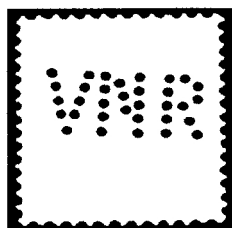


VNR 2 en VNR 3 ook van Vereenigde Nederlandse Rubberfabrieken?

(Door: Nico van der Lee; uit: *Perfinpost* 113, april 2015)

Er zijn 3 varianten van de perfin VNR. De eerste is al lang bekend en zeker van de Vereenigde Nederlandse Rubberfabrieken oftewel Hevea gevestigd te Heveadorp bij Doorwerth.

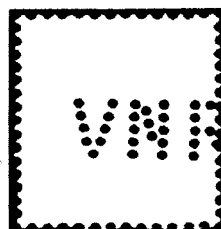
Al in 1999 schreef Jan Verhoeven dat hij afwijkende VNR-perforaties had gevonden. Ook Ton van Schijndel schreef een paar keer over 2 andere VNR's. Ton omschrijft heel goed de kenmerken. Hieronder nogmaals de drie nu bekende varianten.



VNR 1



VNR 2



VNR 3

Nieuwsgierig geworden heb ik een bezoek gebracht aan het Gelders Archief. Bij dat bezoek heb ik o.a. een artikel over de geschiedenis van Hevea gevonden (Hevea Heraut). U vindt dat hieronder. Ook vond ik een groot aantal advertenties waaruit duidelijk blijkt dat er rond 1920 een aantal districtskantoren waren in Amsterdam, Rotterdam, Groningen, Leeuwarden, Arnhem, 's-Hertogenbosch, Maastricht en een agentschap in Den Haag. Een paar daarvan heb ik opgenomen in het artikel.

Ook heb ik de zegels en poststukken van mijn verzameling onderzocht op datums en stempels.

Bij VNR 1 zie ik buiten Hevea-dorp en Doorwerth stempels van Oosterbeek, Arnhem, Amsterdam en eenmaal Rijen. Oosterbeek ligt heel dicht bij Doorwerth en Arnhem en Amsterdam kunnen verklaard zijn o.b.v. de districtskantoren daar. Rijen kan ik niet zo maar verklaren. Ook de poststukken die ik ken hebben stempels van Hevea-dorp en Oosterbeek.

Wel heb ik een brief uit 1919 zonder perfin van deze firma nog vanuit Hoogezand. Ik heb overigens niet één zegel of poststuk met een leesbaar stempel en met een perfin vóór 1919. Mijn vermoeden is dat de perforator pas in Heveadorp aangeschaft is en de vroegste datum dan ook niet 1911 maar 1919 moet zijn. Ik heb wel zegels waarbij een tijdaanduiding van 11 in het stempel voorkomt. Dat kan zomaar als jaartal aangezien zijn.

Bij VNR 2 zie ik leesbare stempels van Amsterdam, Arnhem, Groningen en Leeuwarden. Allemaal districtskantoren. Bij VNR 3 kom ik alleen leesbare stempels van Maastricht tegen, ook een districtskantoor. Poststukken met VNR 2 of VNR 3 zijn mij niet bekend.

Conclusies:

Totdat er poststukken met VNR 2 en VNR 3 gevonden worden ga ik er van uit dat deze perfins zijn van districtskantoren van de Vereenigde Nederlandse Rubberfabrieken. Uiteraard zonder *, de zekerheid hebben we' pas als die poststukken gevonden zijn.

De begindatum van VNR 1 stel ik tot nader inzicht op 1919.

Vragen:

Zijn er poststukken met een VNR 2 of VNR 3 bekend?

Zijn er andere stempels op VNR 1, VNR 2 of VNR 3 bekend?

Zijn er perfins VNR 1 met een datum vóór 1919 bekend?

Ik zou het erg op prijs stellen als u uw verzameling hierop nakijkt en de vondsten met mij wilt delen.

Nico van der Lee.

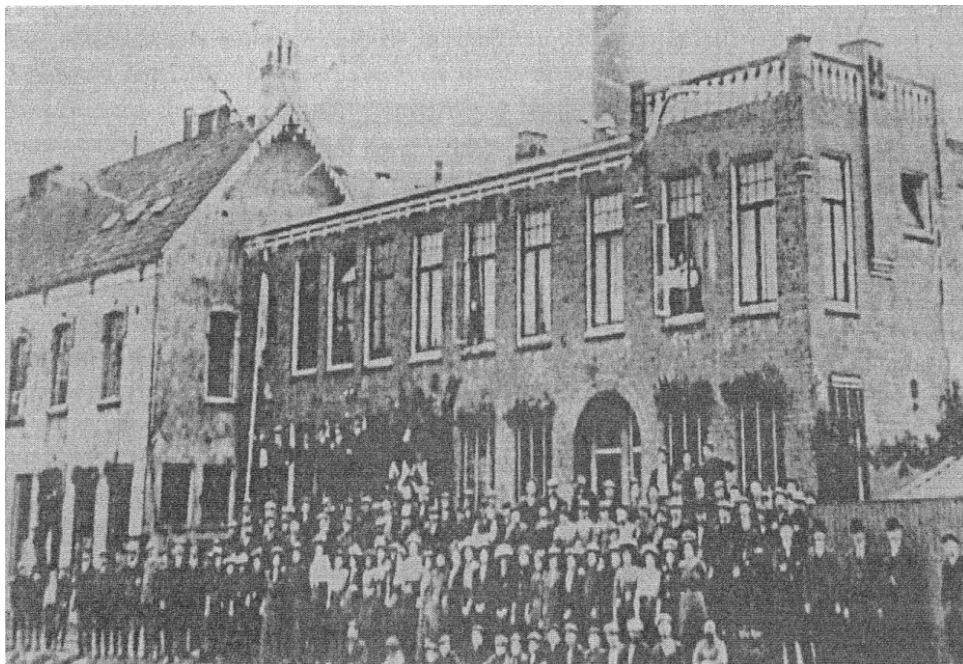
De geschiedenis van Hevea tussen 1909 en 1940

Hoogezand, Wierden, Harderwijk: enkele plaatsnamen, die in de geschiedenis van Hevea een rol hebben gespeeld. Lang niet iedereen weet echter, in welk verband deze en nog vele andere namen tot Hevea's verleden hebben gestaan. Daarom zette onze medewerker in Heveadorp A. van Londen, alle beschikbare gegevens eens op een lees- en verteerbaar rijtje.

Zijn impressies zijn uitgegroeid tot een boeiend verhaal vol interessante details, hoogtepunten, moeilijke situaties en toelichtingen. Hieronder leest u het eerste gedeelte van Hevea's wel en wee gedurende de periode 1909 - 1940. In een volgend nummer zet de heer Van Londen zijn geschiedschrijving over de na-oorlogse jaren voort. (Dit tweede verhaal heb ik niet opgenomen)

Groninger nederzetting in de Gelderse bossen

Hevea heeft een lange en vaak bewogen geschiedenis achter . zich, beginnende in 1909 bij de vestiging van de firma Wilhelmini & Co. in de Groningse plaats Hoogezand.

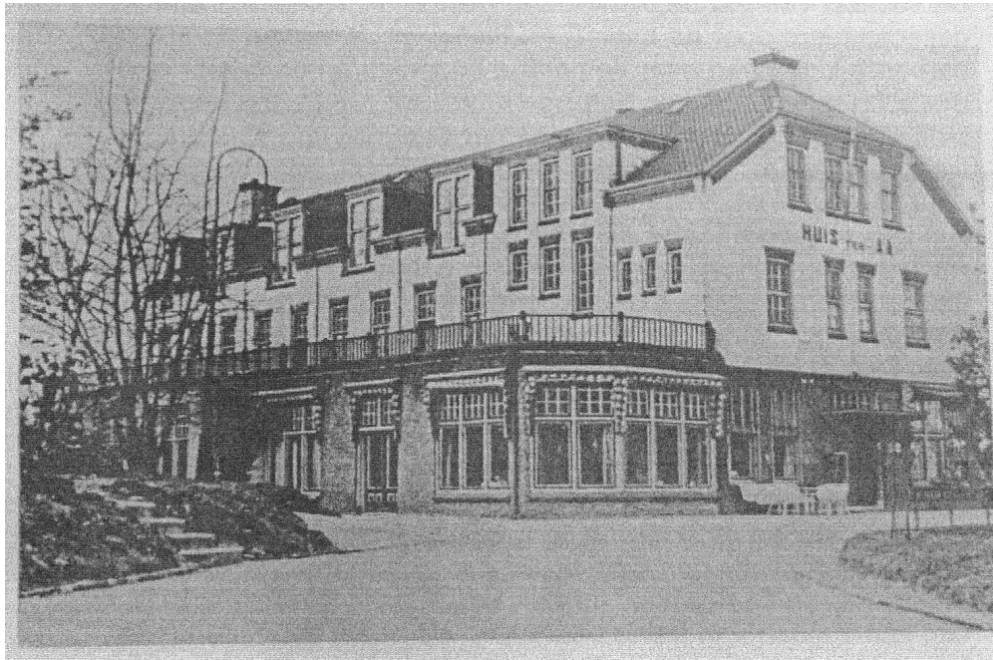


De stichter van het bedrijf was de heer D. F. Wilhelmi, later gesecondeerd door de heer T. M. Meijer sr., waarvan de laatste de beschikking had over de nodige middelen en de eerste over de technische kennis en ondernemingslust. Gedragen door deze beide belangrijke peilers, groeide het bedrijfje voorspoedig en weldra bestond het personeel uit een vijftigtal, naar de mode van die tijd, zwaar besnorde manspersonen. Het begon eigenlijk met de fabricage van staaldraadhoepels voor rijwielbanden, die al gauw zo'n naam hadden verworven, dat ze geëxporteerd werden over de gehele wereld. Vooral Rusland was destijds een belangrijke afnemer, waaruit valt af te leiden, dat de fiets daar al heel vroeg populair was.

Geleidelijk aan werd de vervaardiging van complete rijwielbanden ter hand genomen met stijgend succes. Verschillende omstandigheden, waaronder de lange transportwegen naar het westen van het land en de begrensde mogelijkheden tot expansie, deden de ondernemers uitzien naar een andere plaats van vestiging voor hun fabriek. Besprekingen met de Amsterdamse Caoutchouc fabriek v.h. Pompe leidden in 1916 tot een samengaan van beide bedrijven; als naam koos men toen "Verenigde Nederlandsche Rubberfabrieken". Toen de modelboerderij annex hotel "Huis ter Aa" met een uitgestrekt bezit aan grond en bossen in Doorwerth te koop werd aangeboden, grepen de beide energieke fabrikanten deze kans.

De bij de modelboerderij behorende gebouwen en opstallen behoefden weinig veranderingen en al spoedig werd gestart met de productie van diverse soorten banden, waarvan rijtuigbanden een

belangrijk onderdeel vormden. Een schuchtere poging werd ondernomen in de richting van autobandenfabricage maar dit bleef bij een poging. Wel werden andere wegen tot uitbreiding gevonden. De sectie Technische artikelen werd in het leven geroepen, een verzamelnaam voor alle mogelijke rubber onderdelen voor machines en huishoudelijk gebruik.



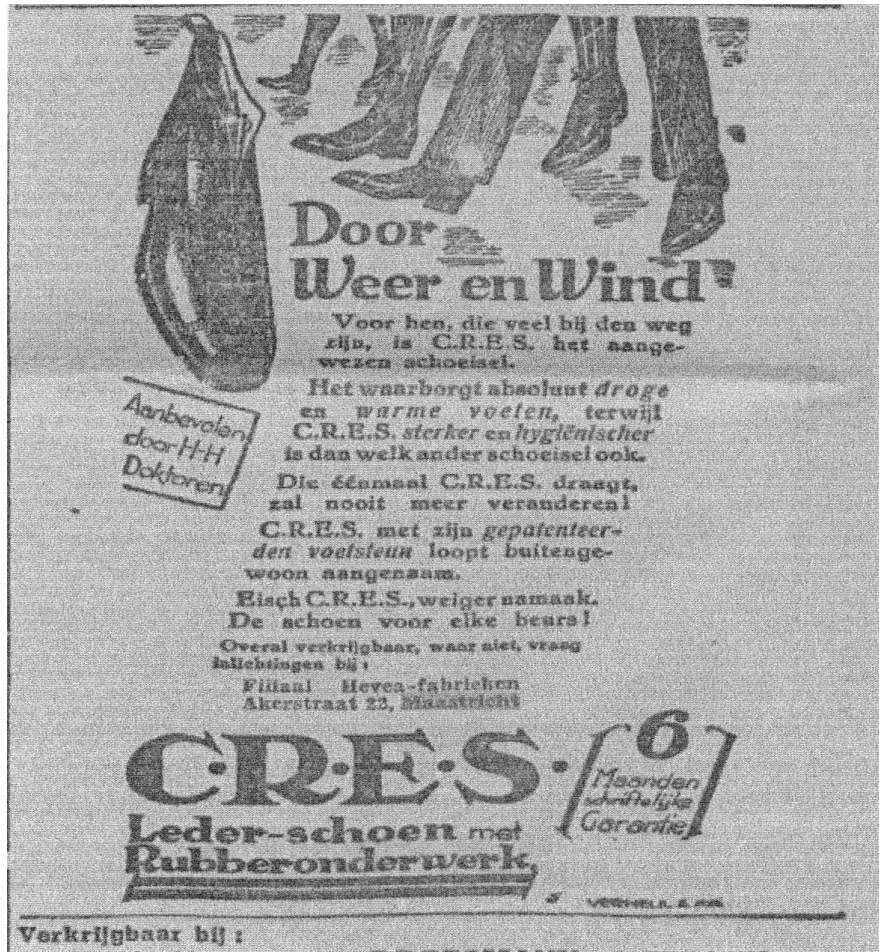
Huis ter AA te Doorwerth

Voor de uit Groningen meegekomen arbeiders werden woningen gebouwd en winkels ingericht, waardoor de bewoners niet meer waren aangewezen op de winkelcentra in Oosterbeek en Arnhem. Zo ontstond, midden in de Gelderse bossen, een puur Groningse nederzetting. Na enige schermutselingen met ambtelijke instanties werd in 1919 de officiële benaming “Heveadorp” goedgekeurd en een postkantoor met die naam gesticht. Het ging voorspoedig met de nieuwe gemeenschap, ondanks het feit, dat de naweeën van de eerste wereldoorlog een uiterst bekwaam en voorzichtig stuurmanschap van de beide directeurs eiste.



Het personeelsbestand groeide uit tot een sterkte van meer dan duizend personen en nog steeds werd gezocht naar wegen tot uitbreiding. Men ging het o.m. zoeken in de sector-schoeisel.

De Cres-schoen werd geïntroduceerd en deze werd een overweldigend succes. Deze schoenen, bestaande uit een leren bovenwerk met een geïmpregneerde rubberzool kregen de naam onverslijtbaar te zijn, hetgeen evenwel werd tegengesproken door de aanhoudende enorme vraag. Vele nijvere handen vonden goedbetaald werk in deze afdeling. Hevea nam ook de verkoop van dit artikel aan het publiek in eigen hand door middel van winkels, die over heel Nederland verspreid lagen.



Door Weer en Wind

Voor hen, die veel bij den weg zijn, is C.R.E.S. het aange-
wezen schoeisel.

Het waarborgt absoluut droge
en warme voeten, terwijl
C.R.E.S. sterker en hygiënischer
is dan welk ander schoeisel ook.

Die éénmaal C.R.E.S. draagt,
zal nooit meer veranderen!

C.R.E.S. met zijn gepatenteer-
den voetsleuven loopt buitenge-
woon aangenaam.

Eisch C.R.E.S., weiger namask.
De schoen voor elke heers!

Overal verkrijgbaar, waar alet, vraag
afliepelingen bij!

Filiaal Hevea-fabrieken
Akerstraat 22, Maastricht

C.R.E.S. [6 Maanden schriftelijke Garantie]

Leder-schoen met Rubberonderwerk

Verkrijgbaar bij:

Toch blijven de rijwielbanden het belangrijkste onderdeel van de productie. In de eigen draadmakerij, de oudste afdeling van de fabriek, werden tonnen taaldraad verwerkt tot hoepels en de kwaliteit hiervan was bepalend voor het succes van de bandenverkoop.

Ook aan andere onderdelen werd aandacht besteed en zo ontstond de afdeling weverij en twijnerij in Heveadorp. Reeds in 1916 had Hevea in Wierden een weverij gesticht, onder directie van de heer Bendien, waar canvasgarens en doeksoorten werden vervaardigd voor de fabricage van onze artikelen. Daar er van ruimtegebrek geen sprake was, lag een concentratie in Heveadorp voor de hand. Weverij "Hoanovich" werd opgeheven en de machines werden overgebracht.

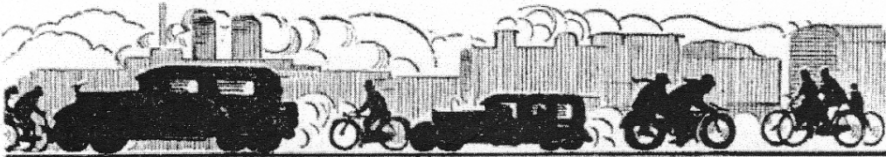
De afdeling technische artikelen had inmiddels een grotere vlucht genomen. Inmaak-glasringen verlieten de fabriek bij miljoenen; afdruiptmatten, rubber bureauleggers en een onnoembaar aantal kleinere artikelen vonden goede aftrek en bevestigden de goede naam van het bedrijf. Hevea was een middelgroot bedrijf geworden, gonzend van activiteit. Eigen tramverbindingen van Arnhem via Oosterbeek, maakten Hevea tot een gezocht werkterrein voor de verre omgeving. Aan de Rijnsoever werd een eigen haven aangelegd, die een belangrijke verkorting betekende voor de aanvoer van kolen en grondstoffen.



Districtskantoor Den Bosch rond 1920

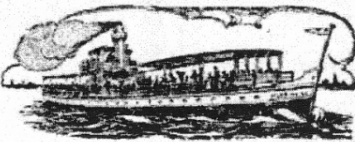
Daarnaast exploiteerde Hevea (van alle markten thuis) een geregelde dienst met een aantal plezierboten van Arnhem naar Doorwerth, de bekende "Huis ter Aa" boten (deze dienst bestaat nu nog, tussen Arnhem en de Westerbouwing, doch de exploitatie is overgenomen door een rederij).

Voor een snellere bediening van de detailhandel in rijwielbanden waren in een zestal grote steden in het land districtskantoren ingericht, bemand met een verkoopchef en enig magazijnpersoneel. Deze verkoopchefs fungeerden tevens als hoofdvertegenwoordigers voor het betreffende rayon en hadden elk een aantal vertegenwoordigers onder zich. Het geheel vormde een hechte organisatie, economisch en modern van opzet voor die tijd.



REISRUBRIEK

Watertochtjes
van
ARNHEM
naar



„Huis-ter-Aa”.
„Paviljoen
Hunneschans”
„Westerbouwing”
V. V.

BELANGRIJK BERICHT.

Aan alle stations der Geldersche Tramweg-Maatschappij zijn verkrijgbaar **GOEDKOOPE** ééndaagsche retourbiljetten, welke geldig zijn vanaf de plaats van afgifte en tevens recht geven op een reis heen en terug met de passagiersbooten van den bootdienst „Huis-ter-Aa”. 2e klasse biljetten zijn ook op Zondag geldig.

Komt thans naar ARNHEM en geniet van het natuurschoon in haar omstreken.

HEVEA-FABRIEKEN - Ald. Bootdienst - Heveadorp.

De bestuurders hadden een nieuwe koers gekozen en het begrip “sociale omstandigheden” deed, hoewel aarzelend, zijn intrede in het bedrijf.

Alles ging goed, totdat de gevolgen van de internationale crisis van 1933 zich ook in Nederland deed gelden. Werkloosheid waarde rond als een spook.

Eén van de eerste slachtoffers was de textielindustrie in Twente. Bij duizenden werden de arbeiders ontslagen. Het verzet bestond uit verlagingen van de prijzen der produkten, totdat bijna tegen kostprijs werd geleverd. Desondanks moesten vele bedrijven hun deuren sluiten. Om zich te kunnen handhaven, diende Hevea in de stroom mee te varen. De produktie in de eigen weverij werd sterk ingekrompen, omdat het goedkoper was het gereede produkt te kopen dan dit zelf te vervaardigen. Voor de mensen in de weverij betekende dit ontslag of overplaatsing naar andere afdelingen. Telkens weer werden de lonen verlaagd om de kostprijzen te drukken en dus in de markt te blijven. Dagelijks vormden zich lange rijen werkloze hand- en hoofdarbeiders voor de poort van Hevea, bedelend om een plaatsje in het bedrijf, zich vaak aanbiedend voor nóg lagere lonen.

Inmiddels doemden aan de oostelijke horizon donkere oorlogswolken op, waar doorheen als een lichtschijnsel een opleving van de industrie viel waar te nemen. Ook Nederland maakte zich op voor de verdediging van zijn grenzen. Grote aantallen jonge mannen werden opgeroepen voor militaire dienst en hun vrijgekomen plaatsen werden gretig ingenomen door ouderen, die onderhand waren gaan wanhopen of er nog ooit een kans voor hen zou komen. Hevea kon weer mensen gebruiken, zelfs meer dan er beschikbaar waren. De vervaardiging van gasmaskers vroeg vele rappe handen en daarnaast beleefde de vraag naar allerlei soorten rubberartikelen een grote opleving. Het onheilspellend naderende geluid van de oorlogstrommen liet zich gewillig overstemmen door het geluid van de op volle toeren draaiende machines. De economie herstelde zich op ongezonde wijze en Hevea beleefde een hausse als nooit tevoren. Wijs geworden door de ervaringen in de eerste wereldoorlog, werden grote delen van de winsten belegd in voorraden. Voorraden grondstoffen en materialen, gereed produkt, extra boven de directe vraag, werden aangelegd tot gigantische hoeveelheden, voldoende om nog lange tijd te blijven produceren en handel te drijven, als de aanvoer gestremd zou worden.

Toen de bom gebarsten was en de meidagen van 1940 voorbij waren, zag het er voor Hevea als bedrijf nog niet direct ongunstig uit. De fabrieken waren onbeschadigd uit de strijd gekomen en de vraag naar onze produkten steeg. Al direct na de oorlogsdagen kon de produktie hervat worden. In plaats van de rijen werklozen, waren het nu rijen klanten, die zich voor de kantoren en magazijnen opstelden om zoveel mogelijk hun zaken te bevoorraden. De voorraden van Hevea waren erop berekend en de produktie ging dag en nacht door. Er was echter gerekend met maatstaven van burgerlijk fatsoen en eerbiediging van recht en eigendom. De Duitse overheersers gingen aan deze norm en voorbij en waanden zich in de magazijnen en opslagplaatsen in de "Hof van Eden". De bezetter werd baas en besliste op eigen wijze. Praktisch alles werd geconfsceerd en vooral de voorraden ruwe rubber hadden de belangstelling van de Duitsers.

In het volgende nummer willen wij met u graag de na-oorlogse jaren van Hevea onder de loep nemen.