenen mee, die 25 jaar, 40 jaar, soms nog langer, aan dat bedrijf zijn verbonden. De oude garde bij Kaptein is echter nog jong, het bedrijf bestaat immers nog maar pas vijf jaar. Maar in die vijf jaar is zo ontzaglijk veel gebeurd en heeft het bedrijf zich zo stormachtig ontplooid, dat ze daardoor klein in getal zijn geworden. En toch maakt deze officiële opening van de nieuwe fabriek juist op ons zo'n diepe indruk, omdat we alles van het begin af aan hebben meegemaakt. Vijf jaar is nog geen tijd dat je aan memoires schrijven toe bent. Toch wil ik even een paar herinneringen neerschrijven, die mij op die openingsdag te binnen schoten. Vele speeches memoreerden het nuchtere feit, dat de fabriek werd opgericht. Welk werk door de heer Kaptein werd verricht voordat het zover was, heb ik door omstandigheden van zeer nabij meegemaakt. In die tijd, Januari 1947 - toen de heer Kaptein zijn reeds lang gekoesterde plannen ten uitvoer wilde brengen om een fabriek op te richten, die Motobécane-producten in licentie zou gaan fabriceren - ging dat zo maar niet. Daarvoor was een

dat het een motorhandelaar was: de heer P. Verbruggen in Oss, die nu trouwens nog een van onze agenten is. Bij het inrichten van de fabriek en het op gang brengen van de productie van de 175 cc. en 125 cc. motorfietsen bleek direct al dat bij „Kaptein“ niets onmogelijk was en dat men van een vlot werktempo hield. Vele medewerkers vergaten het verschil tussen dag en nacht. De Camur kreeg vaak 's morgens om 4 uur bezoek van een Kaptein-man, die kwam informeren of er al melk te krijgen was voor de koffie, welke nodig was om weer nieuwe energie voor de komende dag op te doen. Toen eind 1949 de Mobylette uitkwam, was dit het begin van een dunningswekkende ontwikkeling. Vele nieuwe gemachten kwamen er bij en weldra waren de eerste

medewerkers verre in de minderheid, ook al doordat de „oude garde“ in de loop der jaren door diverse omstandigheden was uitgedund. Opvallend hierbij is, dat onze beide typistes, mej. de Lijser en mej. Ledeboer, zich van het begin af en jarenlang alleen met zijn tweetjes tegen alle nukkens en plagerijtjes van hun mannelijke collega's hebben gehandhaafd, totdat zij in de laatste tijd aanzienlijke vrouwelijke versterking kregen. Ook zij hebben menig overuurtje gemaakt, een sport, die ze trouwens ook nu nog niet kunnen nalaten. De heer Eiff, als vertegenwoordiger van de vakbonden, meende dat de Motorrijwielabriek Kaptein N.V. over vijf jaar het aantal hallen zou hebben verdubbeld. Wat een pessimist! In de eerste vijf jaar

steeg de personeelsterkte van 45 man tot 450 man. Dat betekent, dat over vijf jaar het bedrijf 4500 man telt en groter is dan de A.K.U. Als ik nu terugdenk aan de oorspronkelijke opzet, die tot doel had met enige honderdduizenden guldens een bedrijf op te richten, dat het mogelijk zou maken Nederland aan motorfietsen te helpen tegen betaling aan het buitenland van 70% deviezen en ik zie wat daaruit is gegroeid: Namelijk een bedrijf, waarin miljoenen zijn geïnvesteerd en dat door zijn export meer deviezen opbrengt dan het voor zijn nog geringe noodzakelijke import nodig heeft, dan denk ik: Wat een geluk, dat er nog steeds optimisten zijn en dat de heer Kaptein er daar één van is.

W. R. RAADTS.

Zij, die ook de officiële opening van de oude fabriek meemaakten.

Mej. J. M. de Lijser,
trad 1-11-48 in dienst
als Steno-Typiste, afd.
Inkoop.



Mej. B. Ledeboer,
trad 1-12-48 in dienst
als Steno-Typiste, afd.
Boekhouding.



Hr. W. R. Raadts,
trad 1-10-48 in dienst,
aanvankelijk als Direc-
tie-secretaris, daarna als
chef-Inkoop.



Hr. K. Teunissen,
trad 20-9-48 in dienst
als chef-motormontage.



Hr. W. Wolters,
trad 1-12-48 in dienst
als tekenaar, thans be-
drijfs-assistent.



Hr. A. F. W. G. de Kleine,
trad 1-10-48 in dienst
als werkmeester.



Hr. G. A. C. Versteeg,
trad 1-11-48 in dienst als
leerling-monteur, thans
monteur afd. Motor-
montage.



Hr. W. F. Hommerson,
trad 13-12-48 in dienst als
leerling-monteur, thans
monteur afd. Montage.



Hr. C. D. Relleke,
trad 7-2-49 in dienst als
lasser, thans controleur
Meetkamer.



Hr. W. H. Boekhorst,
trad 25-2-49 in dienst in
de afd. Bonderij.



Hr. J. Verdonk,
trad 28-2-49 in dienst als
monteur afd. Montage,
thans monteur Repara-
tie-afdeling.



Hr. J. Höster,
trad 4-3-49 in dienst als
testrijder, thans chef-
Reparatie-afdeling.



Hr. D. van Asperen,
trad 1-4-49 in dienst als
chef-Galvanische afde-
ling - Slijperij.



Hr. W. H. Brachten,
trad 7-3-49 in dienst als
monteur afd. Motormon-
tage.



Hr. W. v. d. Brink,
trad 7-3-49 in dienst als
leerling-monteur, thans
motortester afd. Mon-
tage.

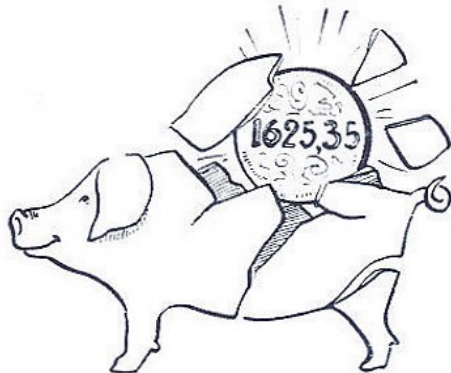


Hr. J. H. Buyl,
trad 3-1-49 in dienst als
spuiter, thans sous-chef
afd. Lakkerij.



Hr. P. J. Dijkers,
trad 7-3-49 in dienst als
leerling-monteur, thans
monteur afd. Montage.





Het varken is gebarsten

Maandag 31 Mei hebben wij het geschenk aangeboden aan de Directie, hetwelk in dank werd aanvaard. Wij hadden gaarne gezien, dat U allen daarbij tegenwoordig had kunnen zijn, doch wegens de beperkte ruimte in het kantoorgebouw was dit niet mogelijk.

Hier volgt de voorlopige afrekening:

Totaal ontvangen	/ 1625,35
Aan Hr. Eriks afgedragen	.. 1500,00
Foto's e.a.	.. 60,00

Saldo / 65,35
Het saldo zal bestemd worden voor het aanmaken van een gedenkplaat en het eventuele overschot zal gestort worden in de kas van het Sociale Fonds.

Wij hebben foto's laten maken van de wandschildering en het is de bedoeling dat alle deelnemers aan de actie een foto toegezonden krijgen, als herinnering aan hun deelname.

Het actie-comité beschouwt hiermede zijn werkzaamheden als beëindigd en zegt U allen dank voor het in hem gestelde vertrouwen.

Het Actie-comité,
H.H. Campagne,
v. Dijk,
v. Gisteren,
Willemse.

Chronologische volgorde van de gebeurtenissen:

± 11.30 uur: De heer G. J. Harmsen richt namens Commissarissen en Directie een kort welkomstwoord tot de genodigden die zich in de cantine hebben verzameld. Direct hierna begeeft het gezelschap zich naar de verbindingsgang boven magazijn-ontvangst en expeditie. Aan het einde daarvan, vóór de trap die toegang tot de fabriek geeft, is een lint gespannen, dat door de Burgemeester wordt doorgeknipt.

Vervolgens wordt aan alle genodigden de gelegenheid geboden de fabriek in vol bedrijf te bezichtigen. Uiteraard heeft deze rondleiding groepsgewijze plaats. Na de fabriek volgt nog een korte rondleiding door het kantoorgebouw.

Toen de eerste groep, waartoe de Burgemeester, de Commissarissen en de Directie behoorden, in het kantoorgebouw was aangekomen, bood de heer W. J. van Dijk het personeelsgeschenk (muurschildering) officieel aan de directie aan. Na een kort oponthoud in de cantine, vertrok een deel van de genodigden naar „Royal", waar door de Directie een lunch werd aangeboden.

Omstreeks half drie zette men zich aan tafel. De heer G. J. Harmsen trad op als tafelvoorzitter. Na een kort welkomstwoord, namen met korte tussenpozen, waarin men van de spijzen kon genieten, achtereenvolgens het woord: de heer J. A.

de Goeyen, vertegenwoordiger van de Franse Ambassadeur, de heer Ch. Benoit, Pres. Dir. van Motobécane, de heer Chr. Matser, Burgemeester van Arnhem, de heer W. C. Kaptein, de heer Ir C. Regoort, Directeuren van Kaptein, de heer G. Eiff, vertegenwoordiger van de vakbonden, de heer E. F. Eriksson, voorzitter van de R.A.I., de heer A. J. v. d. Meijden, architect van het nieuwe fabriekscomplex, de heer A. v. Geluk, directeur van de Aanneming-Maatschappij „De Kondor", de heer Brink, secretaris van de Nederlandse Bromfietsbond, de heer Chr. H. Brandt, directeur van Brandt's Motoren Producten, de heer M. Veenstra, personeelschef en de heer H. Harmsze, namens de pers.

Even over zes uur ging het gezelschap uiteen.

's Avonds hielden commissarissen en directie in de cantine een receptie, uitsluitend voor het personeel. Deze receptie begon om 8 uur. Vele personeelsleden boden hierbij met een klein speechje de Directie hun gelukwensen aan. De rij werd geopend door de heer A. Philipsen, namens de jonge werknemers, die de heer Regoort een schip aanbod, dat hij samen met de heer H. E. Voskamp in zijn vrije tijd heeft gemaakt. Vervolgens kwam de heer J. H. Vos aan het woord namens de oudere werknemers, die de Directie een fraaie elektrische klok aanbod. Daarna kwamen praktisch alle afdelingschefs in een kort woord hun gelukwensen aanbieden.

In zijn dankwoord herinnerde de heer Regoort eraan, dat wij nu niet moeten denken dat we er zijn, maar dat voortdurend naar nog verdere vervolmaking van ons product moet worden gewerkt, zodat we er allen nog een schepje op zullen moeten doen.

Om 10 uur werd deze zeer geslaagde receptie besloten, en daarmee tevens een voor ons bedrijf zeer belangrijke dag.

Wie hebben de nieuwe fabriek gebouwd?

Zoals in „Bouwnieuws" eerder werd vermeld, is het grootste deel van het nieuwe complex gebouwd door de Aanneming-Maatschappij „De Kondor" te Amsterdam. Deze maatschappij bouwde namelijk de vijf hallen, het kantoorgebouw en het recreatiegebouw.

De tussenbouw met het er achter liggende magazijn, de achterbouw, de buitenportiersloge en het bekwerk werden verzorgd door de aannemer W. de Graaff uit Berg en Dal bij Nijmegen.

Architect A. J. v. d. Meijden uit Arnhem is de ontwerper van de nieuwe fabriek.

Het schilderwerk werd verzorgd door de firma Kuijpers te Nijmegen, het loodgieterswerk door de firma Wennink te Arnhem.

De elektrische installaties werden aangelegd door de firma's Zeegers te Wageningen en „De Hoop" te Rotterdam, terwijl de adviezen voor deze aanleg werden gegeven door het Raadgevend Ingenieursbureau Jhr Ir J. W. Storm van 's Gravesande te Arnhem.

De verwarming voor de fabriek werd geleverd door Technisch Bureau Reputabel te Weesp, terwijl die van het kantoorgebouw werd verzorgd door Installatie-bureau Cornelissen te Arnhem.

Het grondwerk werd uitgevoerd door het Gelders Overslag Bedrijf en het straatwerk door de firma Geertsma & Worp te Arnhem.

Vanzelfsprekend moest een deskun-



dige toezicht houden op alle te verrichten werkzaamheden, om na te gaan of alles naar genoegen van de Motorrijwielafabriek Kaptein werd uitgevoerd. Deze deskundige werd gevonden in de persoon van de

heer J. Hayes, die ruim 2½ jaar de scepter heeft gezwaaid over de werkzaamheden aan de Dr C. Lelyweg. De heer Hayes werd al heel gauw het centrale punt, waar aannemers en directie met hun moeilijkheden en opdrachten samenkwamen. Op buitengewoon prettige wijze heeft hij zich van zijn taak gekweten en alle moeilijkheden tot oplossing gebracht.

Een bewijs hiervoor is wel dat hij zich in die tijd alleen maar vrienden heeft gemaakt.

Ook onze directie heeft hem haar bijzondere dank betoond door hem een geschenk aan te bieden, waarmee de heer Hayes zeer in zijn nopjes is.

Nu het werk is opgeleverd, is ook de taak van de heer Hayes beëindigd. De redactie wil niet nalaten ook haar dank aan hem uit te brengen voor de prettige wijze, waarop hij altijd direct bereid was inlichtingen te verstrekken, die in „Bouwnieuws" werden verwerkt.

Bij eventuele verdere uitbouw zullen wij de heer Hayes waarschijnlijk wel weer terugzien.

Met dank maakt ondergetekende gebruik van het aanbod, om in uw blad „De Bougie" enige regels te plaatsen.

Langs deze weg neem ik afscheid van Directie en personeel, met wie ik mij gedurende ± 2½ jaar één heb gevoeld.

Ik dank allen hartelijk voor het genoten vertrouwen, de geboden medewerking en vriendschap, welke ik mocht ondervinden.

Ik hoop dan ook dat het de Directie en U allen goed moge gaan, zowel met uw werk (fabriek) als met uw gezin.

Groetend,

De Opzichter,
J. Hayes,
Bergweg, 70, Velp.