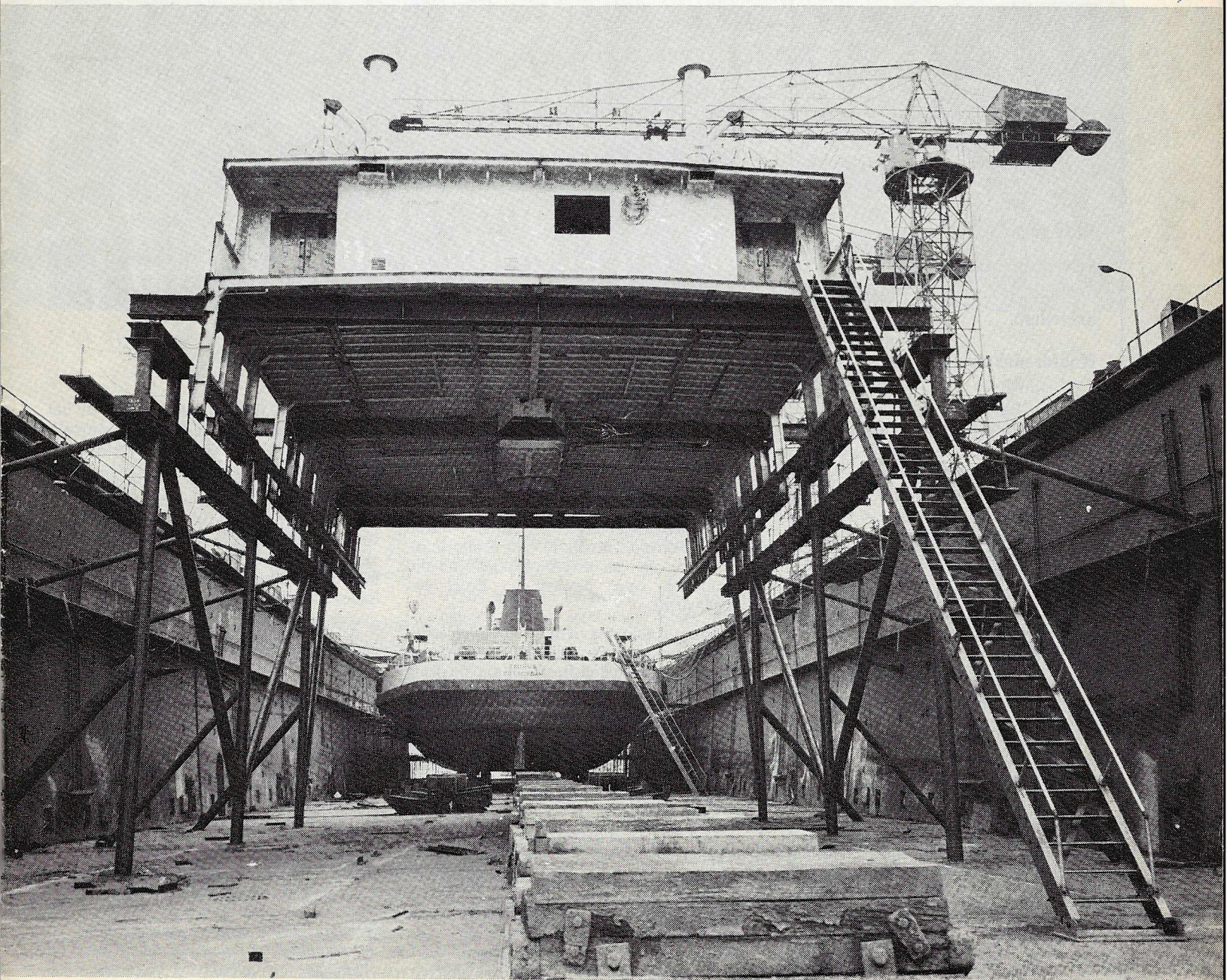


Boele-nieuws

PERSONEELSBLAG VAN
BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK B.V.
D. v. d. WETERING B.V. en
SCHEEPSREPARATIEBEDRIJF DE JONG B.V.



Olde foto's De Jong Sluvedam →





Boele-nieuws

Uitgave ten dienste van het personeel van

**Boele's Scheepswerven
en Machinefabriek B.V.
Bolnes**

**D. v. d. Wetering B.V.
Rotterdam en**

**Scheepsreparatiebedrijf
de Jong B.V.
Schiedam**

Hoofdredakteur:

J. G. van Beek
Telefoon Rotterdam 010-134862
Telefoon Ridderkerk 01804- 13422
toestel 290

Redaktiekommissie (alf.)

Ing. M. J. de Bel
E. H. Koch
Ir. M. J. v. d. Wal
A. C. v. d. Wouden

Kopij inleveren voor de 15e van elke maand

Het gecombineerde dec./jan.nummer verschijnt medio december 1975.

BIJ DE VOORPLAAT:

Eigenaardige toestand in dok II.

Zonder toestemming van de redactie mogen geen artikelen, geheel of gedeeltelijk, worden overgenomen.

Druk:

Benedictus - N.D.U. - Rotterdam

ONZE JONGSTE DOCHTER:

Scheepsreparatiebedrijf De Jong B.V. te Schiedam



Bomschuiten op het Scheveningse strand omstreeks 1880.

Jongste dochter? zult U vragen, want het is nu al zover dat De Jong B.V. onze jongste dochter niet meer is. Want ten tijde, dat we dit artikel voor U samenstelden, maakten mededelingen op de aanplakborden gewag van het feit, dat fusieonderhandelingen gaande waren met Ketting-Muilwijk B.V. te Rotterdam.

Neem ons dus niet kwalijk, als de tijd inmiddels onze beweringen heeft gelogenstraft.

Jongste dochter of niet, het is in ieder geval een dochter, die een interessant verhaal te vertellen heeft. Want de Jong B.V. is een al heel lang bestaand bedrijf. We moeten terug naar het jaar 1877 om de geschiedschrijving van deze dochter een aanvang te laten nemen. In dat jaar richtte de heer Albert de Jong te Scheveningen de Scheepstimmerwerf A. de Jong op.

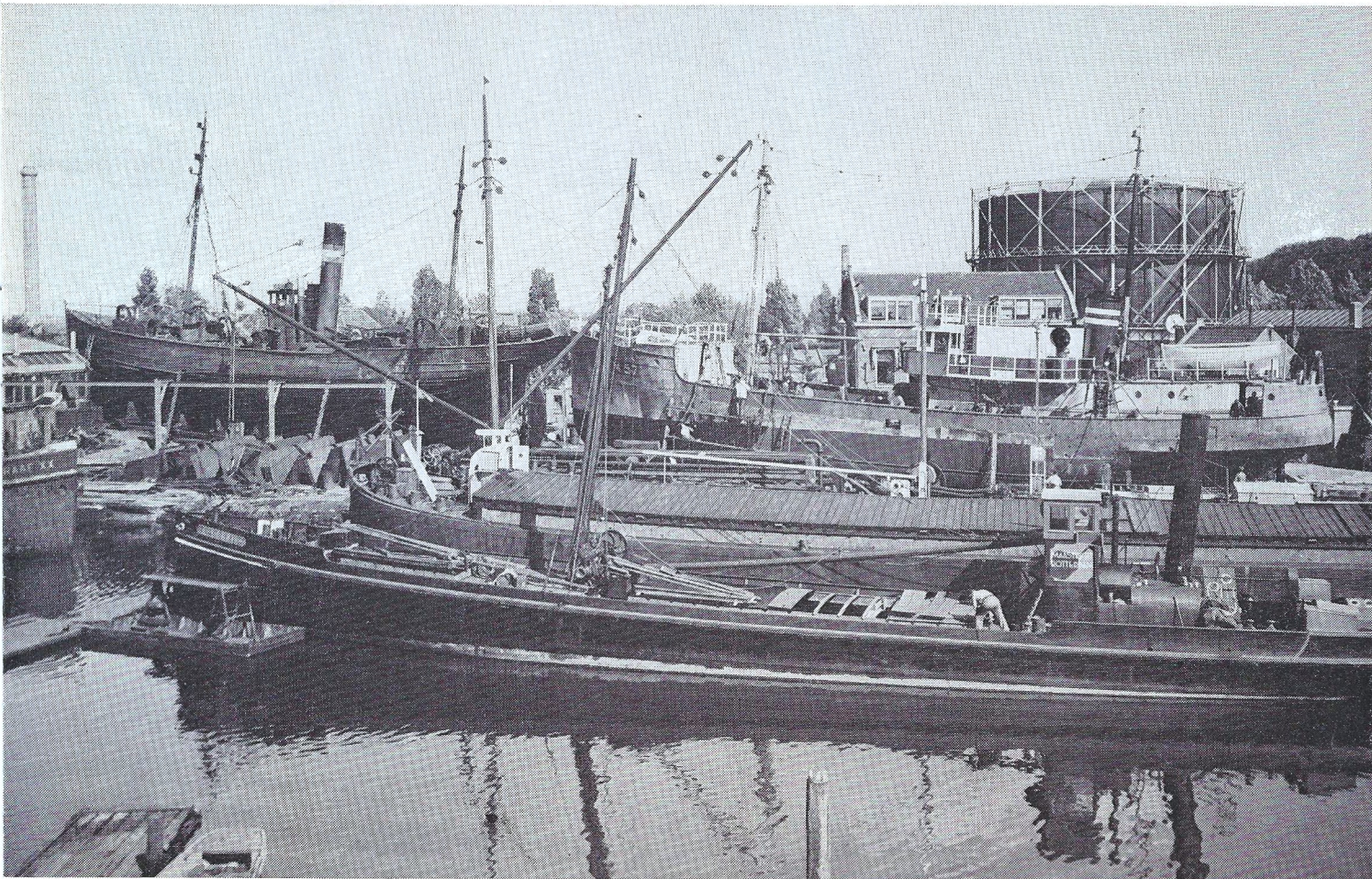
Het doel van Albert was om op deze werf z.g. bomschuiten te bouwen. Een bomschuit was een vissersvaartuig, hoofdzakelijk bestemd voor de haringvleetvisserij, die in die tijd tot bij de Shetlandeilanden werd uitgevoerd. Haringvleetvisserij werd bedreven met 3 à 5 km. lange, loodrecht staande netten,

z.g.n. vleten, die als een gordijn in het water hingen. Vandaar komt de uitdrukking „bij de vleet” als men vertellen wil, dat er van grote aantallen sprake is.

Bomschuiten waren zodanig uitgerust, dat ze met paarden op het Scheveningse strand getrokken konden worden om vervolgens de gevangen vis te kunnen lossen. Een haven voor de visserij had Scheveningen toen nog niet.

Er werd met deze bomschuiten dus heel wat af gesjouwd en de levensduur van zo'n schuit was dan ook maar beperkt. Hoogstens zeven jaar. En dat was de reden, waarom Albert de Jong brood zag in de bouw van bomschuiten. En hij had het goed gezien, want het nieuwe bedrijf bouwde bomschuiten bij de „vleet”. Het juiste aantal is niet bekend, maar naar betrouwbare schattingen moeten het er minstens 80 geweest zijn.

De bouwtijd was zeer kort, t.w. 8 tot 10 weken. Het vakmanschap van de scheepstimmerlieden stond op zo'n hoog peil, dat zonder tekening gebouwd kon worden. Als u leest: bouwtijd 8 tot 10 weken, moet U wel bedenken, dat de vijfdaagse werkweek nog niet ingevoerd



De Vlaardingse werf in 1948. Op de helling de stoomtrawlers IJmuiden 77 en IJmuiden 57.

was. En ook, dat de 8-urige werkdag nog niet uitgevonden was. Bij lange na niet, want men werkte 17 uur per dag!

Albert de Jong moet een zeer ondernemend mens geweest zijn, die alle mogelijkheden benutte. Voor eigen rekening bouwde hij enkele bomschuiten en toog daar zelf mee ter haringvangst. Zo ontstond naast de scheepstimmerwerf ook nog een rederij.

De bomschuitenbouw was echter geen eeuwig leven beschoren. Scheveningen telde vier werven, die bomschuiten bouwden. In December 1894 trof een ramp de bomschuitenvloot. Een ongekend zware noordwester storm vernielde 25 op de strandweg staande bomschuiten en ongeveer 60 werden zwaar beschadigd. Teneinde toekomstige stormen het hoofd te kunnen bieden was het Hoogheemraadschap Delfland genoodzaakt (mede door duinafslag) hoofden in zee aan te leggen. Dat zou het droogzetten van de bomschuiten op het strand ernstig bemoeilijken. En omdat er ook plannen bestonden voor de aanleg van een vissershaven te Scheveningen, was er na 1895 geen reden meer om bomschuiten te bouwen en men ging over tot de bouw

van houten loggers. Albert de Jong zag toen geen heil meer in Scheveningen als plaats van vestiging van zijn bedrijf en besloot na rijp beraad de zaak aldaar te sluiten. Maar niet, nadat hij in Vlaardingen een bestaande scheepswerf van de Weduwe P. de Zeeuw had gekocht. Daar ging hij houten loggers bouwen en andermaal met succes.

Ook daaraan kwam een eind. Achttien loggers werden gebouwd. Bouw no. 18 werd op 17 juni 1909 te water gelaten. Het was de laatste, want het volgende bouwnummers 19 luidde een totaal nieuw tijdperk in, want dit bouwnummer werd... een stalen logger.

Enorm groot, in technisch en organisatorisch opzicht, moeten de moeilijkheden geweest zijn, die gepaard gingen met de omschakeling van hout op ijzer. Er werd nog steeds zonder tekening gebouwd, maar nu moest men van tekening gaan werken. Nieuwe vaklieden, bekend met de stalen scheepsbouw moesten agetrokken worden en de anderen moesten omgeschoold worden.

Terecht werd de naam gewijzigd in Scheepswerf en Machinefabriek de Jong

want tevoren was men begonnen met de fabricage van Donkey-ketels met bijbehorende stoomspil. De produktie was voor die tijd enorm en bedroeg per week 6 Donkeys met bijbehorende spullen.

In 1914 werd ter uitbreiding van de werf de scheepswerf Jac. Verwey gekocht, al gauw gevolgd door de scheepswerf van Albert Pronk. Zo ontstond een stevig bedrijf en de ene opdracht volgde na de andere.

Na de tweede Wereldoorlog zag de Directie in, dat de belangstelling voor de visserij in Vlaardingen hard terugliep. Geen wonder, want aan de concurrentie van Scheveningen was op de duur niet het hoofd te bieden. Geografisch lag Scheveningen veel gunstiger en ze had inmiddels haar tweede vissershaven gekregen, alsmede een aantal vrieshuizen. Het aantal nieuwbouworders voor de Vlaardingse visserij liep dan ook steeds terug, maar er stond tegenover, dat het aantal reparatie-orders voor binnenvaartschepen steeds toenam. De werf groeide uit haar jasje en naarstig werd gezocht naar een stuk terrein dat geschikt zou zijn om de werf aan te passen aan de gewijzigde omstandigheden.



de Jong B.V. vanuit de lucht gezien (maart 1975).

Dat terrein werd gevonden, en wel aan de in 1914 gegraven Wilhelminahaven te Schiedam, de plaats, waar het huidige bedrijf nu gevestigd is. De Wilhelminahaven staat in open verbinding met de Nieuwe Waterweg, is centraal gelegen in het Rotterdamse havengebied en is toegankelijk voor elk type schip, tot een grootte van ongeveer 200.000 ton dw.

Hier werd een nieuwe Scheepswerf ingericht. Niet alleen voor het repareren van binnenvaartschepen, maar ook kleinere zeeschepen en coasters werden in het programma opgenomen. Twee drijvende dokken werden daartoe in Engeland gekocht, een nieuwe L-vormige aanlegsteiger werd gebouwd, loodsen met

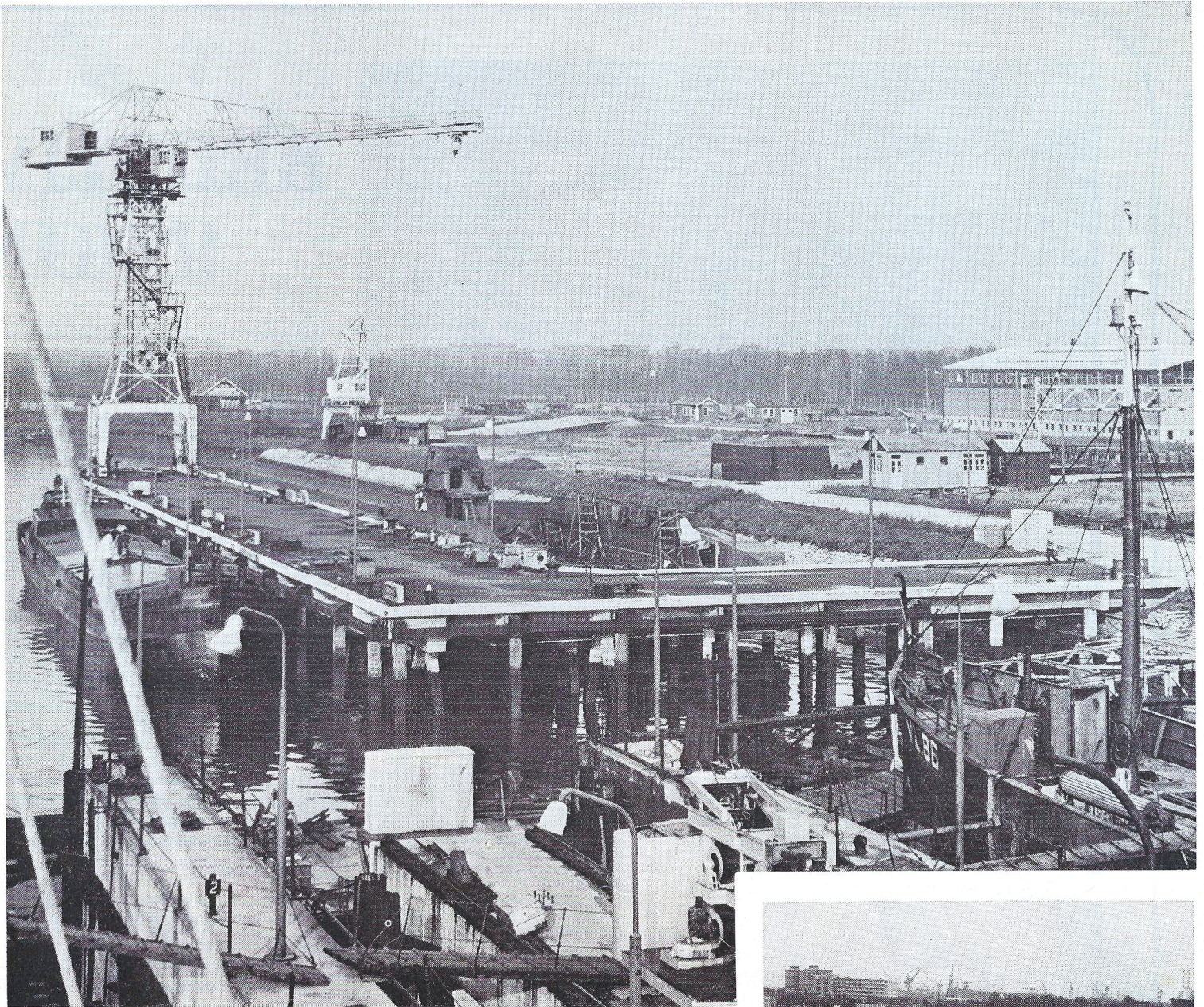
kranen verzezen en nieuwe machines werden aangeschaft.

In 1955 was het zover, dat een gedeelte van de Scheepswerf te Vlaardingen overgeplaatst kon worden naar de nieuwe vestiging te Schiedam. Het ging meteen goed. Het aantal reparatieopdrachten nam elk jaar toe en ook nieuwbouworders werden regelmatig uitgevoerd.

De oude werf in Vlaardingen bleef nog wel doordraaien, maar raakte toch achterop bij Schiedam. Tegen 1968 liep het aantal nieuwbouworders, zoals in geheel Nederland, achteruit en ook de personeelsbezetting liep terug. Daarom werd in dat jaar besloten de Vlaardingse

werf te sluiten en te ontmantelen. Het terrein met opstallen werd aan de Gemeente Vlaardingen verkocht en alle personeelsleden werden overgeplaatst naar het nieuwe bedrijf te Schiedam. Hiermee werd een periode afgesloten, die vooral voor de oudere werknemers dierbaar geworden was en terecht enig sentiment opriep. Want door hun medewerking werden op de werf te Vlaardingen niet minder dan 71 vissersschepen gebouwd, te weten 18 houten loggers, 47 stalen loggers, 2 stalen trawlers en 4 motor-trawloggers.

De machinefabriek te Vlaardingen was inmiddels ook naar de nieuwe werf overgeplaatst. Van kleine bankwerkerij en draaiërij had zij zich in de loop der tijd



Bouw van de L-vormige steiger in 1955.

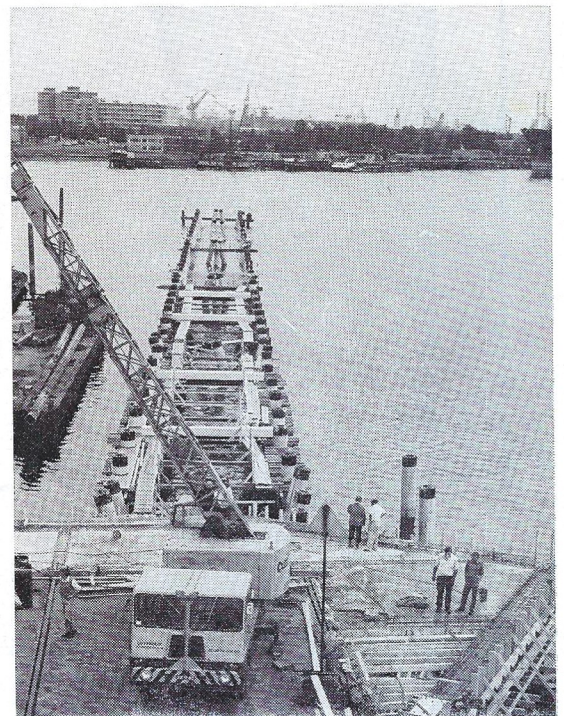
De nieuwe kraansteiger in aanbouw (sept. 1975).

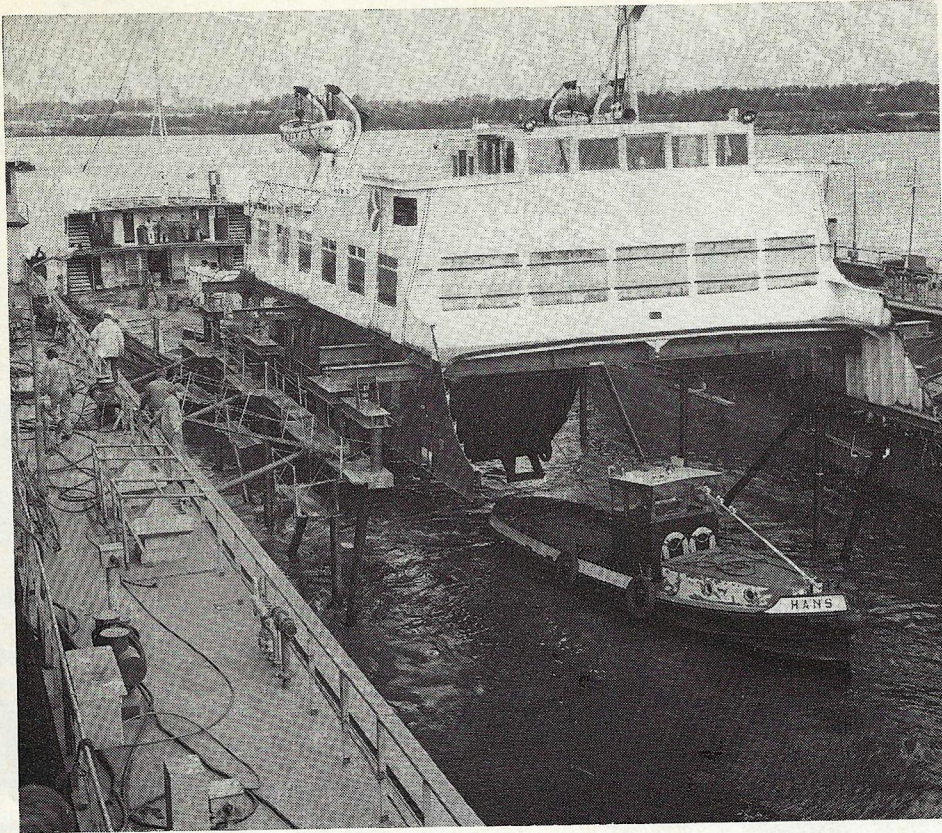
ontwikkeld tot een grote afdeling, die zich los van de scheepsreparatie-activiteiten, bezighield en houdt met het vervaardigen van olie- en gasstookinstallaties, airconditioning en apparatenbouw.

Hiermede zijn we dan aangeland bij het tijdstip waarop zich bij De Jong weer veranderingen gaan voltrekken. Want in juli 1974 werd het scheepsreparatiegedeelte van het bedrijf door Boele overgenomen. De niet op de scheepsbouw gerichte activiteiten van A. de Jong B.V. — te weten stromingstechniek en airconditioning — werden ongewijzigd voortgezet. Voor het scheepsbouwgedeelte werd de naam Scheepsreparatiebedrijf De Jong B.V. ingevoerd en de plaatselijke leiding van

het bedrijf bleef ongewijzigd berusten bij adj. directeur, de heer J. J. Tunderman.

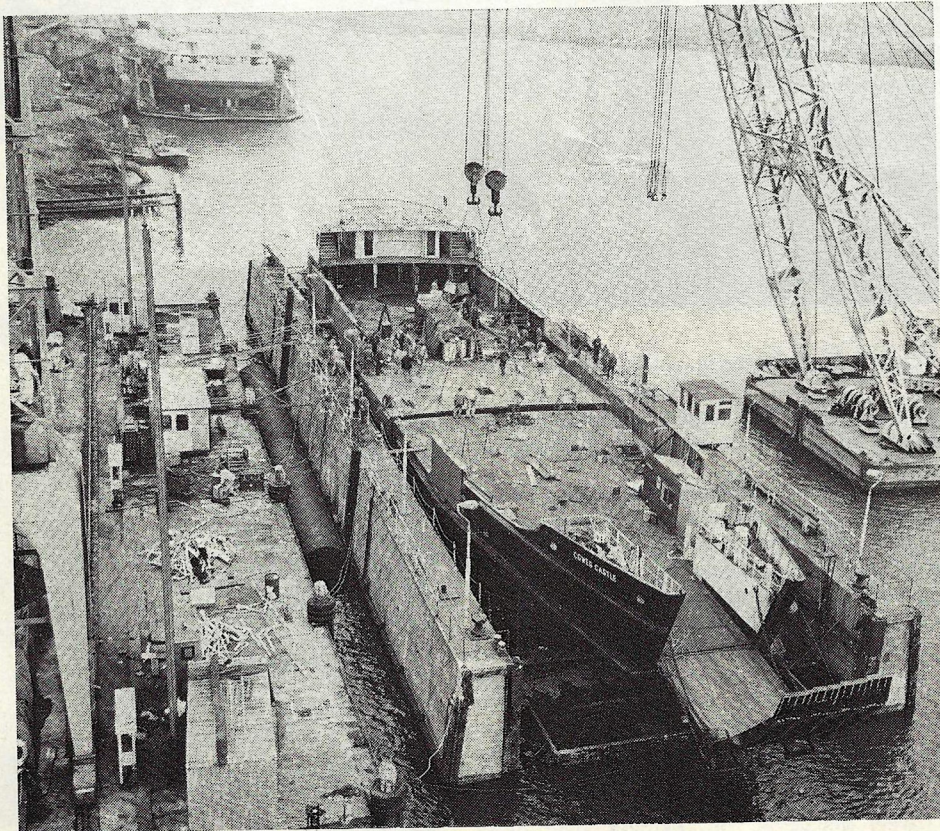
Na één jaar Boele zijn uiteraard nog geen grote veranderingen opgetreden. Alle mogelijkheden worden grondig bestudeerd. Het is nog niet bekend in hoeverre er veranderingen zullen komen. Maar wel is duidelijk, dat de geschiedschrijving van De Jong B.V. andermaal een nieuw hoofdstuk begonnen is. Dat zal zeker met de nodige problematiek gepaard gaan, maar de geschiedenis van het bedrijf leert, dat overschakelen steeds met voortvarendheid is aangepakt. En dat zal ook nu wel weer het geval zijn. Temeer, daar moeder Boele de dochter met raad en daad terzijde kan staan.





„Coves” wordt weggevaaren. „Castle” blijft staan.

De verlenging uit de lucht gezien.



BEDRIJF IN OK

Het bedrijfsgebeuren spitte zich in de afgelopen maand sterk toe op de verlenging van de „Cows Castle”. Deze verlenging werd op uitzonderlijke wijze doorgevoerd. Liever gezegd: konden op uitzonderlijke wijze doorvoeren, omdat dat we toevallig goed in onze dokk zaten.

In de eerste plaats was dok II nog niet weg en ten tweede lag een dok van de Jong B.V. hier, waarvan we dankbaar gebruik konden maken.

Zou de verlenging van de „Cows Castle” zich uitsluitend beperkt hebben tot een „simpele” verlenging dan zouden we er in deze annalen beslist niet zoveel tamtam over maken. Maar het schip moest nog verhoogd worden ook en de accommodatie moest aanzienlijk uitgebreid en verlengd worden.

Dat stemde onze bedrijfsleiding ernstig tot nadenken en als die jongeren eenmaal met rimpels in het voorhoofd zitten te piekeren, dan kun je er een heel mooi woord op zeggen dat er een goed idee uit de bus komt.

Dit kwam er uit:

1. Het gedeelte van de accommodatie dat verlengd moet worden, brengen naar de lasloods.

2. Met het gedeelte dat gehandhaafd blijft, halen we een foefje uit. Zo foefje:

a. we maken een stellage in dok II
b. we brengen zware dekbalken onder de accommodatie aan en snijden de accommodatie los.

c. De „Cows Castle” in dok II varen en tussen de daar gemaakte stellages manoeuvreren. Dok omhoog brengen. Dekbalken komen op stellage (met pennen er tussen) te rusten. Zover omhoog brengen, dat schip er onderuit gevaan kan worden. Ziezo, de accommodatie er „automatisch” afgetild en blijft wachten tot de tijd van herplaatsen daar is. (zie voorplaat)

3. „Cows Castle” in dok V (van de Jong B.V.) varen. Schip doorsnijden. Bok voorschip naar voren plaatsen. Lijndsectie tussenplaatsen. Verlengingswerken.

IGHEDEN TOBER

4. Huid 2 meter opbouwen voor verhoging van het schip.

5. „Cowes Castle” terug naar dok II om het dekhuis weer op te halen.

Zo: „Cowes Castle” onder dekhuis varen — dok zakken, zodat dekhuis weer op schip zakt — stellen met pompen — pompen weg — schip droogzetten.

6. Verlengde gedeelte van accommodatie bijplaatsen.

De gehele operatie kostte minder tijd dan schrijver dezes nodig had om te snappen hoe het in zijn werk was gegaan. Op 5 oktober schip aan de werf — op 11 oktober dekhuis er af — op 14 oktober verlengd — op 25 oktober alles weer herplaatst.

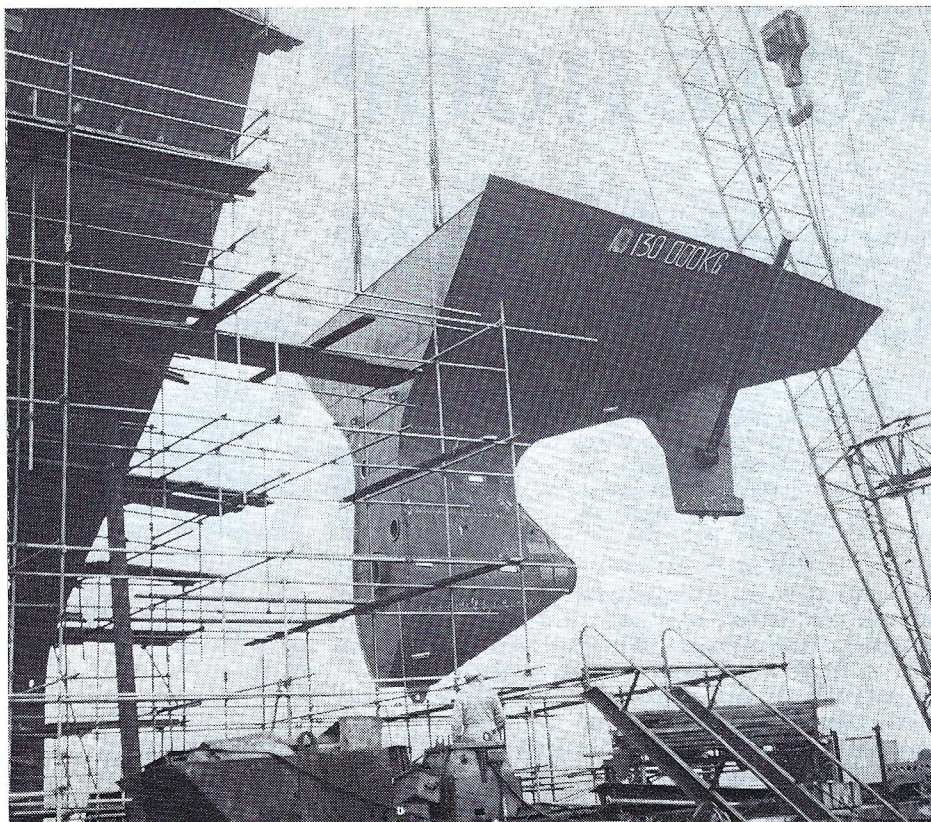
Andere zaken

Ondertussen werd in de nieuwbouwafdeling driftig aan de vervolmaking van de „Pascal” — bouwnummer 1055 — gewerkt. Op 14 oktober werd mijnheer Pascal voorzien van een keurig achterwerk van 130.000 kg.

Vervolgens kreeg hij op 30 oktober een neus aangemeten, die hij medio december dicht moet knijpen, want dan zal hij moeten zwemmen.

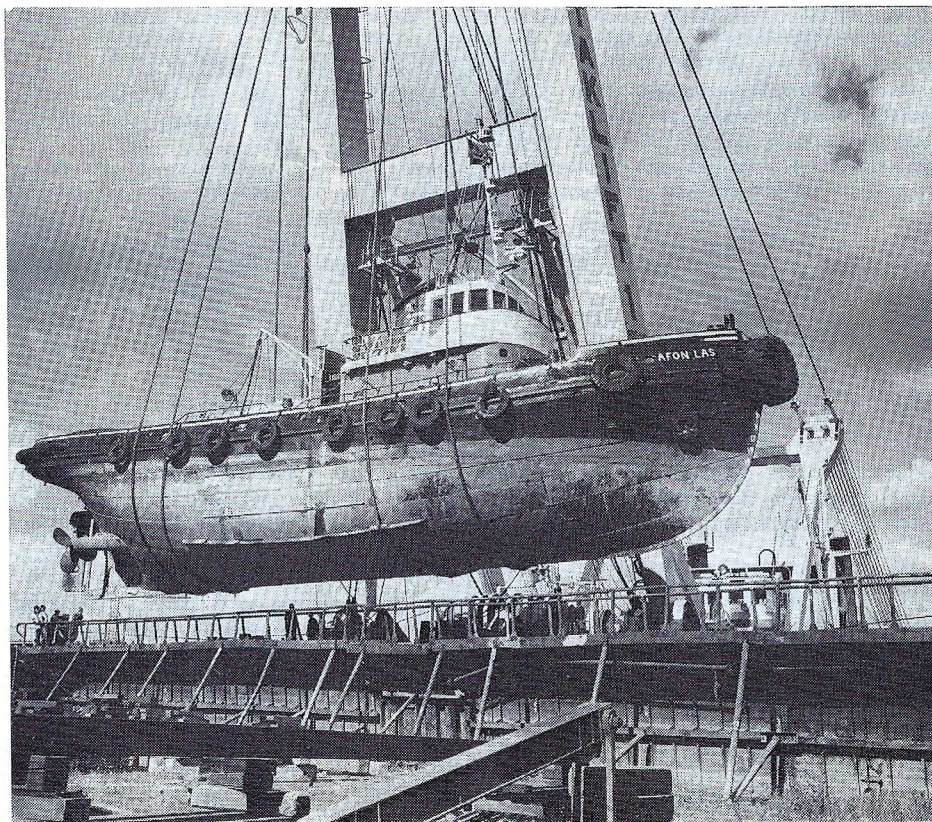
Andere vermeldenswaardigheden zijn o.a. dat de sleepboot „Afon Las” bij kop en kont gepakt werd en achteloos in de bouwput van de nieuwbouwhelling werd gezet. Niet alleen omdat we dat zo'n aardig gezicht vonden, maar er was nog een bijkomstigheid. De hele machine-installatie krijgt een grondige opknappbeurt en de boot krijgt nieuwe straalbuizen.

Nu we toch bij de werktuigbouwers zijn: een vorige maal vertelden we U, dat de hoofdmotorfundatie van de „Isbritt” door hen werd vernieuwd. Welnu, eenzelfde karwei zijn ze aan het bewerkstelligen op de „Baron Renfrew”. Alleen, de „Isbritt” was een betrekkelijk klein schip met een 6 cylinder en de „Baron Renfrew” is een heel groot schip met twee 9 cylinder-motoren. En dat scheelt zeker drie slokken op een borrel.



Een fraai achterwerk van 130.000 kilo.

... achteloos in de bouwput gezet ...



VAN DE GROTE HOOP

Aan de rand van een bos — zo vertelt ons een heel oud, vergeten schoolboekje, leefde een oude man. De dorpingen schuwden hem een beetje, want de man leefde wat teruggetrokken. Dat niet alleen, maar hij stond bovendien bekend als erg gierig. Hij was altijd eenvoudig gekleed, rookte niet, dronk niet en deed heel karig inkopen in het dorp.

Op een dag kreeg de man bezoek van de dorpspastoor. De pastoor had wel even getwijfeld, want hij moest bij de oude man een bijdrage gaan vragen voor een liefdadig doel. Maar het feit, dat hij bij alle dorpingen aan moest kloppen, deed hem besluiten ook deze man, die gierigaard, te bezoeken. Dan had hij in ieder geval zijn plicht gedaan.

De moed zonk hem in de schoenen, toen hij door de oude man binnengelaten werd. Alles ademde een sfeer van soberheid. Eenmaal aan de kale tafel gezeten bood de pastoor de man een sigaar aan, die prompt geweigerd werd. „Zonde van 't geld”, bromde de man. „U hoeft hem niet te betalen”, glimlachte de pastoor. „Dat maakt geen verschil”, zei de man en bood de pastoor een vuurtje aan door een afgebrande lucifer in de haard te steken, aldus vermijgend om een nieuwe lucifer te moeten gebruiken.

Na een algemeen praatje over het weer stapte de pastoor op. Het had geen zin om met zijn verzoek voor de dag te komen. „Wat kwam U doen, mijnheer pastoor?” kwam het onverwachts. De pastoor raakte een beetje in verlegenheid. Wat nu? Hij kon moeilijk zeggen, dat hij om een bijdrage kwam, maar dat hij — na wat hij gezien had — van zo'n vrek toch niets verwachtte. Iets liegen maar? Maar dat kon hij niet over zijn herderlijk hart verkrijgen. Schoorvoetend zei hij: „Wel, beste man, om eerlijk te zijn, ik kwam eigenlijk om een bijdrage vragen voor een tehuis voor invaliden, maar ik heb inmiddels, geloof ik, wel mogen constateren. . . .”

Verder kwam hij niet, want de oude man liep glimlachend naar een kast, rommelde er wat in en overhandigde de pastoor twee briefjes van honderd gulden.

De pastoor stond sprakeloos en wist niet hoe hij het had. Hij zocht naar woorden, maar vond ze niet. 't Was ook niet nodig, want de oude man zei: „Als ik niet zo zuinig was geweest, mijnheer pastoor, had ik U dit niet kunnen geven. En nu wens ik U goeie dag.”

Dit mooie verhaaltje stond in een oud vergeten schoolboekje. Een heel ouderwets boekje, waar de onderwijzers van vandaag stellig met minachting naar zouden kijken.

Maar, zoals met veel ouderwetse dingen, heb je er vaak meer aan dan aan menige moderniteit. Dat verhaaltje vestigt — hoe primitief ook — met klem de aandacht op het verschil tussen zuinigheid en gierigheid.

Gierigheid komt als een ondeugd naar voren, maar zuinigheid als een deugd.

Een ook weer ouderwets — afgedaan gezegde — luidt: Zuinigheid met vlijt bouwt huizen als kastelen. In onze huidige welvaartstijd blijft dat onverkort van kracht. Zuinigheid is een deugd. Als het onttaardt in gierigheid wordt het een ondeugd.



We zullen het — tot zover — roerend met elkaar eens zijn. Zijn we dat nog, als we die zuinigheidsgedachte op het bedrijf van toepassing brengen?

Op het bedrijf gaat alles in het groot. Thuis in ons schuurtje hangt één combinatietang. Op het bedrijf zijn er honderden. Thuis een jampotje met boutjes en moertjes. Op het bedrijf zijn er duizenden. In een laatje een paar potloden en pennen. Op kantoor zijn ze niet te tellen. Op het bedrijf gaat het — zoals men zo gemakkelijk zegt — van de grote hoop. En in dat licht gezien lijkt zuinigheid op het bedrijf een belachelijke zaak.

Maar toch is het dat niet. Het principe blijft gelijk. Dat boutje thuis heeft dezelfde waarde als het boutje op de grote hoop. De blocnote thuis is net zo duur als de blocnote op kantoor. Alleen: bij de grote hoop gooi je het veel gauwer weg. Dank je veel gauwer af, vaak onnodig.

En dat is het, waar we graag de aandacht op willen vestigen. Denkt U niet, dat we U willen betuttelen om maar vooral erg zuinig te zijn. Waar we op willen wijzen is het soort zuinigheid, waar niemand aanstoot aan kan nemen en waar we eigenlijk allemaal de hand aan moeten houden en dat is: vermindering van onnodig verbruik en gebruik.

Waarom een potlood weggegooid als het nog niet voor de helft gebruikt is? Of een elektrode?

Waarom een ellenlang telefoongesprek als je het met een paar woorden afkunt? Waarom fotocopieën maken, als je net zo goed een doorslagje had kunnen nemen? Waarom opbellen naar Londen, als je net zo goed een briefje had kunnen schrijven? Waarom licht laten branden als er genoeg daglicht is? Waarom gereedschap neergesmeten als je het ook weg kunt leggen?

't Is allemaal onnodig. Zeker, voor het bedrijf betekenen al deze slordigheden geen rampzalige verliespost. De kwestie is alleen maar, dat het allemaal zo zinloos is. Nutteloze verspilling. Het vormt bij elkaar misschien geen groot bedrag, maar het is wel een weggegooid bedrag. Dat zou je beter kunnen besteden, zoals die zuinige man uit ons verhaaltje deed.

Verslag van de Vergadering van de Ondernemingsraad

gehouden op woensdag 1 oktober 1975

Aanwezig waren: de heer Joh. Boele, voorzitter;

de gekozen leden, de heren: M. J. de Bel, H. Dokter, A. Euwijk, Joh. Harreman, M. Hollander, W. H. Langestraat, W. Pottuit, J. van Sinderen, L. Teeler, P. Tuk, secretaris, R. Veerman, A. Verschoor, B. L. de Weerd, B. Westerbeek;

twee leden van de Jongerencommissie;

de heer G. J. Cieraad;

de heer J. Th. Küppens Groot, notulist.

Afwezig: Het gekozen lid, de heer M. G. W. ten Bosch, was verhinderd de vergadering bij te wonen.

1. OPENING

Te 12.45 uur opent de voorzitter de vergadering en heet allen welkom.

Hij staat allereerst een ogenblik stil bij het overlijden van het gekozen lid van de O.R. de heer A. C. Dekker.

De heer Dekker heeft ons bedrijf gedurende ruim 35 jaren trouw gediend: in die jaren heeft hij gedurende verschillende zittingsperiodes, na deel te hebben uitgemaakt van de Kern, zich ook bijzonder veel moeite gegeven voor het werk van onze Ondernemingsraad.

Van wie wij, zoals de voorzitter zegt, node afscheid namen en die binnen deze Raad bijzonder gemist wordt.

De voorzitter stelt voor de heer Dekker in stilte te gedenken.

Staande gedenken de aanwezigen dan de heer Dekker.

De voorzitter, het woord hernemend, zegt dat het leven verder gaat, dus ook het werk van de Raad onze aandacht opeist en stelt dan punt 2 van de agenda aan de orde.

2. INGEKOMEN STUKKEN

Aangezien in de opvolging van de heer A. C. Dekker voorzien diende te worden en als eerste de heer J. Padilla Gonzalez volgens het Proces Verbaal van de uitslag O.R.-verkiezing van 1973 in aanmerking kwam, werd hij gevraagd de opengevallen plaats in te nemen.

De heer Padilla Gonzalez liet schriftelijk weten, dat hij meende op grond van persoonlijke overwegingen van het lidmaatschap van de Ondernemingsraad te moeten afzien. De voorzitter is van mening, dat wij deze beslissing hebben te respecteren.

Volgens eerder genoemd Proces Verbaal komt nu de heer W. Pottuit in aanmerking. De heer Pottuit heeft in een brief verklaard een benoeming te aanvaarden.

De voorzitter wijst er dan op, dat het werk van een ondernemingsraadslid de heer Pottuit niet vreemd is, aangezien laatstgenoemde ook in de vorige zittingsperiode deel uitmaakte van de Raad.

De uitslag van de laatste verkiezing bracht hem niet terug in de Raad, maar de voorzitter meent, dat de heer Pottuit ongetwijfeld met intense belangstelling het werken van de O.R. steeds zal hebben gevolgd. De heer Pottuit beaamt dit en zegt toe te trachten zo snel mogelijk aansluiting te verkrijgen met de thans in behandeling zijnde zaken.

Ruim 19 jaren hebben wij, zo zegt de voor-

zitter, een overlegorgaan — Ondernemingsraad — en hij hoopt persoonlijk van harte, dat wij deze Ondernemingsraad in deze vorm zullen kunnen blijven behouden. Het zou ongetwijfeld een stap achteruit zijn als datgene zou plaatsvinden waarover in de laatste tijd zoveel bericht wordt en daardoor een zekere vorm van polarisatie binnengehaald wordt.

De voorzitter verklaart hiermede de heer W. Pottuit als lid van de Ondernemingsraad geïnstalleerd.

Er zijn verder geen ingekomen stukken.

3. MEDEDELINGEN VAN DE VOORZITTER

Wat de werksituatie betreft kan de voorzitter mededelen dat ondanks vele problemen, weinig vervoer en lage vrachtenmarkt, toch orders in de reparatie-sector verkregen konden worden tegen zeer scherpe prijzen (wat wil zeggen vaak nauwelijks de kostende prijs dekkend).

Uit de aard der zaak zijn reders gehouden zeer korte levertijden te bedingen. Voor een uit te voeren reparatie zal zo lang mogelijk en op het meest gunstige ogenblik gewacht worden; dat betekent voor ons, dat een offerte omgaand gemaakt dient te worden en een korte levertijd vereist is. Na opdrachtverstrekking kan niet meer aan de levertijd gesleuteld worden.

Aangezien de reder op de vrachtenmarkt grote concurrentie ontmoet kan hij een overschrijding van geplande tijden niet permitteren.

Gezien onze goede naam en onze relaties lukt het gelukkig nog orders te verkrijgen. Wat de nieuwbouw betreft is de spoeling werkelijk dun. Er is een grote concurrentie vanuit Japan.

Er zullen binnenkort twee verlengingen worden uitgevoerd; een dezer schepen wordt zondag a.s. aan de werf verwacht.

De Commissie II is met een rapport naar buiten getreden. De voorzitter zegt, dat afgevaardigden de binnenkort plaatsvindende hoorzitting zullen bijwonen teneinde zondig onze stem ook daar te laten horen.

Een der gekozen leden zegt zich af te vragen of niet nagegaan moet worden of de verhouding 25 % nieuwbouw, 75 % reparatie wat herzien moet worden.

Voor het stralen van tanks moet het schip in het dok blijven; voor langere tijd blijft het dok bezet.

Ja, zegt de voorzitter, we zouden dan best een tweede dok III kunnen gebruiken. Het aantal schepen geschikt voor de dwarsstellingen is duidelijk minder. Mede door prijsdalingen ontstaat er geen opgewekt totaalbeeld voor de naaste toekomst. Laten wij hopen, dat wij met zijn allen wel aan het werk kunnen blijven en onze afschrijvingen verdienen. Dat wij snel en op tijd kunnen leveren moge onze kracht blijven. De voorzitter hoopt, dat iedereen daarvoor zijn beste krachten zal blijven geven.

Ten aanzien van de Willemverbindingen zegt de voorzitter, dat wij nog niet veel verder gekomen zijn.

Omtrent de dijkverlegging kan op dit moment nog niets gezegd worden.

De voorzitter stelt dan de gekozen leden ervan in kennis, dat de heer H. Smid (Bedrijfsgeneeskundige Dienst) de wens te kennen gegeven heeft ons te verlaten.

Het tijdstip waarop moet nog in gemeen overleg worden bepaald.

Ten aanzien van de vakature van Veiligheidskundige kan de voorzitter berichten, dat momenteel met 2 kandidaten gesprekken gevoerd worden; met een derde kandidaat kan mogelijk na het eerste oriënterende gesprek verder gesproken worden. De heer Rus heeft inmiddels een eerste rapport ingediend, hetwelk nu door de directie bestudeerd wordt.

Het verslag Balansbespreking is in concept gereed en zal, zo zegt de voorzitter, de Raad van Commissarissen worden voorgelegd.

Zo spoedig mogelijk zal dit stuk aan de Agenda-commissie worden gezonden.

Aangezien de voorzitter geen verdere mededelingen meer heeft, stelt hij punt 4 van de agenda aan de orde.

4. BESPREKING VAN HET VERSLAG VAN DE OR-VERGADERING, GEHOUDEN OP 20 JUNI 1975

pag. 1. Scholing O.R.-leden

Juist vandaag is de eerste conferentie te Helvoirt gestart. Ieder gekozen lid heeft een overzicht van de deelnemers van die conferentie ontvangen waaraan hij hoopt deel te nemen.

Dok II

Nog niet beslist kan worden of en zo ja wanneer dok II ligplaats bij Scheepsreparatiebedrijf de Jong zal krijgen. Voorlopig wordt dit dok nog dringend hier aan de werf benodigd.

Integratie arbeidsvoorwaarden scheepsreparatiebedrijf de Jong B.V.

De voorzitter deelt mede dat de integratie arbeidsvoorwaarden thans afgerond is tot vrijwel ieders tevredenheid.

pag. 2. Cursus Engelse taal

De voorzitter zegt vernomen te hebben, dat beide cursussen vorige week goed van start zijn gegaan.

Een desbetreffende vraag beantwoordend vindt hij het juist, dat indien blijkt dat in het seizoen 1976/1977 wederom eenzelfde cursus kan worden georganiseerd, diegenen die thans niet aan bod konden komen, voorkeur voor een inschrijving zou moeten worden gegeven.

Staalgritten

De voorzitter deelt mede, dat inmiddels een eerste gesprek heeft plaatsgevonden. Hij moet ook hier vaststellen dat hoe dieper je in een zaak doordringt, hoe moeilijker het soms wordt om tot goede oplossingen te komen. Er is een subsidie-aanvraag ingediend om betere apparatuur aan te kunnen schaffen.

Premie voor het Sociaal Voorzieningsfonds

Per 1 september j.l. betalen ook onze medewerkers van Scheepsreparatiebedrijf de Jong B.V. premie.

De voorzitter deelt dan mede, dat de mogelijkheid bestaat dat binnenkort tweemaal per week een masseur op de B.G.D. aanwezig zal zijn. Dit zal vanzelfsprekend

besparend werken, terwijl het ook voor de betrokken medewerkers/patiënten prettig is zonder reis- en wachttijden geholpen te kunnen worden.

pag. 3. Was- en kleedgelegenheden Lasloods West

Er zijn nieuwe tekeningen ingediend, maar een bouwvergunning mocht nog niet ontvangen worden. De voorzitter betreurt het lange uitblijven en het slepende van deze zaak.

Desgevraagd deelt de voorzitter mede, dat voor uitkeringen uit het Fonds ter verbetering van Arbeidsplaatsen aanvragen zijn ingediend. Inderdaad, zo wordt een vraag van een der gekozen leden beantwoord, is er een plafond voor het totaalbedrag per bedrijf afhankelijk van het aantal werknemers; idem voor de aanvragen, terwijl er ook een is voor het totaal van beschikbaar te stellen bedragen over het gehele land.

Voor korte tijd verlaat de voorzitter hier de vergadering en neemt de heer Cieraad waar.

pag. 5. Fusie Ketting en Muilwijk B.V.

De fusiebesprekingen zijn afgesloten. De onderhandelingen hebben tot een positief resultaat gevoerd en de 65 medewerkers blijven normaal in dienst. Na het tekenen van de overeenkomsten, naar verwacht donderdag of vrijdag a.s. zal de fusie een feit zijn. De voorzitter verzoekt de gekozen leden hiervan kennis te nemen.

5. BESPREKINGEN VAN DE VERSLAGEN VAN VERGADERINGEN VAN DE KLEINE COMMISSIE

Verslag van 17 juni 1975

pag. 2. Een der leden betreurt het, dat ten aanzien van het besprokene sub 2.e.5. — klachten over het ophangen van wasgoed — in het onderhavige geval niets kan worden ondernomen omdat de huurovereenkomst ons daartoe geen mogelijkheid laat.

Verslag van 29 juli 1975

Vastgesteld wordt, dat een aantal zaken in onderzoek is. De voorzitter is ervan overtuigd dat binnenkort eigener beweging door betrokkene de nodige informatie zal worden verstrekt.

Verslag van 26 augustus 1975

pag. 2 Een dialoog tussen twee gekozen Ondernemingsraadsleden bevestigt alleen maar het in het betrokken verslag vermelde, ten aanzien van de klemmen, die bij de zuurstofslangen gebruikt worden. De drie verslagen gaven verder geen aanleiding tot vragen noch tot het maken van opmerkingen zodat de voorzitter overgaat naar agendapunt 6.

6. BESPREKING VAN HET VERSLAG VAN DE VERGADERING VAN DE JONGERENCOMMISSIE VAN 3 SEPTEMBER 1975

pag. 1. Een der gekozen leden zou gaarne nader omtrent het onder „Opleiding” genoemde Bemetal-voorstel worden ingelicht. De voorzitter antwoordt, dat dit voorstel beoogde om de examens voortaan in het najaar te houden in plaats van in het voorjaar. Dit was echter een ondoordacht en daardoor uiteraard niet acceptabel voorstel.

Vele directies, ook wij, schreven aan de stichting Bemetal daaromtrent. Het voorstel is dan ook door het bestuur van die stichting teruggenomen.

Naar aanleiding van het vermelde onder Disco-avond zegt de voorzitter desgevraagd, dat zo'n avond hoogstens door en onder verantwoordelijkheid van het bestuur van de Personeelsvereniging zou kunnen worden georganiseerd.

pag. 3. Gevraagd wordt naar doorgang van de excursies. De voorzitter laat weten, dat deze doorgang kunnen vinden en de heer Cieraad voegt daaraan toe, dat op korte termijn deze zaak zal worden afgewerkt.

7. WERKCLASSIFICATIE- BEOORDELINGSSYSTEEM

Op verzoek van de voorzitter licht de heer Cieraad dit punt nader toe.

J.l. maandag is een eerste bespreking geweest met de werkclassificatie-commissie. De heer Platteeuw, van het Raadgevend bureau Zuidema, was daarbij tevens aanwezig.

Er is uitsluitend over het beoordelingssysteem gesproken met name over eventuele aanpassingen t.b.v. het huidige systeem.

Ook is geïnventariseerd op welke punten het systeem in zijn algemeenheid verbeteringen behoeft.

Om de gekozen OR-leden zo volledig mogelijk te informeren zullen zij van alle besprekingen van deze commissie het verslag ontvangen en zal tussentijds mondeling verslag worden uitgebracht van de stand van zaken.

8. BETALING VAN OVERWERK VERRICHT OP ZATERDAG NA 0.00 UUR

Een der gekozen leden van de O.R. licht dit agendapunt toe.

Gesteld wordt, dat een medewerker, die in dagdienst werkt en over moet werken, welk overwerk vóór 24.00 uur aanvangt en in die nacht voortduurt, de volgende werkdag slaapuren toegekend worden.

Wanneer die medewerker over moet werken, waarbij dat overwerk vrijdagavond vóór 24.00 uur aanvangt en gedurende de nacht voortduurt, worden hem voor die uren voor de zaterdag, zijnde geen werkdag, geen slaapuren toegekend.

Om dit te compenseren wordt gevraagd om geen slaapuren toe te kennen maar vanaf het tijdstip „zaterdag 0.00 uur” een overwerktoeslag van 75 % toe te kennen. De voorzitter antwoordt, dat hij zich afvraagt of door het treffen van een zodanige regeling, hetgeen inhoudt dat voor het werken op dezelfde tijden voor verschillende groepen medewerkers (nachtdienst en overwerk) een verschillende betaling ontstaat, wel verantwoord is. Overigens komt overwerk in de nacht van vrijdag op zaterdag slechts incidenteel voor. Het voorstel van de gekozen leden verlangt zeker een nadere bestudering. De voorzitter wijst er voorts op dat deze nadere bestudering kan inhouden, dat de bestaande regeling niet gewijzigd wordt. Aangenomen mag worden, dat men zonder meer bereid is het resultaat van deze nadere bestudering af te wachten.

9. CENTRAAL OVERLEGORGAAN TEN BEHOEVE VAN DE ONDERNEMINGEN WERKZAAM IN DE BOELE-GROEP

De secretaris heeft zich afgevraagd, nu er

voorbereidingen getroffen worden om ook bij Scheepsreparatiebedrijf de Jong B.V. tot een Ondernemingsraad te komen, (bij D.v.d. Wetering B.V. functioneert reeds een O.R.) of het geen aanbeveling verdient reeds nu aan een Centrale Ondernemingsraad te denken, omdat als wij tot een C.O.R. zouden willen komen veel studie en voorbereiding nodig zijn.

De voorzitter antwoordt, dat zoals bekend verondersteld mag worden, momenteel een studie gemaakt wordt omtrent een eventuele wijziging van de Wet op de Ondernemingsraden; de Sociaal Economische Raad is inmiddels om een advies gevraagd. De Regering liet al weten in welke richting gedacht wordt.

Wij zullen moeten afwachten in welke richting het straks werkelijk gaat. Jammer zou het zijn nu bepaalde zaken te ondernemen en beslissingen te nemen, die straks dan weer gewijzigd moeten worden, Overal worden gedachten geformuleerd, die sterk van elkaar afwijken. Er zal nog veel en goed overleg gevoerd moeten worden.

De voorzitter ziet de C.O.R. nog niet, maar, zo zegt hij, ik ben zeer geporteerd voor een goed functionerende O.R., als een integrerend onderdeel van het gehele bedrijfsgebeuren.

Bezien wij onze eigen O.R. dan mogen wij vaststellen, dat wij altijd veel steun aan elkaar hebben en alhoewel er ook wel meningsverschillen zijn komen wij steeds weer tot goede besluiten.

Diep te betreuren zou ik het vinden, wanneer dat in de toekomst zou gaan veranderen.

De secretaris dankt de voorzitter voor zijn woorden en vraagt dit punt te mogen terugnemen en te laten rusten tot er meer duidelijkheid in de ganse materie is gekomen.

Desgevraagd zegt de voorzitter, dat informeel overleg tussen onze O.R. en die van de dochters altijd mogelijk is.

10. INTRODUCTIEBOEK

De voorzitter zegt kennis genomen te hebben van de vele concepten en van de in een werkvergadering geformuleerde vragen en opmerkingen. Deze laatste zijn bestudeerd en de antwoorden daarop kunnen U een dezer dagen ter kennis worden gebracht.

Van mening is hij echter, dat nu deze zaak verder kan worden afgewerkt, het zinvoller is, wanneer dit door een kleine commissie geschiedt.

Beslist wordt, dat de leden van de Agenda-commissie van de O.R. aan de afsluitende werkzaamheden zullen deelnemen.

11. a. Aangezien ook dit jaar een Kerstpakket zal worden uitgereikt zal getracht worden het introductieboek met de dan gereed zijnde inhoud — het zal een losbladige uitgave worden — uit te reiken.
- b. Een der gekozen leden vraagt nog wanneer de afrekening stookkosten verwacht kan worden. Geantwoord wordt, dat deze officieel vóór 1 december er behoort te zijn.

Niets meer aan de orde zijnde dankt de voorzitter allen en sluit te 16.00 uur de vergadering.

Problemen bij autoschade?

WEET DAN WAAR U TERECHT KUNT



Autoschade is een hoogst vervelende zaak. Alleen de tijd al en de moeite die het kost, om de zaak weer gerepareerd te krijgen, is op zichzelf een hoofdstuk in mineur. Ook de financiële nasleep is dikwijls een nare kwestie. Het te betalen eigen risico — bij eigen schuld — betekent een strop en het verlies van de no-claimkorting doet er nog een schepje bovenop. Het kan ook voorkomen, dat — volgens u — de verzekeraar te weinig uitkeert en ook kunt u het niet eens zijn met de uitspraak over de kwestie, wie de schuld draagt van de aanrijding. De vele kwesties, die zo dagelijks opgeworpen worden, zijn ontelbaar. Want in Nederland zijn meer dan drie miljoen motorrijtuigen verzekerd en jaarlijks zijn ongeveer 800.000 schaden te regelen.

De verzekeringsmaatschappijen werden overstelpt met klachten en met vragen om nadere uitleg of informatie. In 1973 besloot de Nederlandse Unie van Schadeverzekeraars, waarbij alle bonafide verzekeringsmaatschappijen zijn aangesloten, een Inlichtingen- en Klachtenbureau voor schadeverzekeringen in het leven te roepen.

Dit bureau, dat volkomen onafhankelijk optreedt is nog betrekkelijk jong en geniet derhalve nog geen grote bekendheid. Toch is het voor elke gemotoriseerde weggebruiker van belang om deze naam met het adres (Groot Hertoginnelaan 8, Postbus 3370, Den Haag) bij verzekeringspapieren te noteren.

Het Inlichtingen- en Klachtenbureau begon zijn werkzaamheden op 2 april 1973. Uit het jaarverslag over 1974 hebben we voor u een aantal gegevens geput, die van belang zijn.

Belangrijk is o.a., dat het bureau snel werkt. Van de 1589 gevallen, die in 1974 in behandeling werden genomen, waren er 828 binnen één week afgedaan. Binnen twee weken 294, binnen drie weken 165. Dit staat in lijnrechte tegenstelling met de soms maanden slepende afwikkeling van schaden. Het I.K.B. kan zo snel werken omdat zij niets anders doet dan kwesties behandelen.

De verzekeringsmaatschappijen, die heel wat meer te doen hebben dan zich verdiepen in nasleep van schaden, hebben niet voor niets deze „tak van dienst” centraal ondergebracht bij het I.K.B.

De verzekeringsmaatschappijen hebben zich verbonden om alle beschikbare gegevens en inlichtingen te verstrekken, die het I.K.B. vraagt en ze hebben op zich genomen om een advies van het I.K.B. ook inderdaad uit te voeren.

Met welke vragen of klachten kunnen wij, gemotoriseerde weggebruikers, nu bij het I.K.B. terecht?

Laten we beginnen met op te sommen, waarmee u bij het I.K.B. **niet** terecht kunt.

1. Waar kan ik dat-en-dat risico het goedkoopst dekken?
2. Ik heb een offerte van maatschappij X. Is dat een goede maatschappij?
3. In een advertentie wordt een x-premie voor autoverzekering genoemd. Is dat wel solide?

Al deze vragers moet het I.K.B. teleurstellen. Het antwoord luidt in eerste instantie, dat het I.K.B. een instelling is welke zich niet bezig mag houden met het afsluiten van verzekeringen of met het aanbrengen van bepaalde verzekeraars.

Elke schadeverzekeraar die op onze markt als zodanig werkzaam is, staat onder financiële controle van de Verzekeringskamer in Apeldoorn, hetgeen een waarborg voor de solvabiliteit van de verzekeraar inhoudt. Bij grote premieverschillen voor eenzelfde risico is het zaak na te gaan of er geen verschil bestaat in de omvang van de dekking.

Een bepaald soort advertenties waarin bijvoorbeeld extreem lage autopremies worden voorgespiegeld en de adverteerder als adres slechts een postbusnummer vermeldt, doet weinig vertrouwenwekkend aan.

In de meeste gevallen adviseert het I.K.B. de vragers zich te wenden tot een goede assurantietussenpersoon die zijn vak beheerst en de markt kent.

Waarmee kan men dan wel bij het I.K.B. terecht? In het algemeen gesproken kunt u het I.K.B. raadplegen als u uw twijfels hebt over de juistheid van de schuldvraag. U hoeft zich namelijk niet neer te leggen bij wat in eerste instantie over de schuld kwestie beslist wordt.

Want het is inderdaad zo, dat het I.K.B. een advies aan de verzekeraar kan geven om u alsnog in het gelijk te stellen. Van de eerder genoemde 1589 gevallen, die het I.K.B. in 1974 te behandelen kreeg, werd in 316 gevallen de „klager” in het gelijk gesteld.

Er heersen nogal wat misverstanden over de schuldvraagproblematiek.

LINKS-AFFERS BIJVOORBEELD

Vrij frequent worden klachten ontvangen van automobilisten die betrokken waren bij een botsing tijdens het links-af slaan en daarna niet of niet geheel de schadevergoeding ontvingen waarop zij hadden gerekend.

Uit veel van die gevallen blijkt, dat men zich min of meer op het standpunt stelt: „Als ik mijn linker richtingaanwijzer in werking stel, dan dient het tegemoetkomende en het achteropkomende verkeer maar rekening te houden met mijn links-af manoeuvre”.

Deze opvatting is in strijd met de wet en uit vele rechterlijke uitspraken blijkt, dat de links-affer (mede-)schuldig wordt verklaard omdat hij zijn manoeuvre onzorgvuldig uitvoerde. Op elke weg waarop ander verkeer aanwezig is blijft het

links-af slaan een gevaarlijke manoeuvre die met grote behoedzaamheid moet worden uitgevoerd, namelijk niet alvorens de bestuurder zich ervan heeft overtuigd dat dit mogelijk is zonder het rechtdoorgaande verkeer te hinderen.

SAMENSPEL

Een andere bron van vele botsingen, waarbij het dikwijls vrijwel ondoenlijk is de schuld kwestie op te lossen, betreft de categorie waarbij beide betrokken automobilisten blijk hebben gegeven van een gebrek aan samenspel in ons drukke verkeer. Goed samenspel en wat men noemt „road-sense” voorkomen meer ongelukken dan het staan op eigen (vermeende) rechten. Iets meer tolerantie, en ook begrip voor de feilbaarheid van medeweggebruikers kunnen veel conflicten voorkomen. De eigen overtuiging betreffende de schuld van de tegenpartij is op zichzelf niet voldoende. Zeker niet als die tegenpartij op zijn beurt van zijn onschuld is overtuigd. Men zal met bewijzen moeten komen om schadevergoeding van een tegenpartij te kunnen eisen.

Zulke zaken behandelt — op uw verzoek — het I.K.B. Ook kan advies

AFKOOP RENTEKAARTVERZEKERINGEN

Formulieren nu ook hier verkrijgbaar

Sedert 1 juli 1967 is de Invaliditeitswet van 1919 in liquidatie. Dit betekent onder meer, dat de (rentekaart) verzekeringen konden worden afgekocht, d.w.z. dat het bedrag van de geplakte rentezegels kon worden terugbetaald.

- aan hen, die geboren zijn in de periode 1 juli 1902 tot en met 30 juni 1931, indien de ouderdomsrente bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd minder dan f 60,00 per jaar zal bedragen;
- aan hen, die geboren zijn in de periode 1 juli 1931 tot en met 31 december 1950, ongeacht de hoogte van het bedrag van een eventuele ouderdomsrente.

Nu de afkoopperiode op 1 juli j.l. officieel is geëindigd, blijkt echter, dat enige honderdduizenden personen geen aanvraag hebben ingediend, ondanks het feit dat zij wel recht op een afkoopsom hebben. Ook de gehuwde vrouwen, waarvoor vroeger rentezegels zijn geplakt, hebben recht op die afkoopsom.

Degenen, die dit tot nog toe verzuimd hebben, wordt daarom aangeraden alsnog een aanvraag bij de Raad van Arbeid in te dienen.

Aanvraagformulieren zijn verkrijgbaar bij de postkantoren en bij de kantoren van de Raden van Arbeid. Om het voor U nog eenvoudiger te maken, zijn deze aanvraagformulieren thans ook verkrijgbaar aan de loketten van de Afdeling Personeelszaken.

gevraagd worden over de juistheid van het vastgestelde schadebedrag en men kan zich beklagen over onvoldoende activiteit van de verzekeraar om een schade met de tegenpartij te regelen.

Hoe men zich tot het I.K.B. kan wenden? Het beste is om eerst even op te bellen. Dan krijgt u uitleg hoe te handelen.

Dit is het nummer: 070 - 46.92.37.

Personalia

Boele B.V.

JUBILEA 25 JAAR

11-12 S. Aupperlee onderh.bankw.
18-12 P. Tuk koperslager/
secr. O.R.

JUBILEA 40 JAAR

16-12 C. van Gemerden constructeur

IN DIENST GETREDEN ZIJN

15- 9 Mevr. M. Hart-koorn-
Haverkamp assistente B.G.D.
29- 9 J. Canas Andres koperslager
29- 9 H. P. van Rijn torenkraandrijver
6-10 R. Heger elec. lasser

UIT DIENST GETREDEN ZIJN

8- 9 C. van der Velde l.l. pijpenbewerker
19- 9 M. Casas Iglesias elec. lasser
22- 9 W. G. Stift elec. lasser
23- 9 J. Stuart l.l. lasser
24- 9 D. M. Struijk l.l. lasser
26- 9 C. P. Notenboom l.l. mach. bankw.
26- 9 Mej. H. E. de Nekker adm. medew.
Boekhouding
26- 9 M. Sewell elec. lasser
26- 9 W. Oosterom rep. ijzerwerker
30- 9 R. Castro Carcia transporteur
30- 9 Mej. J. J. Allijn typiste
30- 9 Mevr. L. Czezot-
Nugteren werkster
3-10 D. N. Rotteveel elec. lasser
6-10 F. Pazo Garcia koperslager
9-10 S. Biekram elec. lasser

10-10 J. Nonhof l.l. lasser
10-10 P. H. Wangra elec. lasser

GEBOREN

8- 9 Juan Francisco, zoon van dhr. en mevr. J. Escot Pernia-Castro Escot
13- 9 Stefan, zoon van dhr. en mevr. J. Bañon Torres-Montero de Angulo
16- 9 Ruben, zoon van dhr. en mevr. A. Botana Perez-da Roso Coitinho
20- 9 Casper, zoon van dhr. en mevr. P. Kwak-de Haan
22- 9 José Maria, zoon van dhr. en mevr. J. M. Gonzalez Taboas-Santos Payo
1-10 Coraline Fransisca, dochter van dhr. en mevr. P. Hensen-van Wingerden
10-10 Liesbeth Marian, dochter van dhr. en mevr. G. L. Timmermans-Kock
11-10 Claudia, dochter van dhr. en mevr. J. van Diggelen-Den Haan

GEHUWD

8- 9 Dhr. J. Alvarez Alonso met mej. M. L. Madrigal Lopez
24- 9 Dhr. J. de Waard met mej. C. Mels
26- 9 Dhr. A. Ipskamp met mej. G. Sandoval Kalves
26- 9 Dhr. R. Mataheroe met mej. H. de Nekker
26- 9 Dhr. A. Mierop met mej. A. Venne-
man
3-10 Dhr. W. van de Schoor met mej. L. Kodde
4-10 Dhr. J. Fernandez Martel met mej. J. Jarillo Serrano

De Jong B.V.

IN DIENST GETREDEN ZIJN

23- 9 P. Moerman bankwerker
29- 9 J. J. Rodoe bankwerker
29- 9 A. Pegels kraanmachinist

UIT DIENST GETREDEN ZIJN

1-10 J. H. C. Niquet ijzerwerker
3-10 H. van Randwijk lasser
8-10 A. Planken ijzerwerker

OVERGEKOMEN VAN

D. v. d. WETERING B.V.

29- 9 D. J. Lambillion portier

D. v. d. Wetering B.V.

IN DIENST GETREDEN ZIJN

13-10 E. A. Lans pijpfitter
13-10 W. H. Peek magazijnbediende

UIT DIENST GETREDEN ZIJN

26- 9 W. van Santen pijpfitter
3-10 J. Hagenus brander
3-10 G. H. Jansen voorman ijzerw.

OVERGEGAAN NAAR DE JONG B.V.

27- 9 D. J. Lambillion beheerder
magazijnen

IN MEMORIAM

Op 14 september 1975 overleed op de leeftijd van 73 jaar de heer

LEENDERT BOS

Op 25 mei 1957 in dienst getreden, was hij als boorder, later als magazijnbediende werkzaam. Op 7 september 1967 werd hij gepensioneerd.

Wij wensen zijn vrouw en verdere familieleden de kracht toe dit verlies te kunnen dragen.