

MILLINGEN
aan de **HIJSKRAAN**

MILLINGEN
aan de **HIJSKRAAN**

Colofon

Millingen aan de Hijskraan is een uitgave van Stichting Millings Jaarboek in samenwerking met Stichting Vleugelmoer.

Secretariaat Stichting Millings Jaarboek: info@millingsjaarboek.nl.

Auteurs: Hanneke Beld, Marga Arents, Fred uit het Broek

Eindredactie: Marga Arents, Fred uit het Broek, Hanneke Beld, Marcel Engelen, Ton van Raaij, Mare Nynke Zijlstra, Henk van Haren

Interviewers: Hanneke Beld, Marga Arents, Fred uit het Broek

Vormgeving: bureau Janse

Ontwerp omslag: bureau Janse

Productie: BoekenGilde – www.boekengilde.nl

Dit boek kwam tot stand op initiatief van Stichting Vleugelmoer

© 2019 Stichting Millings Jaarboek

ISBN/AEN: 978-90-75872-22-4

Foto omslag: Henk van Haren

De uitgever heeft zijn best gedaan alle rechthebbenden van het (foto)materiaal in dit boek te achterhalen. Een ieder die meent dat zijn / haar materiaal zonder voorafgaande toestemming is gebruikt, verzoeken wij om zich tot ons te melden.

De ster op de punt van de torenkraan bleef voor het
eerst uit tijdens de donkere dagen voor kerstmis
van 2013. In januari 2014 klonk de toeter van de
werf niet meer.

*hoe durven ze
de ster
daarboven
zo bruut
zo nietsontziend
het baken in de nacht
te doven*

*de helling leeg
was niet genoeg
geen schip
geen schuit
de ster
moest
uit*

voor
alle Bodewes medewerkers,
zij hebben alles gegeven.

Inhoud

	Voorwoord Millings Jaarboek	8
	Inleiding	10
1.	De geschiedenis van de werf in vogelvlucht	13
2.	Millingen en de werf	25
3.	Plattegrond werf	33
4.	Hoe kwam je op de werf terecht?	37
5.	Opleiding en inwijding van nieuwelingen	45
6.	Vakmanschap	53
7.	Werkdruk en overwerk	61
8.	Bijzondere figuren en bijnamen	69
9.	Arbeidsomstandigheden en beroepskwalen	75
10.	Ongelukken	81
11.	Bazen, arbeidersbelangen en standsverschillen	89
12.	Werken op kantoor	95
13.	Directeuren	101
14.	Bijzondere schepen	109
15.	Collegialiteit en saamhorigheid	121
16.	Gein, pesterijen en explosief plezier	127
17.	Drank op de werf	133
18.	Hobbyavonden en gratis materiaal	137
19.	Feesten en tewaterlatingen	143
20.	Stakingen	149
21.	Anita, het enige meisje dat ooit als arbeider op de werf werkte	153
22.	De portiersloge	159
23.	De kantine	163
24.	Het faillissement van 1987 en de doorstart	167
25.	De sluiting in 2013	173
26.	De opening in 2018	179
	Krantenartikel 'Dit is onze werf deel van ons leven'	
	Nagekomen bericht: Van Millingen naar Australië	183
	Proefvaart op volle zee	187
	Het theaterstuk 'een eeuw Bodewes'	191
	Lijst van geïnterviewden en dankwoord	200

Voorwoord van de uitgever

In de jaren vijftig werd ik niet gewekt door mijn vader die de melkkar aan het laden was of door mijn moeder die het water oppompte, maar door het geluid van kwakende kikkers in de Molenkolk en het klinken op de werf.

Maar de werf veranderde net zoals alles in ons leven. En uiteindelijk houdt de werf in Millingen op te bestaan. Iets dat wij ons vroeger nooit hebben kunnen voorstellen gebeurde toch. Langzamerhand went de gemeenschap aan een leven zonder de werf. Ja, het gebouw is er maar het is niet meer de spil waarom ons leven draaide, het was een aantal jaren geleden een verlaten plek geworden, zonder de dagelijkse bedrijvigheid.

Juist die verlaten plek inspireerde Hanneke Beld, Marga Arents en Fred uit het Broek tot actie omdat zij vinden dat die lege werf nog steeds mensen verbindt. Zij startten een project met de intrigerende naam “Millingen aan de Hijskraan”. Ze zijn oud-medewerkers gaan interviewen en verwerkten dit in een toneelstuk. Met succes want het toneelstuk is drie keer voor een volle zaal opgevoerd.

Maar zij wilden meer want de verhalen mogen niet verloren gaan. Zij besloten een boek te maken aan de hand van de interviews waaruit de trots spreekt voor de Millingse werf zonder uit het oog te verliezen dat de werf een levend bedrijf was waar goede en minder goede dingen gebeurden. Maar nooit ten koste van hun eindproduct, de boot of het schip.

Dit boek vertelt verhalen, anekdotes en herinneringen en hoeft dus niet de waarheid te zijn. Het is zoals mensen hun werk hebben ervaren en onthouden. Het geeft een tijdsbeeld. De stichting Millings Jaarboek is dan ook blij dat zij heeft kunnen bijdragen aan de totstandkoming van dit boek.

Natuurlijk is deze ontwikkeling nieuw want tot nu toe heeft het Millings Jaarboek alleen het jaarlijkse boek met veel succes uitgegeven. Toch past het wel in de traditie van ons Jaarboek. Dit boek beschrijft niet alleen Millingenaren maar ook een deel van de Millingse geschiedenis, twee invalshoeken die naadloos aansluiten bij de doelstellingen van onze stichting.

En de geschiedenis staat niet stil. Een boek over de werf dat uitkomt op het moment dat de werf weer nieuw leven is ingeblazen. Shipyard Millingen heeft de werf voor een aantal jaren gehuurd en sinds vorig jaar worden er weer schepen in Millingen gerepareerd en gebouwd. Een geweldige ontwikkeling.

Rest mij de stichting Vleugelmoer te bedanken voor de heel prettige samenwerking die veel positiefs heeft opgeleverd.

En u wens ik natuurlijk veel leesplezier.

Ton van Raaij

Voorzitter Millings Jaarboek

Inleiding

‘Kijk mama, Millingen hangt aan de hijskraan!’

Dit riep een kleine jongen in buslijn 80 toen Millingen in zicht kwam. De hijskraan is de blikvanger van de scheepswerf. Hij had gelijk, als je door je oogwimpers keek, leek het net alsof Millingen elk moment opgehesen kon worden. Symbolisch had hij ook gelijk, het voortbestaan van Millingen hing af van het succes van de werf. ‘De werf is Millingen en Millingen is de werf’, zei men altijd.

Toch werd de werf in december 2013 gesloten. Er werkten allang niet zoveel mensen meer als er ooit gewerkt hadden en zo ging de sluiting bijna ongemerkt voorbij. Het dorp zag dat de ster op de hijskraan die kerst voor het eerst niet meer brandde.

Het was oorverdovend stil geworden op de werf die altijd een niet aflatende bron van herrie en bedrijvigheid was geweest. Bodewes bouwde en repareerde met name: droge ladingschepen, sleepboten, tankers, passagiersschepen, bevoorradingsschepen en Voith-Schneiders en zette Millingen aan de Rijn wereldwijd op de kaart.

Eind negentiende eeuw was het allemaal begonnen. Scheepsbouwer Mans Bodewes begon zijn werf op de Rijndijk 19. Hij ging na zo’n dertig jaar weer weg, maar zijn naam bleef: Scheepswerven voorheen H.H. Bodewes.

De werf bleef groeien en het dorp groeide mee.

Veel jongens uit het dorp werden op de werf geschoold tot vakman. Bijna hun hele leven speelde zich af tussen de schepen. In de jaren vijftig, zestig en zeventig was de orderportefeuille van de werf vaak zo goed gevuld dat er werknemers uit het hele land en zelfs uit de rest van Europa werden aangetrokken.

Dit tijdperk kwam ten einde, een vak dat van vader op zoon op de volgende zoon was doorgegeven verdween. Vanaf nu reed men het dorp uit in plaats van naar de werf te fietsen.

Behalve in Millingen werden in heel West-Europa scheepswerven gesloten. Ze waren te duur en te oud om te moderniseren. Het was aantrekkelijker voor scheepsbouwconcerns om in lage lonenlanden werven over te nemen en casco’s te laten bouwen.

Ook in Newcastle in Groot-Brittannië sloot de werf. Wereldster Sting, opgegroeid bij de werf in Newcastle, maakte in 2013 samen met oud-medewerkers een

musical over hun werf, getiteld 'The last ship'. Zoiets zou voor Millingen ook mooi zijn, dachten we. Het is tijd voor een postuum eerbetoon aan de mensen van de scheepswerf. Een eerbetoon in de vorm van een theaterstuk en een boek.

In het najaar van 2015 begonnen we met ons project 'Millingen aan de hijskraan'. We interviewden oud-medewerkers die daarvoor open stonden en we verzamelden zo hun verhalen.

In februari 2016 kwamen tientallen oud-medewerkers op onze uitnodiging naar Hotel Millings Centrum om tafelgesprekken te houden over de werf en een voorproefje te zien van het scheepswerftheater. Ze waren enthousiast, ze wilden graag dat hun geschiedenis opgetekend werd. En dan niet de economische en beleidsmatige reconstructie van het verleden, maar de verhalen over hun ervaringen op de werf: collegialiteit, werkplezier, vakmanschap, sterke verhalen, arbeidsomstandigheden en passie voor schepen, dat soort zaken.

De medewerkers van Bodewes hebben samen geploeterd, gelachen en gescholden op de werf. Het was afzien, maar zo'n werkplek.

Marga Arents maakte een theaterstuk van de verhalen uit interviews en uit het Millings Jaarboek. In november 2016 voerden we het theaterstuk 'Een eeuw Bodewes' drie keer op in OEV met een twintigtal spelers, jong en oud, voor zo'n driehonderd toeschouwers. Het theaterstuk gaf veel herkenning bij het publiek. Nieuwe verhalen kwamen boven en meer interviews werden afgenomen.

Het laatste woord over de werf is nog niet gezegd, de werf werd vorig jaar zelfs weer geopend.

Met dit boek sluiten we ons project af. Het boek is niet volledig, daarvoor hadden we iedereen moeten interviewen en dat was om verschillende redenen niet mogelijk.

We hebben de loop van de geschiedenis van de werf beschreven in hoofdstuk 1, 24 en 25 om de andere hoofdstukken in een kader te kunnen plaatsen. Ons hoofddoel blijft: een boeiende schets geven van de ervaringen van de mensen die op de werf hebben gewerkt.

We hebben met veel plezier aan het theaterstuk en het boek gewerkt. En we zijn heel blij met de samenwerking met het Millings Jaarboek om deze productie ook daadwerkelijk te kunnen drukken.

Nu wordt het tijd om het boek te water te laten.
'In Gods naam!' horen we hellingbaas Reijmers roepen. En we toosten, op allen die op de werf en aan het boek meegewerkt hebben.

Hanneke Beld, Marga Arents en Fred uit het Broek

Uit: *The last ship*
Oh the roar of the chains and the cracking of timbers,
The noise at the end of the world in your ears,
As a mountain of steel makes its way to the sea,
And the last ship sails.

Oh, het geratel van kettingen en het breken van balken
De herrie van het einde van de wereld in je oren
Als een berg van staal van de helling glijdt
En het laatste schip vaart.

Sting, 24 september 2013

1. De geschiedenis van de werf in vogelvlucht

Vanwege de ligging aan de Rijn woonden in Millingen al eeuwenlang schippers en riviervissers. Veel schepen en vissersbootjes legden aan bij de dijk in het dorp. Enkele Millingse timmerlieden zagen hun kans en bouwden in 1837 de eerste scheepstimmerwerf voor reparaties en de bouw van houten schepen.

Aan de Rijndijk 19 begon Jacob van Lier eind negentiende eeuw een werf voor ijzeren schepen.

Op 22 januari 1890 vond daar de eerste tewaterlating van een ijzeren zeilschip plaats. Het hele dorp liep uit. Een paar jaar later ging het mis. Jacob van Lier bouwde de Odillo. Dat liep uit op een financiële ramp en hij zag zich genoodzaakt de werf te verkopen [1].

Op dit moment komen de Groningse gebroeders Geert en Hermannus, 'Mans' Bodewes in het verhaal. Bodewes was de oudste bekende Nederlandse scheepsbouwersfamilie [2]. Geert en Mans begonnen in 1889 samen een werf in Lobith. Dit was voor hen een droom die werkelijkheid werd. De broers werkten



Beginjaren van de 20e eeuw. Alle werk wordt buiten gedaan, in weer en wind. Vooral het klinken is overal in het dorp Millingen te horen.

Uit de collectie van S. Janssen

al in de scheepsbouw sinds ze van de lagere school kwamen. Helaas kregen ze om de haverklap ruzie [3]. Om zijn broer te ontvluchten kocht Mans Bodewes in 1896 zijn eigen werf aan de overkant van de Rijn, de kwijnende werf op Rijndijk 19 van de bankroet geraakte Jacob van Lier. Bodewes zag er wel brood in en ging aan de slag. Hij deed alles zelf: hij leidde alle werkzaamheden op de werf, hij was bouwmeester, tekenaar en handelaar. Vijftien man werkten er met hem op de werf in 1896. In 1900 waren dat er al negentig.

De Gelderlander en de Provinciale Gelderse Nijmeegse Courant berichtten in die jaren met regelmaat over nieuwe schepen die met succes te water gelaten werden: stalen rijnschepen, ijzeren sleepschepen, veerponten en zeilschepen. Op 3 mei 1903 werd het eerste zeewaardige vrachtschip te water gelaten: *‘Een massa nieuwsgierigen kwam kijken en het was een prachtig schouwspel toen het gevaarte in beweging kwam en steeds sneller de rivier naderde en deze tot bijna de helft doorkliefde.’* [3] In 1905 durfde een journalist te stellen dat de werf zich mocht verheugen in een toenemende bloei. In 1907 waren er wel honderdtwintig tot honderdtachtig vaklieden die geregeld werk vonden op de werf. In de boeken werd bouwnummer 100 al genoteerd.

De werf was modern en bezat goede machines die voor verschillende toepassingen gebruikt konden worden, naast scheepsbouw en reparaties kon de werf ook zorgen voor: ijzeren schoorstenen, stalen kipwagens, steenvormen, grote kapconstructies en kruiwagens voor fabrieken.

De steenfabrieken in de Ooijpolder waren vaste klant voor de steenvormen met een stevige zwaluwstaartconstructie die men op de werf produceerde.

Ondanks eerdere ruzies vierden de drie Bodewesbroers Geert, Joost en Mans op 24 mei 1914 samen hun vijfentwintig jarig jubileum: ze bezaten scheepswerven in de driehoek Lobith, Pannerden en Millingen[4].

Twee maanden later brak de Eerste Wereldoorlog uit. De grondstoffenprijzen stegen en het werd moeilijker om aan opdrachten te komen. Zo goed en zo kwaad als het ging hield Mans Bodewes de werf gaande. Een aantal keren zorgde hij zelf voor voorfinanciering van de schepen.

In 1925 verkocht Mans Bodewes de werf aan de Duitse firma Stinnes, een concern dat ook kolenmijnen, elektriciteitscentrales en rederijen bezat. Juus Arntz, sinds 1912 bedrijfsleider, werd nu directeur. De naam Bodewes werd gehandhaafd in de vorm van Scheepswerven voorheen H.H. Bodewes.

Tien jaar lang voerde de werf vooral reparaties uit en werd melding gemaakt van maximaal tien nieuwe schepen. Op 1 april 1936 meldde de Gelderlander: *‘De laatste maanden is er weer geregeld volop werk op de BV Millingse Scheepswerf voorheen H.H. Bodewes. Ook de laatste weken kon weer geregeld tot aanneming van nieuw personeel worden overgegaan, waardoor men op het oogenblik weer bijna aan het maximum is gekomen. Van directiezijde wordt geen moeite gespaard om zoveel mogelijk werk in Millingen te krijgen, wat haar door de goede reputatie van de werf gelukkig steeds mag gelukken. Laten wij hopen dat deze Millingse industrie, die het gehele jaar door aan vele handen werk verschaft, ook in de toekomst op hetzelfde peil mag blijven voortwerken.’*

In 1938 maakte de werf voor het eerst kennis met een nieuwe techniek: de Voith-Schneider-propelleraandrijving, naar het principe van het door de Duitser Schneider in 1926 uitgevonden aandrijvingssysteem. De propellers worden aan de onderzijde van de boot aangebracht waardoor deze stuwkracht krijgt in alle richtingen. Het schip snel kan wenden, dwars weg varen en op de plaats draaien. Door de tweemaal zes verticale, snel roterende bladen wordt de boot voortgestuwd. De werf bleef het enige bedrijf in Nederland dat schepen kon bouwen met de Voith-Schneider techniek [5].

In 1940 brak de Tweede Wereldoorlog uit. De werf bleef op een laag pitje draaien als reparatiewerf. Eigenaar Stinnes bezat zelf een uitgebreide vloot binnenvaartschepen die door de werf werden onderhouden.

Arnold Arntz, de meewerkende zoon van directeur Juus Arntz, zorgde dat een aantal essentiële machines in Duitsland verborgen werden in mijnschachten en loodsen om ze veilig te stellen voor mogelijke bombardementen. Het leek voor Millingenaren alsof hij met de Duitsers collaboreerde. Men wist echter niet dat hij op allerlei manieren Duitse opdrachten vertraagde en tegenwerkte. Daarvoor is hij door de Duitsers opgepakt en in kamp Vught gevangen gezet. Daar heeft hij vijf dagen vast gezeten. De directie van Stinnes zorgde ervoor dat hij werd vrijgelaten.

Na de bevrijding van Nijmegen op 20 september 1944 kwam het front dichtbij de werf te liggen. Het werk op de werf werd stilgelegd en de mensen moesten zich zoveel mogelijk schuil houden. Ze bouwden schuilkelders met materiaal van de werf. In het laatste jaar van de oorlog liep de werf flinke schade op. Veel was verdwenen, vaartuigen waren gezonken. Gebouwen, helling, machines,



Werf 1926. Op de helling een schip in afbouw.

Uit de collectie van J. Renckens

gereedschappen, lieren, masten en de elektrische installaties waren verwoest [6]. Na de bevrijding in 1945 werkte men met man en macht om de werf weer tot leven te wekken. Het kantoor draaide op volle toeren om orders binnen te halen. Omdat er een grote vraag naar stenen was voor de wederopbouw startten de werfarbeiders allereerst met de fabricage van steenvormen voor de steenfabrieken. Binnen een jaar tijd werd de scheepsbouw hervat en in tien jaar tijd werd de werf helemaal gemoderniseerd.

Van 1958 tot 1974 beleefde de Nederlandse scheepsbouw vette jaren. Een variëteit aan schepen rolde van de hellingen: tankboten, bankboten, bevoorradingsschepen en passagiersschepen. Vooral in de jaren zestig was er steeds plek voor nieuw personeel en was de orderportefeuille zo vol dat er werk kon worden uitbesteed aan andere werven.

De oliemaatschappijen begonnen met de bouw van olieplatforms op de Noordzee. Daarvoor waren goede bevoorradingsschepen nodig. Speciaal voor dat doel



Foto personeel uit reclamecatalogus 1910

ontwikkelde Smit-Lloyd sterke sleepboten. Van 1965 tot aan 1975 leverde de werf tientallen 'Smit-Lloyds' af.

Toch zegt directeur Arnold Arntz over het jaar 1967 al tegen de Gelderlander: *Door transacties buiten de normale scheepsbouw om is ons resultaat in vergelijking met de andere werven nog redelijk te noemen. Ofschoon de scheepsbouw ook hier absoluut niet winstgevend is geweest.* [7]

Op alle fronten was er in Nederland sprake van overcapaciteit: teveel scheepswerven, teveel schippers, teveel laadruimte. De regering stelde een commissie in onder leiding van staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, Mike Keyzer, om te onderzoeken hoe de scheepsbouw en scheepvaart in Nederland het beste geherstructureerd kon worden.

In 1965 publiceerde de commissie-Keyzer haar rapport met aanbevelingen om de sector te versterken. De commissie adviseerde samenwerking, specialisatie,

seriebouw en enkele andere structuurveranderingen. Het was jarenlang gemakkelijk geweest om een lening van de bank te krijgen voor de bouw van een schip. Eigen vermogen was toen niet nodig, maar daar kwam verandering in. Daarnaast werd er een nieuwe regel ingevoerd dat men pas een nieuw schip kon laten bouwen als men genoeg slooptonnage inleverde. Zo ontstond er een levendige handel in sloopschepen, maar het werkte niet tegen de overcapaciteit.

De Nederlandse scheepsbouw begon al sinds 1960 internationaal terrein te verliezen als gevolg van de sterke concurrentie van andere landen. Scheepsbouwer en hoogleraar professor Langman bracht eind jaren zestig in opdracht van de regering de concurrentiepositie van de Nederlandse werven in kaart. Hij concludeerde dat bijna alle Nederlandse binnenvaartwerven zeegaande schepen waren gaan bouwen. Ze werven afzonderlijk klanten en verzwakten zo hun positie ten opzichte van de concurrentie uit het buitenland.

In 1971 bij het 75-jarig bestaan van de werf werkten er vijfhonderd man op de werf en noemde Arnold Arntz de vooruitzichten rooskleurig, onder voorwaarde dat er samengewerkt zou worden [8]. Twee jaar eerder op 10 maart 1969 was voor dat doel de Coöperatieve Vereniging Rijn Waal Scheepswerven opgericht. Deze coöperatie bestond uit de werven: Bodewes uit Millingen, Van der Werf uit Deest en de Waal uit Zaltbommel.

In 1970 nam Bodewes Vahali in Gendt over. In 1973 trad de Arnhemse Scheepsbouw Maatschappij toe tot de coöperatieve vereniging die inmiddels de Rijn Waal Groep heette.

Het werkte: er kwamen in 1972 miljoenenorders binnen voor de Rijn Waal Scheepswerven. Er werden contracten afgesloten voor de bouw van vier chemicaliëntankers, drie bevoorradingsschepen en twee binnenvaarttankers. Met deze orders was in totaal ruim honderd miljoen gulden gemoeid [9].

Het werk werd in die jaren eerlijk verdeeld binnen de Rijn Waal Groep. Het kon zo zijn dat voorschepen op de ene werf werden gebouwd en achterschepen op een andere werf. Dat ging goed tot de markt weer inzakte.

In 1976 ging de werf over tot arbeidstijdverkorting om geen mensen te hoeven ontslaan [10].

Nieuwe inkomsten werden gezocht in een tankerschoonmaakbedrijf onder leiding van Jules Arntz, zoon van Arnold. Uit angst voor stank van chemicaliën



stond bij het proefdraaien het hele dorp op zijn kop [11]. Jules Arntz stopte ermee en niemand nam het over. Het tankerschoonmaakbedrijf is er nooit gekomen.

In 1977 werden alsnog zevenenveertig van de driehonderdvijftien medewerkers ontslagen [12].

In 1979 verkocht het Stinnes-concern de werf aan investeerder H. Conijn. Hij wilde op de werf casco-sleepboten op voorraad gaan bouwen, zoals de concurrent Damen al deed. Conijn bleek uitsluitend geïnteresseerd in eigen gewin. Onder zijn bewind slonk het eigen vermogen van de werf tot een absoluut dieptepunt. Een deel van de Millingse bevolking zag de bui allang hangen: in 1979 reed er een carnavalswagen mee in de stoet met de tekst 'door Conijn zijn wij het haasje'.

Het rapport-Keyzer uit 1965 telde honderdvijftig werven in Nederland met zeseneveertigduizend werknemers. In 1985 waren er nog tachtig werven over met twaalfduizend werknemers in totaal.

In 1985 ontsloeg de Millingse werf meer dan honderd man in de hoop het tij te kunnen keren, maar in 1987 moest het faillissement alsnog worden aangevraagd. De vakbond en de gemeente zetten alles op alles om werkgelegenheid te behouden in Millingen. Er moest een nieuwe eigenaar gevonden worden. Damen Shipyards, een groot scheepsbouwbedrijf met werven over de hele wereld, had er wel oren naar. Bodewes bouwde sleepboten en was daarin een stevige concurrent voor het Damen-concern. Damen nam Bodewes over met personeel en schulden. De werf kon een doorstart maken. De reparatieafdeling bleef als enige succesvolle afdeling intact. Damen trok de nieuwbouw van sleepboten naar zich toe, maar wilde dat de nieuwbouwafdeling zo snel mogelijk weer op zou starten met de afbouw van casco's van schepen [13]. Begin jaren negentig waren de Oost-Europese scheepswerven in opkomst. Bodewes kon nooit zulke goedkope casco's aanleveren als de werven in Oost-Europa, waardoor ze op zoek moesten naar andere mogelijkheden. Er werden goede werven gevonden in Oost-Europa om voor Bodewes casco's te bouwen. Vanaf 1987 heeft Bodewes aan de lopende band binnenvaartschepen afgebouwd: droge lading en tankers.

Foto links: Overzicht van de werf, net vóór de 70-er jaren van de vorige eeuw. Het klinken is vanaf de jaren vijftig overgegaan op lassen. De platen metaal liggen onderaan op de foto. Op de helling liggen twee nieuwbouwschepen. Daarboven twee schepen aan de afbouwkade. Pontificaal in het midden staat hal 11.

Uit het boek '75 jaar Bodewes', 1971 (eigen uitgave)



Een verstillend plaatje van de werf uit 2018. Links de kantoren. Achterop zijn de bokkraan en de hoge hal 12 te zien. Rechtsboven nog drie casco's van schepen, wachtend op hun bestemming.

Uit de collectie van H. van Haren

In de Rotterdamse haven kwamen ook Chinese casco's binnen met vijftien tot dertig tegelijk, zo scherp geprijsd dat ze al waren verkocht voordat ze Rotterdam bereikten. Bodewes kocht ook een keer Chinese casco's, maar de kwaliteit liet te veel te wensen over.

De scheepsbouw floreerde van 2003 tot 2008 ook in Millingen. Bodewes verzorgde de afbouw van ongeveer vijf casco-binnenvaartschepen per jaar.

De interieurbouw en de scheepsbetimmering werden uitbesteed aan een ander bedrijf. Het interieur van de binnenvaartschepen werd steeds luxer en comfortabeler. Bodewes concurreerde niet op prijs, maar op kwaliteit. Alleen de beste materialen werden gebruikt voor interieur en machinebouw. Door de vorm van de romp, het achterschip en de aandrijving met straalbuis waren de schepen zuiniger en sneller in het gebruik dan die van concurrenten en de laadruimte was groter.

Reparaties en onderhoud leverden veel minder winst op dan nieuwbouw, daarom kwam de nadruk op nieuwbouw te liggen. Zodoende kreeg de reparatieafdeling steeds minder opdrachten.

Toen de economische crisis in 2008 wereldwijd losbarstte, stokten de orders voor het bouwen van nieuwe schepen bij alle werven in Nederland. De positie van de werf terug bevechten in de markt van reparatie en onderhoud was heel moeilijk, omdat de concurrentie van andere werven groot was. Het zou de reparatieafdeling nooit meer lukken om de werf door moeilijke tijden heen te slepen, zoals dat eerder wel was gelukt.

In oktober 2010 werd de werf gereorganiseerd en ging er van de veertig man vast personeel nog eens tien uit. De laatste nieuwe schepen werden afgebouwd. In 2012 een chemicaliëntanker en in 2013 nog enkele tankers en droogladingsschepen.

De steeds wisselende waterstanden van de rivier zorgden al vijftig jaar voor problemen op de werf. Het water stond vaak te hoog om te kunnen hellingen of te laag om schepen te water te kunnen laten.

Daarom kon er niet elke dag gewerkt worden. De werf had gemiddeld driehonderd werkbare dagen per jaar en dat werden er steeds minder.

De overstroming van 1995 met alle gevolgen van dien, had een grote schok teweeg gebracht onder de inwoners van Millingen aan de Rijn. Zoiets wilde men natuurlijk nooit meer meemaken. Rijkswaterstaat kwam in actie. Rijkswaterstaat heeft het stroombed veranderd door kribben te verleggen en in te korten, zodat er zoveel mogelijk water afgevoerd kon worden. Het water stond nu steeds vaker te laag waardoor er niet gehellingd kon worden. De Voith-Schneiderschepen met uitgebreide propelleraandrijving onder het schip konden niet naar Rotterdam varen zonder beschadigd te worden. Daarom werd het schip tussen twee pontons gelegd, zodat het schip anderhalve meter hoger kwam te liggen en gesleept kon worden. De werf moest die noodgreep natuurlijk steeds zelf betalen.

Waren er tot 1995 nog zo'n driehonderd dagen per jaar dat er gehellingd kon worden, daarna noteerde het kantoor dat er gemiddeld honderdvijfentwintig dagen per jaar niet gehellingd kon worden. Een aantal keren kon er vijfentwintig dagen achter elkaar niet gewerkt worden. De moed zonk de directie in de schoenen.

De werf zou verbouwd moeten worden om het tij te keren.

Er werd een nieuwbouwplan gemaakt voor de werf met gegraven dokken, dat dertig miljoen euro zou gaan kosten om te kunnen voldoen aan de voorwaarden van Rijkswaterstaat. Damen wilde investeren als het geld in tien jaar terug kon worden verdiend. Dat was onmogelijk. Er volgde een goedkoper plan met een

insteekhaven en drijvende dokken, maar ook dat leek niet rendabel. Waarom zou je een diepte-investering doen als je elders op de wereld voor een derde van de kosten schepen kan bouwen?

Complete sleepboten naar model van Bodewes werden op de werf van Damen in Changde in China gebouwd. De werf in Changde met zijn zeshonderd medewerkers bouwde vijftig sleepboten per jaar voor een derde van de prijs die Bodewes ervoor vroeg.

In 2013 besloot Damen om de stekker eruit te trekken.

De teller met bouwnummers van schepen stond op 981.

Bouwnummer 1000 is niet gehaald [14].

-
1. MJB 2007 'Scheepswerven in de negentiende eeuw'
 2. MJB 1996 'Weldoener of uitbuiters' H.H. Bodewes en zijn scheepswerf
 3. PGNC 3 mei 1903
 4. De Gelderlander 24-5-1914 'Een eigenaardig jubileum'
 5. De Gelderlander 17-3-1967 'Voith-Schneider watertrekkers specialist van werf Bodewes'
 6. MJB 2001 'N.V. Scheepswerven v.h. Bodewes Periode september 1944 tot 1950'
 7. De Gelderlander 17-1-1968 'Scheepsbouw hoopt dit jaar op herstel na moeilijk 1967'
 8. 5 maart 1971 weekblad Schuttevaer 'Bodewes-Millingen na 75 jaar scheepsbouw op naar bouwnummer 705'
 9. Reformatorisch Dagblad 27 oktober 1972 'Miljoenenorders voor de Rijn- Waal-scheepswerven'
 10. De Gelderlander 16-3-1976 'Ondanks werktijdverkorting overuren op de werf Bodewes'
 11. De Gelderlander 10-1-1975 B en W Millingen grijpen in na politieonderzoek op werf. Proefdraaien tankercleaning gestaakt.
 12. De Gelderlander 28-9-1977 Nieuwe klap voor werkgelegenheid in regio. Ontslagen bij Bodewes niet te stoppen.
 13. De Gelderlander 12-2-1987 'Deel van Bodewes gered.'
 14. Laatste acht alinea's: interview met Gerard Mangnus, oud-directeur Bodewes
-

*'Het vak werd van vader op zoon
doorgegeven'*

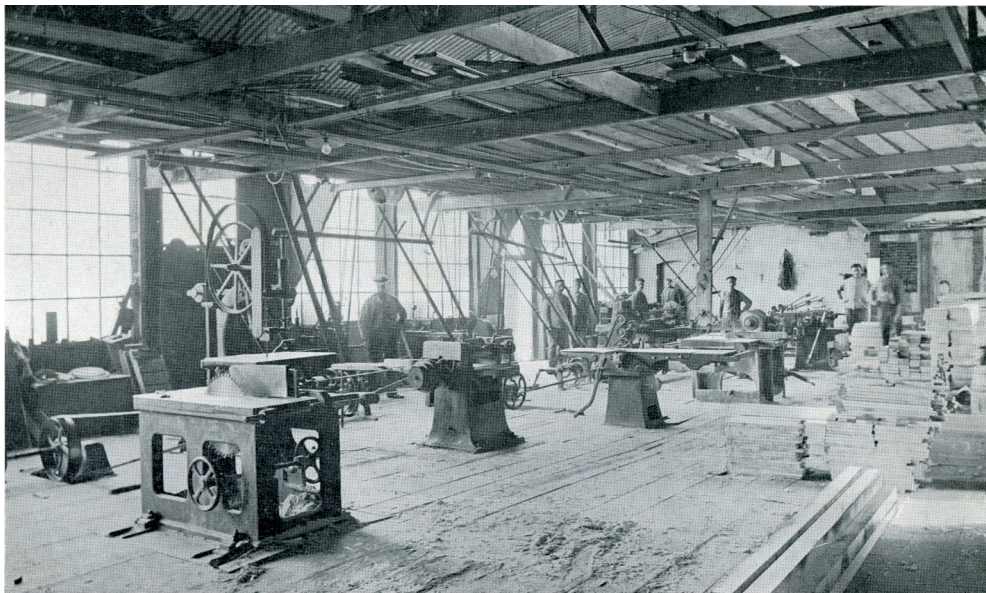
2. Millingen en de werf

Mans Bodewes kwam eind negentiende eeuw als geroepen om een scheepswerf te beginnen in Millingen. Werkloosheid loerde altijd dreigend om de hoek in deze geïsoleerde gemeenschap.

De krant leefde met de bevolking mee: *‘Het water is nu zoo hoog gestegen dat de Millingsche overlaat werkt. Konden de arbeiders den geheelen winter nog een aardig stuk brood verdienen nu zijn zij bijna allen werkloos, daar op den Insel de steenovens en den werf van den heer Bodewes het water hen belet te werken. ‘t Is dus maar te hopen dat het water spoedig valt [1].’*

Millingen werd Insel (eiland) genoemd, omdat het land rondom het dorp onderliep bij hoog water. De enige weg om naar Nijmegen te komen liep dan via Kleef.

Mans Bodewes zette een nieuwe industrie op in Millingen en werd daarom bijna de hemel in geprezen: *‘Ziedaar weer een voorbeeld, hoe onder leiding van een man beschikkende over degelijke en grondige vakkennis en begaafd met wilskracht en energie een onbeduidende zaak zich kan ontwikkelen tot een reusachtige onderneming. En dan volgt het belangrijkste: (...) een onderneming welke bovendien den loonstandaard in ‘t algemeen hier heeft verhoogd en armoede*



Houtwerkplaats uit reclamecatalogus 1910

in de gemeente vrijwel heeft weggebannen [2]. Bestond er in die jaren ook al nepnieuws of bekeek men het vanuit Nijmegen door een te roze bril?

De notabelen in Millingen waren: de burgemeester, de dokter, de directeur van de werf, het hoofd van de lagere school en het hoofd van de politie. Vaak hadden zij twee petten op. Zo zat Mans Bodewes jarenlang in de gemeenteraad en later was Juus Arntz wethouder in Millingen. Dat leidde onherroepelijk tot verstrengeling van belangen. Bijvoorbeeld toen aan het begin van de Eerste Wereldoorlog de grondstofprijzen stegen. Het was moeilijk voor de werf om aan opdrachten te komen. De krant berichtte dat de werf stil lag. Bodewes schreef in een brief aan de krant dat hij er met ontzaglijke moeite in was geslaagd om aan nieuwe opdrachten te komen. Het maakte hem niet uit dat ze voor hem nagenoeg niet winstgevend waren, maar hij vermeldde het wel. Hij stelde dat alleen de zorg voor zijn personeel hem noopte tot het aannemen van de schepen. Mans Bodewes was in die tijd in de gemeenteraad tegen een tijdelijk werklozenfonds, omdat hij van mening was dat er op dat moment geen werkloosheid was in Millingen. Hij had immers nieuwe opdrachten binnengehaald [3]. Uiteindelijk stemde hij toch voor [4].



IJzerwerkplaats uit reclamecatalogus 1910

In januari 1924 besloot de gemeenteraad, met zes stemmen voor en vijf tegen, een subsidie te verlenen van 12,5% op het arbeidsloon voor de bouw van twee Rijnschepen.

Het Rijk betaalde de helft als de gemeente de andere helft voor haar rekening nam. Er werd bezwaar gemaakt door de tegenstemmende raadsleden, omdat dit subsidiebesluit toch niets anders kon zijn dan een onvervalst staaltje vriendjespolitiek. Ze hadden vier bezwaren waarmee ze hun aanklacht konden staven. Het eerste bezwaar was dat wethouder Juus Arntz, die zelf directeur van de werf was, de doorslaggevende stem had. Het tweede bezwaar was dat de werf in Millingen lagere lonen uitbetaalde dan de werven in de omgeving, bijvoorbeeld de werf in Hulhuizen. Met deze subsidie werd haar concurrentiepositie nog gunstiger. Ten derde was de toenmalige burgemeester bevriend met de directie van de werf en was zijn zoon bij de werf in dienst [5].

In februari van dat jaar kwam er van de ‘Vereeniging van Reeders der binnenscheepvaart’ een vanuit landsbelang ingegeven bezwaar binnen: het zou niet zo mogen zijn dat er met Nederlands belastinggeld voor een Duits bedrijf met Duits materiaal Duitse schepen werden gebouwd, waarop Duits personeel zou gaan werken. Het Duitse concern Stinnes was immers eigenaar van de werf. Of de subsidie door is gegaan vertelt de krant niet meer [6].

In hetzelfde jaar werd bepaald dat de arbeiders bij hoog water van de gemeentesteunregeling gebruik moesten kunnen maken. Daarbij gaf de gemeente aan zelf hulpbehoevend te zijn en ze hoopten dat de heren werkgevers en fabrikanten de mensen het hele jaar aan het werk konden houden. De heren zaten zelf in de gemeenteraad dus de lijnen waren kort. Zo zorgden de notabelen voor het volk en ‘zorgde’ het volk voor de notabelen.

Juus Renckens, de kleinzoon van Juus Arntz maakte als kind het leven van de notabelen van dichtbij mee. Zijn grootvader nam hem met carnaval en jubilea vaak mee naar de schuttersvereniging OEV1. Ze zaten dan op een podium dat ze ‘de troon’ noemden, waar tafeltjes op stonden voor alle notabelen. De werf heeft het verenigingsleven intensief ondersteund met geld, materiaal en mogelijkheden. Vooral latere directeur Arnold Arntz was daar heel gul en handig in. Hij was onder andere beschermheer van voetbalvereniging MVV 18.

De directeur van de werf zat in alle belangrijke besturen van Millingen: zoals de voetbalclub, het bejaardentehuis en de woningbouwvereniging. De werf bezat

veel huizen die ze aan het personeel verhuurden. De directeursfamilie had veel macht. Heel Millingen was in meerdere of mindere mate afhankelijk van de werf.

Andere dorpen hadden alleen een kerk waarvan de klokken het dagelijkse ritme aangaven. In Millingen leefde men naar de scheepswerfstoeter die twaalf keer per dag door het dorp schalde. De toeter ging op gezette tijden:

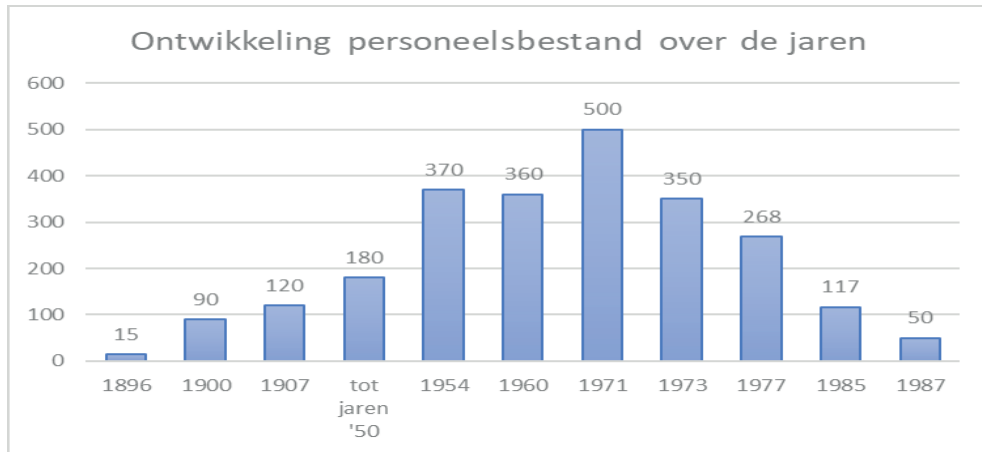
7.25 uur:	waarschuwingstoeter
7.30 uur:	beginnen met werken
10.15 uur:	koffiepauze
10.25 uur:	einde koffiepauze
10.30 uur:	weer aan het werk
12.00 uur:	lunchpauze
12.40 uur:	einde lunchpauze
12.45 uur:	weer aan het werk
15.00 uur:	koffiepauze
15.10 uur:	einde koffiepauze
15.15 uur:	weer aan het werk
16.45 uur:	naar huis.

Als de fluit was gegaan en je ging niet opzij, dan werd je in het dorp vier maal daags onder de voet gelopen. Er was ook geen ontkomen aan de werfgeluiden en het lawaai. Naast de scheepswerfstoeter twaalf keer per dag, weerkaatsten de herrie van het gutsen en het gekletter van ijzer en staal door de hele omgeving. In de stilte van de avond hoorde je zo rond 22.30 uur het voor anker gaan van de schepen. Voor velen was dat een prettig en vertrouwd geluid.

Het kleine dorp Millingen groeide gestaag. In 1808 telde het dorp vijfhonderdzevenennegentig inwoners en in 1900 al tweeduizend-negenhonderdachtendertig. In 1948 waren er drieduizend-driehonderdzestig en in 1971 vijfduizend inwoners. Hoeveel van deze inwoners waren er nu werkzaam op de werf?

Tot na de Tweede Wereldoorlog bestond er nog geen vast dienstverband, afhankelijk van de hoeveelheid werk werden dagelijks arbeidskrachten uitgekozen. Geen werk betekende geen loon. Elke ochtend stond er een groep arbeiders op de dijk om te zien of er werk voor hen was.

Het groeiend aantal werknemers geeft de ontwikkeling van de werkgelegenheid op de werf weer.



Kanttekening bij de tabel: Het is een globaal overzicht. Over vóór en tijdens de oorlogen is niet veel bekend. Ook kon er niet gesproken worden van 'vaste' krachten. Het aantal werknemers wisselde afhankelijk van de hoeveelheid werk. Vandaar de schommeling tussen de honderdtwintig en honderdtachtig in de periode tot aan de tweede Wereldoorlog. Bij de 'hoogtijdagen' van de jaren zeventig is het ingeleend personeel niet meegerekend, dat kon wel oplopen tot honderdvijftig man extra.



De slager liet twee poorten plaatsen zodat de werfmedewerkers niet meer door hun achtertuin liepen om sneller op de werf te zijn.

De middenstand groeide evenredig mee. Begin jaren zeventig was de helft van de vijfduizend inwoners van Millingen voor hun levensonderhoud direct of indirect afhankelijk van de werf [7]. Op het hoogtepunt waren er zo'n drie groenteboeren, zeven bakkers, elf cafés en zeven slaggers.

Arbeiders die de kortste weg naar de werf wilden nemen, banjerden dwars door de lange achtertuin van slagerij Janssen. Bang om klanten te verliezen, lieten Jacques en Gemma Janssen de situatie voortduren. Tot ze het echt welletjes vonden en twee poorten plaatsten.



Vier schepen op de helling. Volgens buitenstaanders was "de werf een grote roesthoop".

Uit de collectie van G. Mangnus

Verenigingen vormden een wezenlijk onderdeel van het sociale leven in Millingen. De werf was bereid om het verenigingsleven voortdurend te ondersteunen. Het was in het belang van de werf dat mensen het naar hun zin hadden in Millingen. De dag vóór carnaval stonden de wagens voor de optocht opgesteld in de hal van de werf.

De scheepswerf zette Millingen op de kaart, bouwde de beste sleepboten ter wereld en zorgde doorlopend voor werk, bedrijvigheid en nieuwe inwoners. Bodewes was lang de grootste werf van Oost-Nederland. Mensen konden in Millingen een vak leren en de werf leverde goede vakkrachten.

In de hoogtijdagen werkten op de werf vaak wel drie generaties van één familie en daarnaast nog ooms, zwagers en neven. Het vak van scheepsbouwer werd van vader op zoon doorgegeven.

Sjaak Gesthuizen werkte op de werf met zijn opa en zijn vader. 'Mijn opa praatte niet veel, ook niet over de werf. Hij had meestal een grote pruim achter de kiezen.' Zijn vader kon geen kwaad woord over de werf horen, voor hem was de werf heilig. Als Sjaak klaagde dat het loon laag was, antwoordde zijn vader: 'Zie bli-j da'j brood het.'

Het kleine deel van de inwoners dat geen binding had met Bodewes, noemde de werf 'De Roesthoop'. Het geheel bood inderdaad een roestige aanblik. Later werden gebouwen en de loodsen in de verf gezet, net als de aangeleverde platen en klein ijzermateriaal.

Toen ongeveer de helft van de Millingse huishoudens brood op de plank had door de werf, maakte men nooit bezwaar tegen het lawaai. Echter toen er na 1987 veel minder mensen afhankelijk waren van de werf, begonnen er meer te klagen. De gemeente gaf opdracht om geluidsmetingen te doen, met als gevolg dat de fluit minder lang mocht klinken en dat de grootste herrie van de torenkraan aan banden werd gelegd.

De geluidshinder had ook invloed op de katholieke Sint-Antonius van Paduakerk. De werknemers van de scheepswerf werden door hun werk vaak hardhorend en waren gewend zeer luid te praten. Daarom werden er dubbele deuren in de biechtstoelen geplaatst, zodat de biecht toch nog vertrouwelijk kon worden afgenomen.

1. De Gelderlander 11/2/1897

2. PGNC 19/11/1907

3. De Gelderlander 14/3/1915

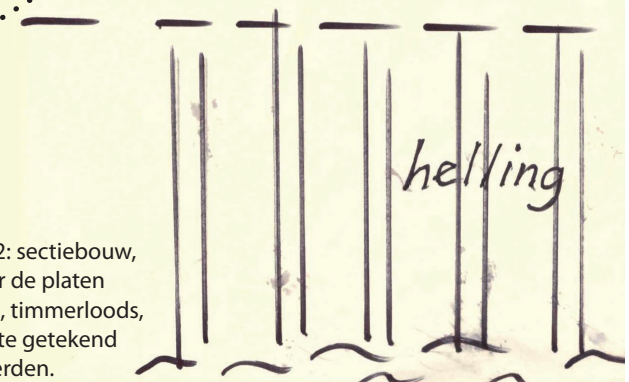
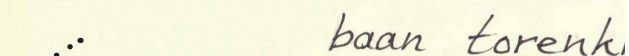
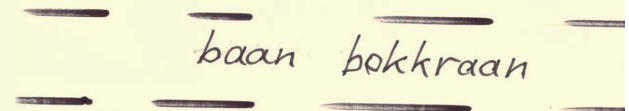
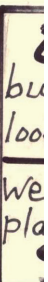
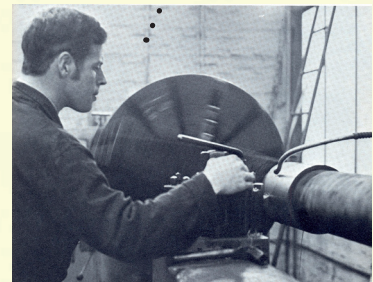
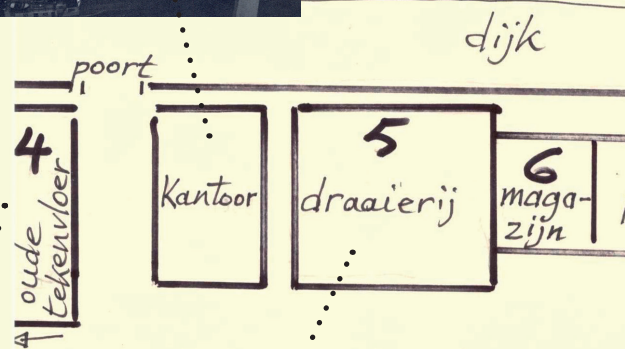
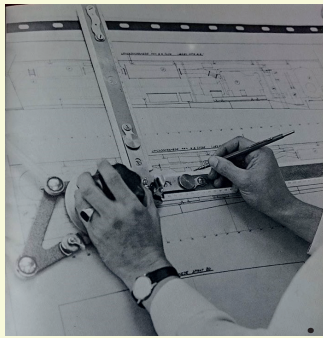
4. MJB 1996 'Weldoener of uitbouter?' H.H. Bodewes en zijn scheepswerf

5. PGNC 16/2/1924

6. De Gelderlander 26/2/1924

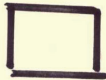
7. Weekblad Schuttevaer 5/3/1971

3. Plattegrond werf



De verschillende afdelingen waren: grote loods, hal 11 en 12: sectiebouw, hal 8: profielenloods, hal 9: klein ijzerwerk, brandloods: waar de platen gebrand en gedrukt werden, pijpenloods: alle pijpleidingen, timmerloods, spantenvloer: waar de spanten van het schip op ware grootte getekend werden, helling: waar secties tot 80 ton aan elkaar gelast werden.

Voormalige
kantine



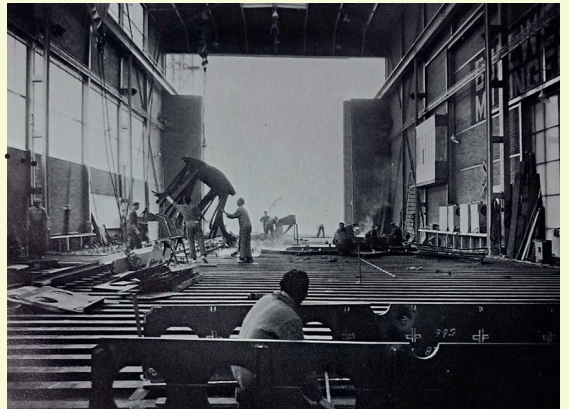
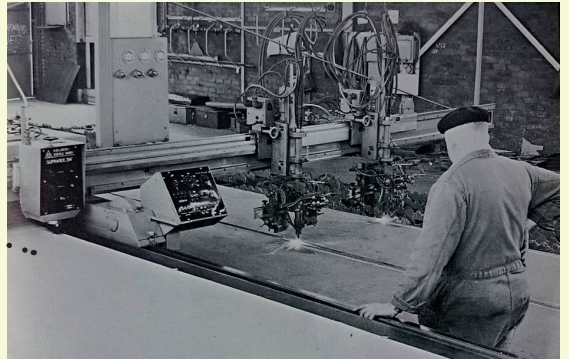
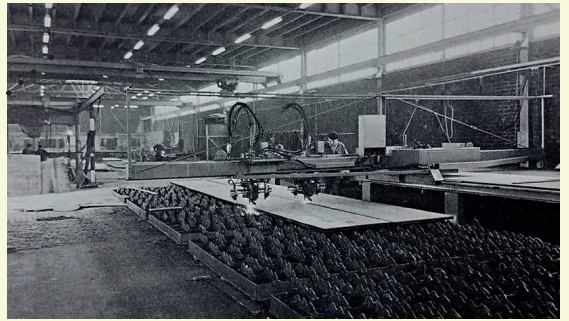
poort
!

brandloods

7

8	10	11	12
buig- loods	werk plaats	af-bouw	
werk plaats 9			

kraan



*'Mijn vader nam me mee naar de werf
achterop zijn fiets.'*

4. Hoe kwam je op de werf terecht?

Broekies waren het, de nieuwe medewerkers die jaarlijks instroomden bij Bodewes.

‘Je moest al heel jong beslissen welke richting je op wilde: metaal of hout,’ vertelt Henk Hendriks ‘Mijn ooms zaten in het metaal, dus koos ik dat ook.’

In Millingen waren er voor de meesten die niet langer op school mochten of konden blijven maar drie keuzes: de schoenfabriek, de werf of de steenfabriek. Werken bij de steenfabriek had doorgaans niet de voorkeur, omdat het slechter betaalde dan de andere opties en minder kansen bood om door te leren. De schoenfabriek stond helemaal in Nijmegen. Dan bleef de werf dus over.

Als er veertig jongens van school kwamen, waren er vijfendertig die van armoe naar Bodewes moesten. Niet voor hun plezier. De jongens hesen zich in hun overall en fietsten of liepen mee richting de Rijndijk, in de blauwe stroom die elke ochtend tussen zeven en half acht de straten vulde.

Na acht klassen op de lagere school kon je bij de gemeente een werkvergunning halen om aan de slag te gaan. Daarnaast was enige bemoeienis van Boven gewenst. Voordat ze aan hun lange loopbaan begonnen, moesten velen eerst langs de kerk. Op 26 april 1949 werd Sjaak Gesthuizen veertien jaar. ‘Volgens de wet kon ik gaan werken, maar van de kerk moest ik eerst mijn plechtige communie doen. Daarna kon ik beginnen, op de eerste maandag van mei. Mijn vader nam me mee naar de werf achterop zijn fiets.’

Als jongen was het schrikken van wat je op de werf aantrof; de eerste indruk was niet best.

Het was één uitgestrekte roestige puinhoop. Dikke, zware platen metaal, ijzeren staven en vaten, planken, balken, palen, touwen, kettingen, tonnen, modder, olie. En het wemelde van de ratten. De werf was gevuld met een helse herrie die werd veroorzaakt door het uithakken van naden in de scheepswand. De mannen werkten zwijgend te midden van al dat geweld, omdat ze toch niet boven het lawaai uit konden komen. Ze sjouwden zich hele dagen een ongeluk. Zelfs gas- en zuurstofflessen werden op de nek genomen. En de jongens, die zwoegden mee. Niemand die hen vroeg: ‘is het niet te zwaar?’

‘Kop dicht, aanpakken en doorwerken,’ commandeerde de omgeving.

Het was goed dat de beitels af en toe geslepen moesten worden, dan stopte dat kabaal.

En als je ‘effe op je eige’ wilde zijn, kon je bij de timmerschuur gaan staan plassen. Een nadeel was dat je vlak onder de sirene stond en je je wezenloos schrok als die afging.

Op de wc kon je gezien worden, omdat men ruimschoots onder de deur door kon



De bussen 26 en 27 wachtend op de dijk in Millingen. Het was in die tijd een uur rijden naar Nijmegen.

Uit de collectie van S.Jansen

kijken. Aan de binnenkant van de deur stond de tekst: Poep je niet dan rust je nog en komt de baas dan poep je toch. Om zeep te halen, moest je elke keer naar het magazijn. De bazen wilden kennelijk in de gaten kunnen houden of er geen misbruik werd gemaakt van de karige sanitaire voorzieningen.

Als je het kon redden at je tussen de middag thuis. De lunchpauze duurde een uur. Je kon in maximaal een kwartier naar huis fietsen en als moeder de vrouw al had opgeschept, had je een half uur om te eten en een kwartier om terug fietsen. Vrouwen en kinderen hielden de scheepswerfarbeiders dagelijks op de been. Voor wie het te ver was om naar huis te fietsen, brachten de kinderen het eten in hinkelmannen: metalen bakjes met een deksel en een hengel. Slimme jongens en meisjes maakten daar een handeltje van door in de hele straat alle hinkelmannen voor de werf op te halen, die aan het stuur van hun fiets te hangen en op tijd af te leveren. Als ze hun taak naar tevredenheid volbrachten ontvingen ze zo'n twee cent per keer.

Omdat de mensen het niet breed hadden was de soep of pap was nogal eens aan de dunne kant. Dan was het behoorlijk moeilijk om met volle bakjes op de werf aan te komen. Morsen leverde veel gemopper op.

In de jaren die volgden, kreeg de werf steeds meer orders voor nieuwe schepen binnen. De welvaart nam toe. Vanaf eind jaren vijftig en in de jaren zestig was er voor iedereen die dat wilde wat te verdienen op de werf. Werkkrachten werden ook van buiten Millingen aangetrokken.

Piet Koenders, bijvoorbeeld, werkte voor het Nederlands verenigd scheepsbouwbureau in Den Haag, dat alleen oorlogsschepen bouwde. 'Omdat we als gezin met twee kinderen vierhoog woonden, zochten we iets anders. Rotterdam trok me niet zo. Ik ben in 1957 bij Bodewes begonnen op de tekenkamer en na twee jaar kwam ik terecht bij de bedrijfsleiding. Millingen was prettig en rustig. We zijn er altijd blijven wonen.'

Voor medewerkers uit de omgeving van Millingen reden er busjes. Er liep altijd een Fordbusje door de polder dat door Herman Peters gereden werd. Hij pikte



van links naar rechts staande: Man met hoed Nol Verkuil - Sjaak Gesthuizen - achter Sjaak: Jan Gesthuizen - Hannes Driessen - Wim Vloed - Leo, achternaam onbekend - Nol van Haaren - onbekend - dan Jo Lamers - Piet Katee - Hent van Haaren - Wim Hel.
zittend van links naar rechts: Jan koppes - Frans van Kuil zoon van man met hoed - dan Ton Borgers - Stef Gesthuizen

Uit de collectie van S. Gesthuizen

de mensen op uit Ooij, Erlecom en Leuth. Zo'n zelfde busje reed via Gendt en Bommel en er reed een busje vanaf station Nijmegen, met een stinkende potkachel aan boord voor koude dagen. Het was een onstuimige rit vanuit Nijmegen, vond Wolly van Ophuizen, omdat de wegen door de polder vol kuilen zaten. 'Millingen aan de Rijn leek toen het einde van de wereld, je was een heel uur onderweg.'

Terwijl de woningnood in Nijmegen welig tierde, kon je, als je op de werf in Millingen werkte, zo een huis krijgen. Meestal ging dat via directeur Arnold Arntz. Met een royaal gebaar zei hij tegen medewerkers: 'Ik heb wel een woning voor je, dat regel ik wel effe.'

Henk Jansen en zijn vrouw kregen al op hun twintigste een eigen woning in Millingen. De werf bezat onder andere huizen in de Wethouder Arntzstraat, Frans Halsstraat, Beatrixstraat, Irenestraat en de Rembrandtstraat. De oudere huizen hadden een plat dak, de nieuwere waren groter en beter, met boven een badkamer.

Kantoorbanen waren schaars op de werf, vrouwen ook. Als er al vrouwen op de werf werkten, zaten ze op kantoor. Annie Hagelüken was één van hen: 'Met mijn mulodiploma op zak solliciteerde ik, als Millingse, op vijftienjarige leeftijd bij Bodewes. Van huis uit waren we bekend bij de werf. Mijn vader was er schilder. Via de portier kreeg ik een formulier, dat ik ingevuld afleverde. In augustus 1970 ben ik bij Bodewes begonnen op de afdeling inkoop.'

Astrid Peters werd, naast Adri van Kesteren, secretaresse: 'Mijn ouders waren bevriend met Arnold Arntz en zijn echtgenote. Zodoende hoorden wij dat op de scheepswerf een tweede secretaresse nodig was. Na mijn opleiding werkte ik op een makelaars-assurantiekantoor in Nijmegen. Als Millingse leek mij werken in Millingen ideaal. In 1973 ging ik op sollicitatiegesprek bij de toenmalige personeelschef Scholten en na dit gesprek kon ik beginnen.'

Bodewes werd geleid door de familie Arntz. Juus Renckens, neef van Arnold Arntz en kleinzoon van Juus Arntz kon ook op de werf aan de slag: 'Ik heb verschrikkelijk veel van oom Arnold geleerd en veel profijt van hem gehad. Ik heb hts-werktuigbouw gedaan en ben in mijn praktisch jaar in 1962 op de Bodeweswerf gaan werken. Al eerder had ik daar een aantal malen vakantiewerk gedaan.' Toen Juus Renckens in militaire dienst ging, overleed inkoper Leo Hansen en nam Gert Gerritse zijn plek in. Er was een nieuw hoofd planbureau nodig en Arnold Arntz wilde dat neef Juus die functie zou invullen. Met een advocaat hebben ze Juus uit dienst weten te halen.

Een geliefde baan op kantoor was die van inkoper. Om inkoper te kunnen worden moest je een heel traject doorlopen. Inkoper Gerritse overleed in januari 1974. Joop Hartgers solliciteerde met meer dan honderd anderen op deze vacature. Op dat moment werkte Joop als chef inkoop bij een metaalbedrijf in Arnhem. In februari werd hij uitgenodigd voor een eerste gesprek, net als zestig anderen. Na een succesvol tweede gesprek werd hij onderworpen aan een psychologische test. 'De dag na de test belde directeur Gerard Mangnus dat ik mijn baan op kon zeggen. Per 1 juni kon ik beginnen. Half juni werd ik dertig.'

Eduard Koot kwam in 1979 uit militaire dienst en moest zich melden bij het GAK. Personeelschef Scholten kwam langs bij het GAK om medewerkers te werven voor de werf. Eduard zocht werk als machinebankwerker. 'We zaten daar bij elkaar met een groep werklozen. Het GAK dreigde dat we gekort zouden worden als we dit werk weigerden. Het maakte mij niet uit. Ik wilde sowieso werken en de werf in Millingen leek me daar een mooie plek voor.'

Clement Gosen begon in 1982 op de werf met vakantiewerk. Hij was veertien jaar. Zijn vader Bertus Gosen was baas van de timmerschuur. 'In 1984 en 1985 heb ik een tijdje niet op de werf gewerkt. Toen ze weer mensen zochten, solliciteerde ik en werd ik weer aangenomen. Ik kreeg telkens een iets betere functie. Mijn vader heeft op de werf gewerkt totdat alle timmermannen werden ontslagen. 'Het timmerwerk wordt uitbesteed,' zeiden ze dan. Uitbesteden werd het helemaal, dat was zogenaamd goedkoper.'

Kwamen de stagiaires van de beroepsopleidingen eerst in groepen, in de jaren negentig was er nog maar plek voor één mbo'er tegelijk.

Al sinds de jaren tachtig kwamen ook de medewerkers niet meer met hordes tegelijk de werf op. Ze werden alleen nog aangenomen op basis van hun vaardigheden en diploma's.

Henk van Haren kon beginnen toen de werf een kraanmachinist met hijsbewijs zocht. 'De eerste paar jaar heb ik in het onderhoud gezeten en was ik reservekraanmachinist. Toen de werf in 1987 failliet ging ben ik als enige kraanmachinist overgebleven.'

In 1990 ging Oscar van den Broek voor een vierjarige opleiding via de Stichting Opleiding Metaal op de werf werken. Hij woonde al in Millingen, maar toch kende hij niemand op de werf. De scheepsbouw leek hem wel wat. In 1990 was de werf volop in bedrijf. 'We bouwden hele schepen. Er werkten toen tachtig man. In 1994 ben ik weggegaan en in 2003 ben ik teruggekomen. In de tussentijd werkte ik bij Alewijnse in Nijmegen. In 2003 werd ik ijzerwerker nieuwbouw met de

Eenentwintig jaar geleden kwam de Bosnische Drago Granic met zijn vrouw en twee dochters naar Nederland. In 1999 vestigden zij zich in Nijmegen. Via

Ter beschikking gesteld door De Gelderlander

het uitzendbureau was de eerste sollicitatie bij Bodewes gelijk raak. In Bosnië werkte Drago bij de reparatie van treinen en nu begon hij bij de reparatie van schepen. Het product was weliswaar anders, maar het vakwerk op de draaierij was vergelijkbaar. In zijn begintijd werkten op de werf zo'n vijftig mensen. Bij reorganisatierondes hoefde hij zich nooit zorgen te maken om zijn baan. 'Als enige draaier mocht ik altijd blijven.'

'Wat keek je in die tijd tegen ervaren werkers op.'

5. Opleiding en inwijding van nieuwelingen

Willy van Haren was pijpenlegger. Sjaak Gesthuizen leerde het werk door mee te lopen met Willy. Sjaak kan er kort over zijn. Eind jaren veertig had de werf nog geen eigen leerschool voor alle werkzaamheden. De arbeiders leerden het vak van elkaar, ze werkten in koppels in een manmaatsysteem.

Elke zelfstandig werkende had een maatje dat met hem mee liep. Zelfstandig zijn betekende dat je een werktekening kreeg en dat je moest zorgen dat dat betreffende onderdeel gemaakt werd. Als het beter uitkwam, werkten ook wel eens twee zelfstandigen samen.

Wie bouwtekeningen wilde leren maken, kon drie avonden in de week naar de avondtekenschool die de werf had opgezet. Behalve tekenen leerde je daar ook rekenen en taal. 'Alles wat je nodig had aan materialen, tot aan de potloden toe, moest je zelf kopen,' herinnert Bertus Schmitjes zich nog over zijn schooltijd in 1947.

Er was veel respect voor ouderen, volgens Henk Hendriks. Ouderen werden met de achternaam aangesproken. 'We waren niks anders gewend. Je had als jongen geen inbreng en zei ja en amen. Dat was gewoon zo.'

In de jaren vijftig kon je één dag in de week op de ambachtsschool in Nijmegen een opleiding in metaal volgen en de rest van de week werken op de werf. De werf investeerde in je opleiding als je een contract tekende dat je er minimaal twee jaar zou blijven werken. Jos Tielkes kreeg zo'n contract. Hij verloor al jong zijn beide ouders en kon werken op de werf. Chef van Lier bekommerde zich om hem. 'Je kunt naar school gaan en anders wegwezen,' zei hij.

Zo kwam het dat Jos in 1957 op de ambachtsschool begon aan de B-metaalbankwerkeropleiding voor één dag in de week. Jos vertelt over zijn opleidingstijd: 'Ik was nog een jongetje. Kreeg klusjes en klussen op elk gebied, tot in de tekenkamer aan toe. Er was nog een stencilmachine en als het zo uitkwam, werd ik daar ook aan gezet. Na een half jaar moest ik in militaire dienst, daar haalde ik mijn examen B-metaalbankwerker. Terug op de werf in de draaierij leerde ik van de chef de fijne kneepjes van het bankwerken. Die chef was een oud-buurman van mij.'

De werf had er baat bij om medewerkers kansen te bieden om zich bij te scholen, dat was voor beide partijen een goede zaak.

Als leerling kwam Leo Rieken bij leermeester Hein Evers te werken. 'Mijn eerste werk was een filterpot voor de Smit Lloyd. Vervolgens werd ik maatje van ijzerwerker Thé Koenders. Wat keek je in die tijd tegen ervaren werkers op. Je had toen geen weerwoord, dat is nu wel anders. Ook was het doodnormaal dat gezegd



De eigen opleiding van Bodewes. Le Blanch van hal 9 onderwijst Jos Nieuwenhuis in de praktijk.
Uit het boek '75 jaar Bodewes', 1971 (eigen uitgave)

werd: 'pak de hamer'. Dat deed je gewoon, want je was de leerling. Van Thé heb ik wel het meest geleerd. Hij kon het goed vertellen. Hij pushte de leerlingen door het voor hen aantrekkelijk te houden.'

Henk Jansen zal nooit meer vergeten hoe hij werd ontvangen op de werf. 'Ik werd opgevangen door chef Bertus Schmitjes. Hij gaf me een rondleiding over de werf en vertelde dat er allerlei mogelijkheden waren om door te groeien. Bertus vertelde over een vriend van hem die was begonnen als maatje en zich via avondcursussen had opgewerkt tot constructeur/tekenaar. Dat verhaal kwam me bekend voor. Hij had het over mijn schoonvader Theo Driessen.'

Veel medewerkers doorliepen de Bemetal vakopleiding, een bedrijfsopleiding voor de metaal- en elektrotechnische industrie. Die opleiding kon je naast het werk volgen in Hotel Millings Centrum.

Jo Daals: 'Omdat mijn interesse bij metaalbewerking lag, koos ik de werf, waar ik bij mijn start in 1963 een plaats kreeg bij de Bemetal opleiding voor machine- en werktuigbouw. De theorie was één dag per week en voor de praktijk werd

ik als maatje in de afdeling reparatie en nieuwbouw gekoppeld aan een ervaren werknemer.'

Wie koos voor hout, kon naar de timmerloods van de werf. In 1957 waren er zo'n veertig timmerlui in dienst binnen de timmerfabriek. Theo van der Velden was een van hen: 'Ik zat in een experimenteerklas op de ambachtsschool om voor timmerman te leren en daarnaast werkte ik op de werf. Mijn eerste werk was het schoon schaven van planken met een blokschaaf. Ik hield mijn linkerhand te diep over de blokschaaf en daardoor werd mijn pink flink beschadigd. Ik bond mijn zakdoek eromheen en werkte door tot ik mijn pink in de middagpauze thuis kon verbinden. Ik had geen idee of er ergens een verbanddoos lag.'

Als nieuweling moest je oppassen, omdat je op verschillende manieren werd uitgetest. Bij sommige opdrachten kon je later denken: dat had ik kunnen weten. Maar wat doe je ertegen als je aan het werk bent en de voorman giet ineens een emmer water leeg boven je hoofd? 'Je moet in alle weersomstandigheden kunnen werken en daar moet je op getraind worden,' was de uitleg die je erbij kreeg. Regelmatig werd een nieuweling eropuit gestuurd om sokken te halen bij de portier.

Het magazijn was een geliefde plek voor grappen: de waterpas mist een belletje, kun je die effe voor me halen? Of een vierkant boortje. Of ga even een plintladdertje halen uit het magazijn. Of je leermeester zei heel serieus tegen je: 'We moeten eerst even een magnetische vonkenvanger halen, dat is handig als je boven je kop moet lassen.' En dan zei je natuurlijk: 'Dat doe ik wel even.' Bij het magazijn speelden ze het spel vrolijk mee.

Dat overkwam Anita Heijink: 'We waren met een groot anker bezig.

Baas Jan Fidel zei: 'Dat anker is erg droog, je moet ankerolie halen.'

Ik ging naar het ene magazijn, daar zeiden ze: 'Nee, dat hebben we niet, je moet naar het andere magazijn.'

Bij het andere magazijn zeiden ze: 'Ze hebben het bij Miltax, daar moet je naartoe.' Miltax was een constructiebedrijf dat verderop op de dijk zat. Ik liep maar door als een kip zonder kop om die ankerolie te vinden.'

Bij de Miltax hoorde Anita de verlossende woorden: 'Meisje, zeg maar dat 't op is, ze houden je voor de gek.'

Clement Gosen werkte in de timmerloods waar zijn vader Bertus baas was, maar toch haalden ze ook bij hem de grap uit. Hij was erop voorbereid. Hij ging naar huis en kwam tegen het eind van de middag terug. Hij zei dat hij al die tijd aan het zoeken was geweest, maar dat hij het niet kon vinden. Dat bleek dé manier om

een dergelijke test te doorstaan. Niemand heeft hem ooit meer om een boodschap gestuurd.

Uit de verhalen blijkt wel dat de tijd van nieuwe medewerkers niet kostbaar was, je kon ze ongestraft een middag laten verdoen. Een beproefde intelligentietest was om ze noesten te laten zoeken in het ijzer. Noesten zitten alleen in hout, maar dat kon je in je zenuwen weleens vergeten.

Een nieuweling stond een keer de hele middag met een hamertje op een plaat ijzer van zes bij twee meter te tikken. De anderen hadden het hem voorgedaan: 'Als het nou anders klinkt, zit daar een noest, dan moet je op die plek een plakkertje doen.' Dat deed hij.

Midden jaren zeventig begon de werf een eigen leerschool voor alle richtingen, met een klaslokaal en een praktijklokaal voor zo'n twintig leerlingen. Er was ook een leermeester op de werf. Alle leerlingen stroomden in principe door naar een gewone functie op een van de afdelingen.

Eduard Koot volgde de leerschool in 1979 bij Hein Evers. 'We leerden daar alles. Van een hele tekening maken van het schip en het maken van de spantenvloer tot aan het werk op de afbouwkade. Ik was er pas een dag en toen moest ik Roy Maddoe rondleiden en alles uitleggen.'

Door de komst van de leerschool hadden nieuwelingen hun eigen territorium gekregen, waar ze zelf de omgangsvormen bepaalden en niet gebukt gingen onder de gortdroge grappen van de oudere medewerkers. Het inwijdingsritueel werd er niet makkelijker door.

Wat ze elkaar aandeden op de leerschool was nog wel wat erger dan argeloos een plintenladder halen en uitgelachen worden. In de leerschool had elke leerling de beschikking over een eigen werkbank met een bankschroef. Elke werkbank had een lade met hangslot. Als geintje werd wel eens een lade onder de werkbank vast gelast, helemaal aan de achterkant. Als je slachtoffer was van deze grap stond je uren te klooiën met beitels om het los te krijgen. Snijbranden of slijpen was geen optie want dan brandde de lade volledig uit. Gericht wraak nemen was niet aan de orde, je kwam er nooit achter wie het gedaan had.

Wolly van Ophuizen zag een keer hoe iemand op een tafel werd gelegd, zo'n vlaktafel met gaten en pennen om een werkstuk vast te klemmen. De jongen werd vastgeklemd als Jezus aan het kruis. Daarna lieten ze een pak elektroden op zijn buik vallen. 'Geloof me, dat doet echt pijn.'

Anita Heijink werd een paar keer in een kledingkast geduwd en opgesloten. ‘Zo’n lange smalle kast weet je wel, ik paste er precies rechtop in.’ ‘Pak ze!’ riep iemand en dan duwden ze haar in de kast en deden ze hem op slot. Roepen had geen zin, je kwam toch niet boven het lawaai uit. Eén keer kon de leermeester haar redden. Maar een andere keer moest ze lang wachten tot ze de deur weer open deden.

Eduard Koot: ‘We stopten ook brandende sigaretten in iemands broekzakken als hij niet oplette, dat merkte hij pas als zijn broek begon te roken. Of we grepen iemand beet en zetten zijn mouwen vast in twee bankschroeven, een links en een rechts, dan kon je geen kant meer op. Je was om de beurt de sigaar. Het was geen pesten.’

Voor je salaris was het mogelijk om te onderhandelen. Soms kon je vader daarvoor gewoon over een tuinhekje stappen. Gerrit Verhoef begon als negentienjarige in september 1964. ‘Ik moest proeflassen voor lasbaas Gert de Coninck. Hij bood me twee gulden en vijf cent per uur. Mijn oude klasgenoot van de lascursus hoorde hoeveel ik per uur kreeg.’

De klasgenoot was verontwaardigd, hij kreeg één gulden en negennegentig cent. Hoe kon dat nou? ‘Dat weet ik niet,’ zei Gerrit, ‘ik verkoop mij zo, jij verkoopt jou zo.’

De vader van Gerrits klasgenoot is toen over het tuinhek gestapt en naar Arnold Arntz gelopen, want hij woonde achter hem. Na een goed gesprek kreeg zijn zoon ook twee gulden en vijf cent.

Op kantoor werd veel meer verdiend dan op de helling. In 1974 verdiende de inkoper tweeëntwintighonderd gulden bruto in vier weken. In tien jaar ging hij naar drieduizend gulden, afgezien van de procenten die er nog bij kwamen. ‘Toen ik wegging verdiende ik ongeveer achtenveertighonderd. Ik heb geen idee hoeveel dat is in verhouding met lassers of ijzerwerkers,’ bekent Joop Hartgers. Het was een goede baan, maar ook voor Joop was de eerste indruk van de werf even schrikken. De sfeer was rauw en grof. Joop was gewend aan allerlei formaliteiten en beleefdheidsvormen. Op de werf rolde vanaf dag één de ene godverdomme over de andere. Voor hem was dat eigenlijk een hele opluchting. Maar het betekende wel dat je echt goed van je af moest bijten. Mensen werden soms regelrecht beledigd.

Directeur de Jong zei recht in zijn gezicht: ‘Je bent een slecht mens, je bent een slechte inkoper.’

‘Dan vind ik het zonde dat je me zoveel betaalt,’ antwoordde Joop. Het is nooit meer goed gekomen tussen de twee.

Ook op de werkvloer was men bepaald niet zachtzinnig met woorden. ‘In hal 9 bijvoorbeeld werd je ingewerkt bij Jan Fidel. Hij was de schrik van hal 9, als je iets verkeerd deed, begon hij te vloeken en te tieren,’ aldus Anita. Op een dag was zij zelf de sigaar. ‘Iedereen legde zijn werk neer en ging genoeglijk staan kijken. Het liefst was ik jankend weggelopen, maar dat deed ik niet, want iedereen keek. Hoe ik het god-god-godverdomme in mijn hoofd haalde om zoiets te doen, tierde Jan. Iedereen had de grootste lol behalve ik.’

Als je eenmaal bij een bepaalde ploeg hoorde en je had een taak, dan was je nieuwkomerstijd voorbij en was je gewoon een van de werfmedewerkers.

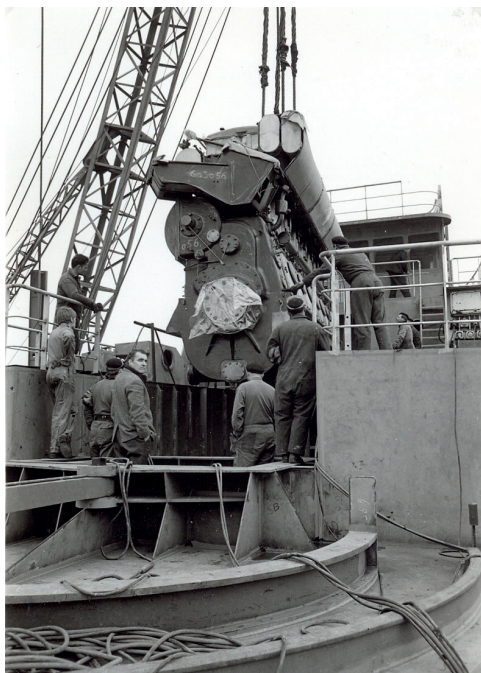
'Ik kijk de hele dag naar schepen.'

6. Vakmanschap

Op de ambachtsschool leerde je 'oplossend denken'. In de praktijk leerde je het vak. De ouderen leerden het aan de jongeren. Je werd overal bij betrokken en daardoor groeide je interesse. Je leerde de juiste vaardigheden en zo ontwikkelde je het echte vakmanschap.

Na de invoering van de Mammoetwet in 1968 merkte men op de werkvloer dat de jongeren met minder praktische vakkennis binnen kwamen. Oudere medewerkers misten de ambachtsschool. Telkens als er werknemers met pensioen gingen, verdween ook veel vakkennis. Het zat hem in details. Een voorbeeld: je moest weten wanneer de lagers gesmeerd moesten worden. Eén klein foutje, zoals niet op tijd vet op de lagers smeren, en alles liep vast. Met grote schade als gevolg. Op de werf zelf werd les gegeven, daaraan hebben velen goede herinneringen. Bertus Schmitjes was gek op jonge mensen, want aan hen kon hij het vakmanschap doorgeven. 'Die jongens konden veel en waren van goede wil. Ik zorgde voor discipline, was streng, maar ook redelijk door hen overal in te betrekken. Ik vond het erg dat hun inzet en werk niet naar behoren gehonoreerd werden.'

Millingenaren praatten aanvankelijk nogal makkelijk over de werf. 'Ga maar op de werf werken,' zeiden ze als je met je ziel onder de arm liep. Alsof iedereen daar zomaar kon werken.



Eerlijk is eerlijk, die indruk werd wel gewekt in de vele personeelsadvertenties die de werf verspreidde. Er waren volop banen in de aanbieding, zelfs wie nog geen vakmanschap in huis had, kon rustig solliciteren. Had je nog geen huis, dan kreeg je er een huurwoning van de werf bij.

'Maar je moet nogal wat weten en kunnen om op een werf te werken en niet bang zijn voor smerige handen,' aldus Leo Rieken.

Sjaak Gesthuizen heeft op elke afdeling gewerkt: de plaatwerkerij, de lasloods,

Plaatsing van een machine in een sleepboot in aanbouw.

Uit de collectie van G. Mangnus

het planbureau, de timmerloods en de smederij. ‘Het mooiste werk was in de machinekamer van een schip. In de machinekamer moest je allerlei verschillende werkzaamheden doen.’ Dat gaf hem voldoening.

Leo Rieken heeft zo’n dertig jaar in de sectiehallen gewerkt waarvan de laatste tien jaar in de reparatie. ‘Eén van de mooiste dingen op de werf was de sectie op de sectiewagen zetten, naar buiten rijden, kantelen en het schip op de helling in elkaar zetten. Het achterschip van een sleepboot maken dat is ook prachtig werk, want alle lijnen zitten in de kont van een schip: dek, spanten de hele rataplan van het achterschip. Van niets naar iets en dat afbouwen. Van teken- en spantenvloer via brandloods naar sectiehal en buiten wordt het schip in elkaar gepast. IK HEB EEN FASCINEREND BEROEP. Ja met grote letters! Niet één dag is hetzelfde. Elke dag biedt weer iets anders. Ik kijk de hele dag naar schepen. Dat blijft me fascineren, mijn hart gaat ernaar uit. Bij het zoeken naar een oplossing denk ik wel eens: hoe nu verder. ’s Nachts schrijf ik op waar ik de volgende dag aan wil denken, dan kan ik rustig slapen.’

Gerrit Verhoef leefde voor het lassen, het boeide hem mateloos. Ze vroegen hem wel eens: ‘Wat zie je toch in dat stomme lassen?’ Hij zei dan steevast: ‘Ik vind het fantástisch.’ De lasnaden zijn van levensbelang voor het schip. Er worden röntgenfoto’s van de las gemaakt en daarop zie je precies of er op een bepaalde diepte nog een foutje zit. Al is het maar twee millimeter, dat gaat verder scheuren, daar kan een schip op zinken.

Het was de taak van de heer Van Dijk van de keuringsinstantie American Bureau of Shipping om alle lasnaden te controleren. Hij ging smetteloos het ruim in en kwam er wit van het krijt weer uit. Hij vond altijd onvolkomenheden om te markeren: ‘dit is niet goed en daar zit nog een hoekje.’ De heer Van Dijk was de meest secure inspecteur van allemaal. Gerrit had groot ontzag voor die man.

Aanvankelijk was Henk Hendriks één van de vier draaiers. ‘Zo kon je mooi bij elkaar kijken en vragen. Ik was best trots op mijn vak, want dat kon niet iedereen. Ik was een tijdje de enige draaier. Later kwam Drago Granic erbij, een goede draaier.’ Het vak van draaier heeft Drago zich op de vierjarige technische opleiding in Bosnië eigen gemaakt. ‘Omdat ik plezier had in mijn werk, probeerde ik wel eens iets op een andere manier te doen om te kijken of dat beter ging, bijvoorbeeld hoe je een schroef op een snellere manier kon plaatsen. En ook hoe je de tolerantie van een schroefas kon bepalen en het slingeren van een as kon verminderen om zo weinig mogelijk speling te hebben.’

Nadat hij op de reparatieafdeling had gewerkt, werd Wolly van Ophuizen overgeplaatst naar de pijpenloods voor installatiewerk aan hoofd- en hulpmotoren. 'Ik deed mijn best om het vak te leren. Pijpen buigen was echt een kunst. De pijpen werden vol zand gestouwd en flink aangeklopt, waarna ze werden warm gestookt om te kunnen buigen. Als er niet genoeg zand in zat, boog je de pijpen plat.'

Henk Jansen begon bij de sectiebouw en in de grote loods, maar merkte dat het hele grove werk hem eigenlijk niet zo beviel. 'Je had in hal 9 klein metaal bij Le Blansch. Dat werk kon je op een werkbank doen, daar had ik meer oren naar. Later werkte ik ook bij de afbouw. Het schip kwam als casco aan op de werf en werd op de afbouwkade volledig door ons ingericht.'

Henk van Haren was kraanmachinist. Er was geen lift naar de kraancabine, het hele eind naar boven moest geklommen worden. Als het hard waaide had je het zwaar. Kraandrijven is bepaald niet makkelijk. 'Je moet leren de afstand en de diepte te bepalen,' aldus Henk. 'Gewichts- en afstandsmeters zitten niet in de kraan. Bij te veel gewicht treedt de maximum-lastbeveiliging in werking. Bij verdere afstand werkt de momentbeveiliging. De zomerhitte en de vrieskou hebben veel invloed op het werken vanuit de cabine hoog in de torenkraan.'

Na de overname door Damen in 1987 werd er een Liebherr torenkraan aangeschaft waar Henk erg blij mee was, omdat deze bouwkraan een bereik van vijftig meter gieklenkte had. De oude werfkranen hadden een bereik van slechts tweeëntwintig meter, deze werden in stukken gebrand en afgevoerd. Vanaf nu konden schepen minstens drie-breed op de helling liggen. Vanwege het gewicht van deze kraan moest er een speciale kraanbaan geheid worden.

Eduard Koot ging opslag vragen toen hij kon lassen, metaal bewerken, pijpfiten en kranen. Al zou hij maar één gulden opslag per uur krijgen. Hij wilde gewoon

erkenning. 'Ja, je kán wel meer, maar je kan maar één ding tegelijk doen.' Dat zeiden ze listig bij personeelszaken. 'Ja, maar ik kan wel altijd iets doen,' zei Koot, niet voor één gat te vangen. 'Als



Het timmervakmanschap van Bodewes is ingehuurd om de luxe hutten van het cruiseschip de SS Rotterdam af te bouwen.

Uit de collectie van T. van der Velden



Arnold Driessen aan het lassen.

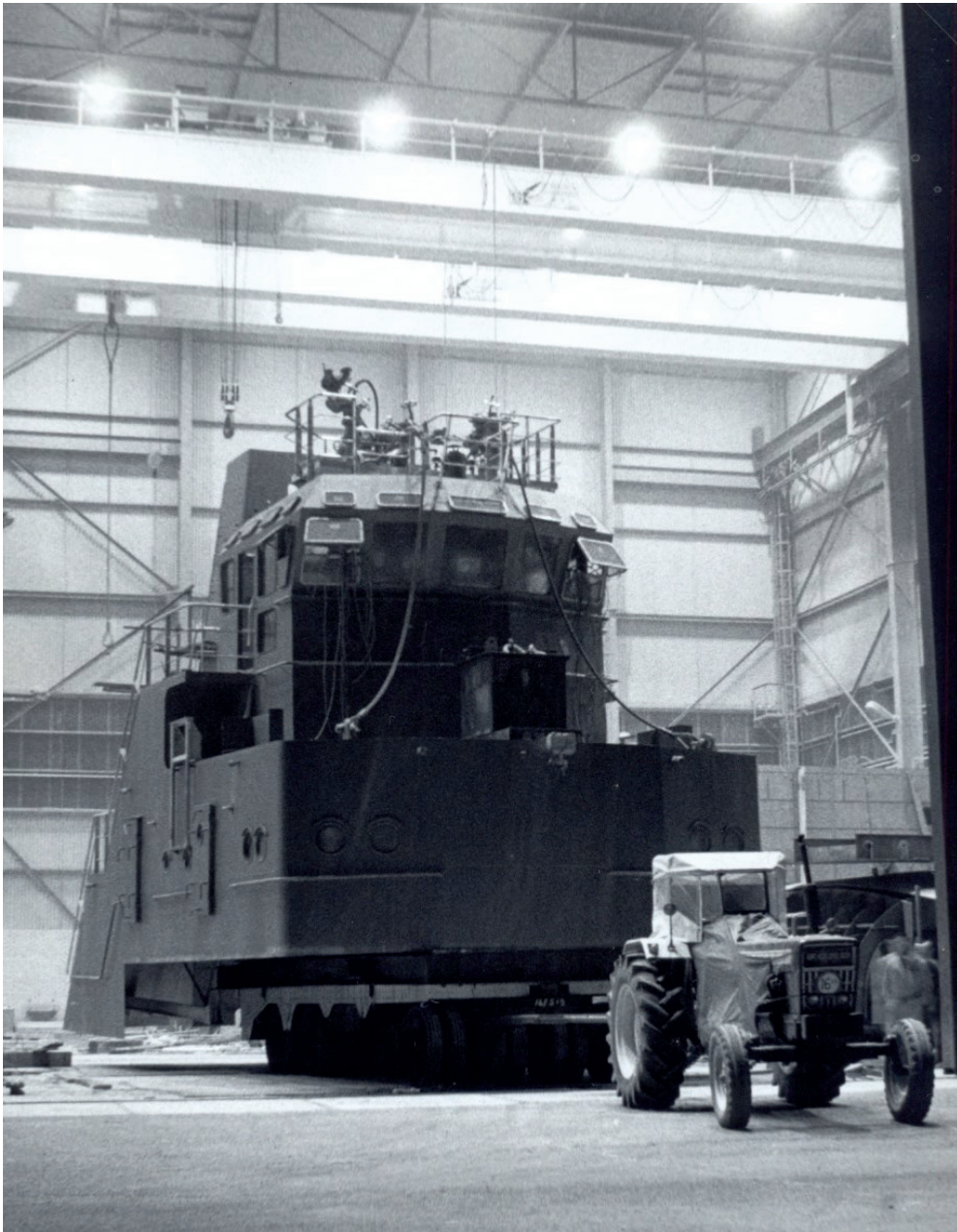
Uit de collectie van fam. Driessen

je alleen maar kan lassen en er valt niks te lassen, dan moet je wachten. Ik hoef nooit te wachten.' Ze gaven hem geen opslag. Uit protest heeft hij een hele tijd geweigerd om op de kraan te werken.

Eduard Koot ziet wel dat het werk in de scheepsbouw zwaar, vies en lawaaiig is, maar hij heeft zijn hart er aan verpand. 'Ik werk nu in Nijmegen op de werf Gelria, het blijft mooi en afwisselend werk.'

En dan was er werk, dat voor anderen bijna ondoenlijk leek. Mannen die de hele dag niks anders deden dan met een slijptol alle te dikke lasnaden afslijpen. De hele dag stonden ze in de doordringende herrie van de slijpers en de afzuigers, die op lucht werkten. Koptelefoons hielpen niet afdoende. Het was verschrikkelijk, maar het moest wel gebeuren. Anderen deden het weleens een halve dag als er geen ander werk was en dan klaagden ze steen en been. Voordat ze konden beginnen, sjouwden ze zich eerst een ongeluk met de slijptollen en luchtslangen. Later werden de slijptollen en afzuigers elektrisch.

Juus Renckens beaamt dat Bodewes over bijzonder goede vaklieden beschikte. Voor de betimmering van de sleepboten werd het beste hout gekozen en verwerkt,



Het casco van een complete stuurhut voor een sleepboot is in hal 12 samengesteld en wordt door een trekker naar buiten gereden...

Uit de collectie van G. Mangnus



...en wordt met behulp van de bokkraan op de in aanbouw zijnde sleepboot geplaatst

Uit de collectie van G. Mangnus

zelfs de schroeven werden zo ingedraaid dat de sleuven van de schroefkoppen allemaal in dezelfde richting stonden. De supply vessels, bevoorradingschepen voor olieplatforms op de Noordzee, mochten vanwege de concurrentie op de verkoopprijs niet meer zo precies afgewerkt worden. Tijd was geld. Japanse en Amerikaanse scheepswerven aasden destijds ook op opdrachten voor supply vessels.

De medewerkers van Bodewes hadden het er maar wat moeilijk mee dat het gebruikelijke afwerkingsniveau niet meer toegepast werd voor de nieuwe schepen. Er ontstond zo ook een werktekort voor de timmerlieden. De directie leende vervolgens de timmerlieden uit aan de bouwsector, maar dat werkte niet. De scheepstimmerlieden konden niet wennen aan de methoden van de bouw-timmerlui. In de bouw werkte men veel grover, met goedkopere materialen en men gebruikte snelle bevestigingsmethoden: spijkeren, nieten en lijmen. Toen de vraag naar nieuwe schepen weer toenam, bleek andersom dat bouw-timmerlui de methoden en het kwaliteitsniveau voor de nieuwbouw van schepen niet aan konden.

Juus was ook onder de indruk van de manier waarop vaklieden het stalen scheepsdek strak konden trekken als dat net gelast was. Net gelast leek het meer op een wasbord dan op een scheepsdek. ‘Er waren vaklieden die, zittend op een juten zak, met brander en water het dek konden rechten. Met superstrak resultaat. Het vakmanschap en de trots om goed werk af te leveren waren de drijfkracht van het succes van Bodewes in de goede jaren.’

‘Door hoog water is veel interessant papierwerk verloren gegaan. Om de herinnering aan het vakmanschap op de werf levend te houden, moeten we zuinig zijn op dat wat er nog is aan archiefmateriaal,’ zegt Theo van Haren, ‘En ook op jonge mensen die lasser willen worden, omdat zij het vak voortzetten.’

*'Hij kreeg als waarschuwing een steen
door de ruit.'*

7. Werkdruk en overwerk

In de jaren vijftig tot zeventig werkten drie- tot vijfhonderd werknemers op de werf. Tussen die honderden werknemers vielen degenen die de kantjes er vanaf liepen niet op. Een observatie van een schippersechtpaar uit die tijd: 'Wij zagen wel eens hoe werknemers van de werf aan het lanterfanten waren. Op hun dooie gemak liepen ze dan met een schroevendraaier of een hamer van of naar het magazijn. Ook lagen ze wel te slapen in de tankers. Wij zeiden tegen elkaar: die weten vrijdags al dat ze maandag ziek zijn.'

In de jaren vijftig was vakmanschap nog dun gezaaid onder de werknemers. 'Soms kon ik de dag niet om krijgen vanwege het wachten,' vertelt Bertus Schmitjes. 'Voor het maken van een gangboord moest getekend worden, na drie dagen stond er nog geen lijn op de tekenvloer. Bij een klus werd niet geklokt en directeur Arntz ontsloeg geen mens. Niet één rotte appel werd uit de mand gehaald. Hij was van mening dat de bazen hun mensen maar aan de gang moesten zien te houden.'

Ook een boerenknecht kon op de werf komen werken. Je kon altijd beginnen bij de sjouwploeg.

Iedereen kreeg loon.

De gewoonte om royaal arbeiders aan te nemen, had er wellicht mee te maken dat arbeid nog niet duur was voor de werkgever: 'Ze maakten loonzakjes van uien,' vertelt Sjaak Gesthuizen, 'als je erin keek moest je huilen. Je kreeg je loonzakje van de portier. In mijn eerste loonzakje zat dertien gulden voor achtenveertig uur werken.'

Een manier om meer geld te verdienen was overwerk. Er gingen geruchten dat er medewerkers waren die overdag extra langzaam werkten zodat het werk niet af kwam en ze 's avonds voor meer geld overuren konden draaien.

Om zicht te krijgen op de arbeidsuren en de prestaties te verhogen, werd in de jaren vijftig het gemeten tarief ingevoerd. Dat betekende: een vaste prijs voor een klus, gebaseerd op het aantal uren dat je erover mocht doen. Op het planbureau werden de opdrachten in karweien opgedeeld. De tariefmakers van het planbureau bepaalden hoeveel uur je voor welke klus kreeg. Hun informatie kregen ze van de arbeidsanalisten, die van elke klus op de werf de tijd vaststelden die medewerkers ervoor nodig hadden.

Elke werknemer kreeg een basisuurloon en een percentage tariefopslag. Wie sneller werkte, verdiende meer. Niet iedereen zat in het systeem van het gemeten tarief, want er was ook werk dat je niet kon meten, zoals het plaatsen en uitrichten van een hoofdmotor in de machinekamer.

In de jaren zeventig werd het gemeten tarief door de vakbond afgeschaft.

Jan Gesthuizen en zijn zoon Sjaak waren pijpenleggers. Over het dek van de tankschepen gingen bijvoorbeeld van die grote pijpen met aftakkingen de tanks in. 'Jan en Sjaak hadden het goed bekeken,' weet Juus Renckens, 'door een dikkere elektrode te gebruiken konden zij sneller lassen leggen die aan alle eisen voldeden. Zo kregen ze tot wel vijfendertig procent extra loon. Op een gegeven moment moesten er zoveel van die tankschepen gebouwd worden, dat er te weinig goede pijpenleggers waren. Op vrijdagavond en zaterdag namen de Gesthuizens zo'n karwei aan. Zo verdienden ze tamelijk veel geld extra.'

Sjaak Gesthuizen vertelt over het overwerk: 'Dat bracht extra geld in het laatje. Ik heb zelfs een keer een dag en een nacht en een dag aan één stuk gewerkt, omdat er een schip was dat klaar moest. Zoiets doe je maar één keer. Ik was kapot.'

Bij veel werkzaamheden kon je op de werf je eigen gang gaan. Je kreeg gewoon een opdracht en daar had je een bepaalde tijd voor. De één werkte sneller dan de ander. Als je als leerling met zo iemand mocht werken, had je geluk. Het was aanpoten, maar je kreeg dezelfde toeslag als hij.



Hal 12 is een enorme verbetering. Hele stukken van het schip kunnen binnen in elkaar gezet en voorbereid worden.

Uit de collectie van G. Verhoeff



De binnen geassembleerde stukken worden op de helling aan elkaar gelast. Hier eens een ander verhaal: de wanden van een dok.



Het dok vanaf de andere kant.

Uit de collectie van G. Mangnus

Overwerk was voor echtgenotes soms een zenuwslopende toestand, zoals voor Diny Tielkes: 'Jos werkte bij het onderhoud. Als hij 's avonds moest doorwerken, was hij helemaal alleen aan het werk. Zonder nachtwacht, zonder mobieltje. Hij kon niet bij de telefoon, alles ging nog via de centrale. Als er wat met hem gebeurd zou zijn, kon hij niet eens om hulp bellen. Ik werd op een nacht wakker omdat de plek naast me in bed nog leeg was. Op de wekker zag ik dat het al half vier was en Jos was nóg niet thuis. De zenuwen kreeg ik daarvan! Uiteindelijk kwam hij wel. Het gebeurde nogal eens dat hij 's nachts op de werf moest zijn vanwege die stomme kachels die aan moesten blijven.'

Behalve vaste medewerkers waren er ook vakantiekrachten. Zo konden jonge jongens alvast kennis maken met het werk op de werf. De vlijtigste vakantiewerkertjes werden tot de orde geroepen. Dat maakte Henk Hanssen mee toen hij als veertienjarige kwam werken op de werf. Tweeëntwintig gulden in de week voor zes dagen werken van half acht 's ochtends tot zes uur 's middags. Het eerste jaar werkte hij bij de brandmachine. Het tweede jaar kwam hij terecht op de spantenvloer, waar langs houten strips de spanten van het schip uitgetekend werden. Zijn taak was om die spantenconstructie na gebruik weer uit elkaar te halen en het hout te sorteren. 'Ik hield van lekker doorwerken, maar dat was niet de bedoeling. Ik werd bij de baas van de afdeling nieuwbouw geroepen. Hij gaf mij te kennen dat ik te goed mijn best deed en dat ik meer deed dan een volwassen man. Dat begon op te vallen. Ook al had ik energie te veel, ik moest dimmen.' Nieuwe medewerkers die uit een andere sector kwamen, merkten gauw dat het werktempo op de werf lager lag. Als een collega je op de man af vroeg of je door

een haas gedekt was, bedoelde hij dat je een uitslover was en dat je je gedeisd moest houden. Mensen die vanuit Bodewes gingen werken bij andere werven in de buurt, kwamen geschokt terug met verhalen dat daar écht gewerkt moest worden, zoals op de Bloedhelling, waar ze het volk als slaven behandelden. De Bloedhelling was de bijnaam van de Arnhemse Scheepsbouw Maatschappij.

Je kon beter gemoedelijk in Millingen blijven werken, waar tenslotte ook met regelmaat machtige schepen te water gelaten werden.

Bij Bodewes was het belangrijk dat er, vóór het werk begon, toch wel een half uur bijgepraat kon worden. En al vóórdat de laatste fluit ging, stonden de meesten in de startblokken om van de werf af te stiefelen. Om de schijn op te houden, werd met een stuk ijzer op ijzer geslagen: hoor ons eens druk zijn.

Zoals eerder gezegd, was het de taak van de bazen om de mensen aan het werk te houden, maar dat was niet makkelijk in zo'n hechte gemeenschap. Leidinggevendens kwamen vaak van binnenuit, het waren goede vakmensen die waren gepromoveerd. Ga dan maar eens boven je collega's staan en ze de wacht aanzeggen.



Met behulp van de bokkraan wordt het middendeel van een pontje geplaatst om samen te voegen met het deel dat al op de helling staat.

Uit de collectie van G. Mangnus



Drie schepen op de helling: volop werk.

Uit de collectie van G. Mangnus

Het verhaal gaat dat een leidinggevende van buiten, de heer Heemrood, het wel aandurfde om zijn ongenoegen over het langzame werktempo te uiten. Dat heeft hij geweten, hij kreeg als waarschuwing een steen door de ruit.

Op de helling werkten er dag en nacht arbeiders, zoals Gerrit Verhoef. 'Maandagmorgen om half acht begon ik en ging door tot dinsdagmorgen zeven uur. Dan stond ik om kwart over vier 's middags weer op en zo ging dat de hele week door. Vrijdagochtend om zeven uur was ik klaar en begon voor mij het weekend.'

'In een zomer in de jaren tachtig was er een ijsboer die de werf van het werk hield,' vertelt Anita. 'Hij kwam op warme dagen klingelend aanrijden met zijn ijscoke en stelde zijn kar op waar de pijpen opgeslagen lagen. Iedereen liep weg van het werk om ijs te kopen. Op het laatst was het onwerkbaar en werd hij weggestuurd.'

Jos Tielkes heeft goede herinneringen aan de momenten waarop doorgewerkt moest worden. 'Als er een hellinglier kapot was, móest de lier klaar, omdat alle hellingwagens nodig zijn om te kunnen hellingen. Het was zwaar werk, maar dat gaf mij ook voldoening. Als er een compressor uitviel, moest die omgebouwd worden. Daar werkten we 's avonds aan door, zodat iedereen 's morgens weer gewoon aan het werk kon. Dat werd door de baas enorm gewaardeerd en dat deed me goed.'

'De mentaliteit verschilde per medewerker,' aldus Leo Rieken. 'Je had met veel verschillende karakters te maken. Sommigen dachten met je mee en gaven aanwijzingen, voor anderen moest je eerst op je knieën vallen, anders lieten ze je gewoon doormodderen. En weer anderen werkten zes van de acht uur en deden of ze het erg druk hadden. Daar kon ik niet tegen. Dat konden ze dan wel soft vinden, maar je hebt gewoon hart voor de zaak of niet.'

Na de reorganisaties in de jaren tachtig kwam er een einde aan de relatieve vrijheid. Door invoering van de Arbowet werden regels vastgelegd, wat de veiligheid ten goede kwam. Behalve op veiligheid werd er nu ook ingezet op efficiëntie. 'Als je even om je heen keek, kreeg je al een opmerking,' zegt Jo Daals.

Jo stond met collega's in het gangboord en ze dachten echt dat ze 'Moby Dick' zagen. De baas vroeg meteen of ze niks te doen hadden. In koor riepen ze: 'Er kwam net een walvis voorbij.'

Het lanterfantje op de werf was verleden tijd. Voorlopig.

*'Hij verzorgde hele dagen radio
El Matino én hij stond op de loonlijst.'*

8. Bijzondere figuren en bijnamen



Hendrik Eerden bijnaam Hentje de Kuit
Uit de collectie van Sjaak Janssen

Eén van de meest genoemde bijzondere figuren van de werf is Hentje de Kuit. Zijn echte naam was Hendrik Eerden. Zijn functie op de werf was die van corveeër. Hij veegde. Hij werd vaak gezien met een kruiwagen, lopend over de werf om afvalhout voor de kachel en brood voor zijn kippen te verzamelen. En omdat hij anders was dan de anderen, deden over hem verschillende verhalen de ronde. Hent woonde met zijn zus en moeder bij de speeltuin in een huis met geveltjes en een rieten dak. Ze leefden heel sober. Toen iedereen allang een gasaansluiting had, kookten zij nog op een kolenfornuis. Toen medewerkers nieuwe overalls kregen, droeg Hent die nooit. Het verhaal ging dat zijn moeder de nieuwe overall kapot had geknipt om daar de oude weer mee te repareren. Zo zuinig waren ze. Hent had zijn eigen handel. Hij fokte haantjes en verkocht die op zijn voorwaarden: 'Hentje, ik wil graag twee halve hanen hebben.' 'Dat kan ik niet doen, dan blijf ik met die twee andere halve zitten. Ik verkoop alleen hele haantjes.'

Een zekere ijzerwerker nam nooit zijn eigen brood mee van huis, hij jatte het van anderen. Regelmatig was je je brood kwijt en je wist niet wie het gedaan had. Toen de maat vol was voor zijn collega's verzonnen ze een list. Een van hen legde zijn brood op een onbewaakte plek neer en anderen hielden een oogje in het zeil. Ja daar kwam hij, hij pakte het brood en at het op. 'Godverdomme, die zullen we krijgen,' zeiden de collega's. Ze smeerden een boterham met wagensmeer en legden die ergens neer. De hongerige ijzerwerker pakte het brood en at het gulzig op. Hij heeft zitten kotsen tussen de ijzerplaten. Voortaan smeerde hij zijn eigen brood.

Met sommige collega's op de werf kon je eigenaardige dialogen voeren, Henk van Haren herinnert zich er nog een paar:

'Wat heb je daar voor een kreunje*, wat moet je daarmee?'

'Dat weet ik niet maar ik vind het een mooi kreunje.'

Of bij iemand op de fiets met een zak achterop:

'Wat heb je in die zak zitten?'

'Jouw zwarte kloten!'

Veel gehoorde bijnamen waren: de Keiharde, de Gretel, de Rechter, Foeffe, Klappers en Slaasje. De herkomst was niet altijd duidelijk.

* een kraantje

Slaatje bijvoorbeeld was heel erg sterk en je maakte kennis met zijn kracht als je niet oppaste. Zoals in hal 9. Als daar hellingwagens gerepareerd en gekanteld moesten worden, werden vet en teer met een heetstoker verhit. Er werd soms expres voor overdreven veel rookontwikkeling gezorgd. Slaatje werd dan zó kwaad, dat hij, sterk als hij was, de dader aan de kapstok hing, waar hij dan hing te spartelen als een konijn.

Foefje was de steun en toeverlaat van de hele werf. Had iemand een probleem, dan was zijn reactie steevast: 'Oh, daar heb ik wel een foefje voor.' En dan hielp hij je.

Piet de Rechter, die in de afbouw werkte, haalde 'dellen en bollen' uit het schip. Hij kon alle platen echt recht maken met behulp van drie heetstokers, waarvan hij een harkconstructie op wieltes had gemaakt. Door het plaatselijk verhitten zet het ijzer uit en als het afkoelt, krimpt het méér dan dat het uitgezet was door het heetstoken. De huid of de roef wordt daardoor mooi glad. Het was een gave om dit te kunnen.

Werknemers die zonder bericht afwezig waren, werden gebeld en bij geen gehoor thuis opgezocht. Astrid Peters herinnert zich nog een bijzonder voorval. Ze kreeg een afwezige werknemer telefonisch niet te pakken, dus werd er iemand naar zijn huis gestuurd om poolshoogte te nemen. Hij reageerde niet op de bel of het kloppen tegen ramen. De gordijnen zaten half dicht, de man zat in een grote rookstoel met een fles vieux naast zich. Later die week moest hij op gesprek komen bij de personeelschef en hij meldde zich eerst bij Astrid. 'Ik heb de koffie maar meegenomen, wil je ook wat, Astrid?' 'Toen ik die niet wilde, liet hij me aan zijn thermosfles ruiken,' vertelt Astrid. Ze ruikt nog de vieux. Gelukkig had hij een vrolijke dronk over zich.

Een creatief type was Wim Bouwman. Bij koningin Beatrix was de eerste kleine prins geboren en Wim beloofde de volgende dag een traktatie mee te brengen. Nou daar heeft hij zich aan gehouden. Hij ging rond met een grote zak: 'Neem er maar twee hoor,' zei hij royaal. Dan hield hij je de zak voor en zag je dat er hagelslag in zat.

In de draaijerij vroeg de chef een keer aan Wim wat hij liep te zoeken. Hij was zijn horloge kwijt, dat hij in de loods was verloren. Dan moet je hem dáár gaan zoeken, raadde de chef hem aan, waarop Wim antwoordde: 'maar toen liep 'ie nog.'

Een medewerker bij de reparatie stotterde enorm.

Een Duits schip lag net goed en wel op de helling of er klonk tumult. Wat bleek? Zodra de schipper en hij een paar woorden met elkaar hadden gewisseld, was het meteen ruzie. Die schipper stotterde, maar de reparatiemedewerker kon er dus ook wat van. De schipper zag in hem geen lotgenoot maar een smerige pestkop. Zo denkende stond hij stotterend naar hem te schelden en de ander foeterde terug.

‘Een collega had ooit een keer met de snijbrander zijn zaakje verbrand,’ weet Henk Jansen te vertellen. In die tijd koelden ze brandwonden nog in een bak melk. ‘Dus hij hing zijn hele zaakje in de bak met melk. ‘Oh, nou weet ik hoe dat ze die dingen vullen,’ bracht hij na veel stotteren uit.’

Dezelfde collega liet ook vaak zwarte vetsporen achter als hij vergat om zijn schoenen uit te doen. Dat was met name erg toen hij door de smetteloze slaapkamer van een schip liep om bij het kwadrant te komen dat hij moest repareren. Jo Daals zag dat hij een keer zijn schoenen wél uit had gedaan. ‘Als beloning hebben we zijn schoenen helemaal voor hem gepoetst, omdat hij dat zelf nooit deed.’

Een ander verhaal dat de ronde deed, ging over een koelbloedige klusjesman die nergens warm of koud van werd. Op een dag was hij buiten aan het schoonmaken. Verderop in het water zag hij een lijk drijven. Hij keek hoe het lijk aanspoelde tegen de kant, takelde het dode lichaam uit het water en legde het op de wal. Hij sloeg geen alarm en hij stelde niemand op de hoogte. Hij besloot dat het tijd was voor een pauze en liep een eindje weg van het lijk om daar zijn boterham op te eten. Hoe het verder afliep vertelt het verhaal niet.

‘Arbeidsvitaminen werden op de werf intern geregeld,’ herinnert Clement Gosen zich.

‘Een medewerker was toegewijd zendamateur. Hij verzorgde hele dagen radio El Matino én hij stond op de loonlijst. ’s Ochtends klokte hij in bij de poort en aan de zijkant ontsnapte hij stiekem weer naar huis. Thuisgekomen begon hij met de uitzending van radio El Matino. Hij draaide de hele dag plaatjes waar de werknemers tijdens het werk naar luisterden. Net voor de laatste fluit ging hij weer naar binnen en klokte uit alsof hij de hele dag had gewerkt.’

Eén van de lassers maakte altijd vreemde ongecontroleerde bewegingen. Als hij kwaad was kon hij uit pure frustratie zijn laskap in stukken stampen, zonder dat iemand wist wat er aan de hand was. ‘Hij heeft weer een kronkel,’ zeiden ze dan.

Henk Jansen kon het aardig met hem vinden. ‘We hadden het vaak over voetbal, dus dat zat wel goed.’ Op een gegeven moment vloog de laskap weer door de lucht, de lasser sprintte erachter aan en stampte het ding in stukken. Hij riep: ‘Niet hier! Niet hier!’ Bleek dat er een vonkje precies in zijn oog was gevlogen. Wie zou daar niet woedend van worden?

'We hebben ons kapot gewerkt op de werf en waarvoor eigenlijk?'

9. Arbeidsomstandigheden en beroepskwalen

Vóór de Tweede Wereldoorlog had de werf een slechte naam. Arbeiders werden naar huis gestuurd met een ontslagbriefje en zo nodig midden in de nacht opgetrommeld, zodra er een schip op de kade kwam te liggen.

Al het werk vond buiten plaats, in weer en wind. Overwerken deden de werknemers destijds zo veel mogelijk als het nog licht was, dan hoefden ze geen lampen aan te steken. Snottebellen werden die lampen genoemd. De snottebellen, inclusief de brandstof, moesten ze zelf betalen.

De arbeiders kregen geen overalls, ze moesten zelf voor hun werkbreek en overhemd zorgen: een pilose boks en blauwe buis.

De klinkerjongens begonnen nog vroeger dan de andere arbeiders, om het vuur op te stoken waarin de klinknagels verhit werden. Er waren drie vaste klinkerploegen, die uit klinkers en tegenhouwers bestonden. Het was zwaar werk.

Het klinken werd vanaf de jaren vijftig geleidelijk vervangen door lassen. Het lassen bracht andere fysieke ongemakken met zich mee, daarbij kwamen giftige dampen vrij. Men dacht dat melk hier een goede remedie tegen was. Als tegemoetkoming verstrekte de werf gratis flessen melk.

De oude lasbaas Van der Hoeven was vermoeid bij het werk gaan zitten. Hij geloofde niet dat er in de wereld genoeg melk kon zijn om de gezondheid van de lassers te herstellen.

‘Zet maar een koe op het dek,’ riep hij strijdlustig, ‘tegen die dampen helpt een flesje melk niet genoeg. Als je de zeventig haalt mag je blij zijn.’

Om de giftige dampen te kunnen trotseren, kregen de lassers tot ver in de jaren zeventig ’s ochtends nog melk. Henk Jansen liep desondanks een loodvergiftiging op toen hij tussen twee spanten in een schip gaten moest snijden voor nieuw leidingwerk. Hij kon alleen snijden als hij op zijn kop tussen de spanten ging hangen. ‘Al die dampen van de snijbrander ademde ik in, ze zaten vol loodmenie. Het zweet liep me van de kop. Ik stond helemaal te trillen.’

Tocht was eveneens een ongemak. Volgens sommigen was tocht zelfs het ergste. Door het lassen stond de lashal vol rook. Dus moest de grote deur open, waardoor het beetje warmte dat in de hal was, er net zo hard weer uit vloog. Maar ook het werk in de branderij was alles behalve gezond. Ondanks de term ‘branden’ was het een koud karwei. Soms kwam er tijdens het branden nog vocht uit het staal. Op den duur slaat dit op je lijf.

Het is bitter om de gevolgen van de vele jaren ongezond werken aan den lijve te ondervinden. Sjaak Gesthuizen legt zijn hand op tafel. ‘Hij blijft krom, ik kan hem



Vóór de jaren 50 van de vorige eeuw werden metalen schepen nog geklonken. Het beuken op de gloeiendhete klinkers was tot in het dorp te horen. Maar "zolang de vuurtjes van de klinkerjongens te ruiken zijn en de slagen van de mokers op de hete klinkers te horen, gaat het goed met de werf en daarmee ook het dorp".

Uit de collectie van S. Janssen

zelfs niet plat duwen als ik hard duw. Dat komt van het werken op de werf, van het teveel kracht uitoefenen. Mijn rug is versleten en ik hoor slecht. We hebben ons kapot gewerkt op de werf en waarvoor eigenlijk?’

Gerrit Verhoef laat zijn knieën zien met in allebei de snee van een operatie: ‘Kijk, dit is het resultaat. Door het vele kruipen op de knieën zijn ze versleten. Ik heb nieuwe knieën. Ik deed er wel een kussen onder met het kruipen, maar op den duur was dat niet vol te houden. Als je in de dubbele bodem zit, moet je toch zonder bescherming kruipen.’

Jo Daals verbaast zich er nog over wat de mensen ópgevreten hebben. ‘Alles was zwart. Zo’n rotzooi als er was, en een hérrie. Later kwamen de afzuigers, die maakten nóg meer lawaai.’ Geluidsarm werden die pas veel later. Zelf waren de werknemers allemaal aan het roken. Wie op de werf begon, kreeg een overall en een pakje shag met de mededeling ‘Als je niet rookt, kun je beter in het ziekenhuis gaan werken.’

Alle mannen uit die lawaaiige tijd zijn slechthorend en lopen nu met een gehoorapparaat. De ergste herrie die ze ondergingen, was afkomstig van de ‘trennjaeger’, een elektrische ijzerzaag met een groot hard stalen blad. De vonken spatten er vanaf. Niet iedereen durfde daarmee te werken. De bandzaag die de ‘trennjaeger’ later verving, maakte geen herrie meer.

De beplating van het schip moest in een holle ruimte zo dicht mogelijk tegen een profiel geslagen worden. Als de ruimte tussen plaat en profiel te groot was, kon je niet meer lassen. Binnen werd een klein lasje gemaakt en buiten zag je dat het zwart werd van de warmte. Daar stond iemand op de plaat te beuken met een voorhamer. Dat maakte een onvoorstelbaar lawaai. Kedenggg! Kedenggg! Als de deuren van de grote loods open stonden, was dat in het dorp te horen.



Er was de mogelijkheid voor werknemers om op kantoor watjes te halen. Sommigen zeiden: ‘Da is nie nodig jong, daar wende ge wel an!’ Later kwamen er ‘gele krietjes’ als gehoorbeschermers.

Ook ‘s winters wordt er buiten doorgewerkt: “Al las je maar één draadje”. Extreem was de winter van 1963. Hier het kruie*nd* ijs op de helling.

Uit de collectie van S. Janssen



Afbouwhal 12 uit 1973 was een grote verbetering. Toen konden hele delen van het schip binnen in elkaar gezet worden. Het geluid en soms ook de tocht waren er echter niet minder om.

Uit de collectie van H. van Haren

Het was vervelend om die dingen de hele dag in te hebben. Daarna volgden de gehoorbeschermers die eruit zien als koptelefoons, maar met geen enkele gehoorbeschermers was het prettig werken. Oogbeschermers waren ook al niet doeltreffend. Het gebeurde regelmatig dat een werknemer alsnog een stukje staal in zijn oog kreeg.

De uitlaatdempers van de motoren in de machinekamers waren bekleed met asbest, je zag dat spul zo naar beneden dwarrelen. Altijd bleef er het een en ander aan je handen zitten en dat was er bij het schaften nog niet af. Met asbest werken en even je handschoenen uitdoen om een sjekkie te draaien, was de gewoonste zaak van de wereld. Nu zou het werk acuut worden stilgelegd.

Er moest ook flink gesjouwd worden. Negen van de tien keer stond de kraan vast. Soms moest je met het materiaal op je nek acht meter een steile trap op of af lopen. Zowel verticaal als horizontaal was het ver sjouwen.

Mettertijd nam een wagentje het verplaatsen van zwaar materiaal over en kwam er een handkar met hard rubberen wielen. Wie daar niet op kon wachten, moest het materiaal nog steeds deel voor deel naar de plaats van bestemming sjouwen.



De roef van een binnenvaartschip wordt op het achterdek geplaatst met behulp van de bokkraan.

Uit de collectie van G. Magnus

De winter van 1963, toen de Rijn dichtvroor, was de koudste winter die Jo Daals op de werf meemaakte. 'We stonden bovenop de hete potkachel en dan weer hup de kou in. Alleen de timmerfabriek zorgde voor wat verwarming. Tussen twee loodsen stond een grote ton waarin afvalhout gestookt werd.' De arbeiders namen een hinkelman met thee of melk van huis mee die in warmwaterbakken warm gehouden kon worden.

'Als je toen aan een schip moest werken dat op de helling lag, liep je een longontsteking op,' vertelt Clement Gosen. 'Er waren vaak strenge winters. Al maakte je maar één las, als je maar doorging. Na elk draadje lassen gingen we weer bij de kachel zitten, zo koud was het.'

In de winter werden er tonnen op de helling gezet met branders erin, je werd maar warm aan één kant. Sommigen werkten altijd buiten, zomer én winter.

Kou was erg, maar tijdens hete zomers droop het zweet van je lichaam. In de tanks leek het wel zestig graden. Bij zulke temperaturen was het explosiegevaar groot.

*'Haal Arie d'ruit, Arie zit nog
onderin!'*

10. Ongelukken

Werken aan en in schepen bracht altijd risico's met zich mee, gas en zuurstof konden gaan lekken en zorgen voor ontploffing. Voordat er aan een schip gewerkt kon worden, moest een certificaat overlegd worden waarop stond dat het ontgast was. Maar dan nog kon je er niet honderd procent zeker van zijn dat het veilig was. Daarom bleef je liever op het dek staan om vanaf buiten te werken, zoals ijzerwerker Nol Pastoors. Hij moest met de snijbrander een gat maken in het dek. Binnen de kortste keren sloegen de vlammen boven het dek uit. Ook al zat er een gascertificaat op het schip, als hij erin was gegaan, was hij verkoold geweest.

De combinatie zuurstof en gas is gevaarlijk. Op de snijbranders zit geen beveiliging, die moeten handmatig open- en dichtgedraaid worden.

Het was natuurlijk een helse klus om altijd die snijbranders uit de ruimen te halen. Of ze moesten de slangen afkoppelen van het koetje dat op de helling of op het dek stond. Aan dit stalen verdeelframe zitten de aansluitingen van gas en zuurstof bij elkaar. Het gebeurde wel eens dat iemand vergat de branders goed dicht te draaien of af te koppelen. Als men het werk hervatte en er hing veel gas en zuurstof in de tank, kon door één vonk een ontploffing plaatsvinden.

Op de werf zijn door ontploffingen een aantal afgrijselijke ongelukken gebeurd, waarvan er één de krant heeft gehaald. Op een hete zomermiddag in augustus 1975 klonk na de lunchpauze een oorverdovende knal op de werf. Enkele zuurstoftanks in een schip waren ontploft [1]. Twee pijpfitters van de Rotterdamse onderaannemer Keizer en Mess waren die dag in het schip aan het werk: Arie Baks en zijn collega Van Ast. Iedereen op de werf kende de dertigjarige Arie, die de bijnaam Snoepje had gekregen. Hij haalde de lassers altijd over om stukken voor hem te lassen in ruil voor een snoepje. Die middag kwam hij niet meer uit de tank van het schip waar hij in was gegaan om leidingen te leggen. Van Ast, 43 jaar, kwam na de explosie verbrand en zonder kleren aan naar buiten gerend met een snee in zijn hoofd terwijl het bloed van zijn gezicht stroomde. Gerrit Verhoef en zijn collega pakten Van Ast vast en lieten hem op een kist zitten. 'Hij voelde alsof hij geroosterd was.' Ze vroegen hem waar Arie was. 'Die zit nog onderin! Haal Arie eruit!' Hij herhaalde het en bleef het herhalen. De brandweer heeft Arie uit de tank gehaald. Hij was verkoold. In het Radboudziekenhuis is Van Ast die nacht overleden aan zijn derdegraads brandwonden.

Tot op de dag van vandaag hoort Gerrit hem in gedachten nog weleens roepen: 'Haal Arie d'ruit, Arie zit nog onderin!'



Schip op de helling. Rechtsonder zijn over de hele lengte van het schip de hellingwagens te zien, waarmee het schip uit het water gehellingd wordt.

Uit de collectie van H. Van Haren

Het verhaal van het ongeluk ging als een schokgolf de werf over en had grote impact op iedereen.

Het bleef een raadsel waarom de boel ontploft was, de mannen waren alleen bezig met sleutelwerk. De mogelijkheid wordt niet uitgesloten dat een zuurstoftank heeft gelekt en dat een van de mannen rookte tijdens het werk.

Op zijn tweede werkdag beleefde Henk Jansen de schrik van zijn leven bij de ontploffing van de sleepboot Oxenturm in 1974. 'Ik werkte helemaal aan het uiteinde van hal 9. Vanaf daar was het nog dertig of veertig meter tot de helling, met nog muren en een deur ertussen, maar de klap klonk alsof hij pal achter mij plaatsvond.' In de Oxenturm op de helling was een enorme druk ontstaan in het ruim. Zo'n tien man zijn door de openingen heen geduwd en ze hebben allemaal iets opgelopen. Het was net na de schaft en nog niet iedereen was terug. Henk

zag al zijn collega's zo zwart als wat door het stof naar buiten lopen. Hij kon die dag alleen nog maar denken: ik moet maken dat ik hier wegkom.

Alles werd stilgelegd en met loeiende sirenes kwamen de ziekenwagens naar de werf. In Millingen hadden mensen de dreun ook gehoord. Er zijn geen doden gevallen.

Kantinebeheerder Albert Janssen hoorde een grote gasexplosie toen hij aan het werk was. Het was na de schaft van half tien. Onderin de boegschroefruimte van een Smit-Lloyd waren vijf mannen de lucht ingegaan, zwaargewond. Planken van vijf centimeter dik waar je normaal op liep, waren geknapt als luciferhoutjes.

'Mijn zwager Henny Cornelissen was erbij, net als Willy Donkers,' vertelt Albert Jansen. 'Die twee waren er erg aan toe. Ze zijn niet gehandicapt gebleven, maar Henny heeft wel longklachten gehouden en hij was in een klap doof door de explosie. Henny is vijftien jaar geleden overleden.' 'Er was nog een jongen uit Bemmelen bij,' vertelt Gerrit Verhoef. 'Die zag er het slechtst uit, maar hij is er het



De Stadt Rees

www.binnenvaart.eu: Foto Ben van der Westen



Mona Nile. Vloog de dag dat ze opgeleverd zou worden in brand. Ze zonk door het vele bluswater.
Archief Leo Schuitemaker

beste vanaf gekomen. Bij een jongen van Veulings uit Lent was de vlam naar binnen geslagen door zijn neusgaten. ‘s Avonds zochten we de zwaargewonde slachtoffers op in het Radboudziekenhuis.’

Op een bloedhete vrijdag kwam een schilder van Moerke uit Arnhem op de afbouw. Hij was ingehuurd om een coating laag op de wanden in de tank te spuiten. De man koelde zich met zuurstof uit een zuurstoffles. Ondertussen was een andere arbeider aan het slijpen op het dek. Een vonk van het slijpsel schoot in de tank, deze vonk deed de zuurstof ontploffen en alles vloog in de fik. Het lichaam van de schilder zat helemaal vast aan de plaat. Ze hebben hem eraf moeten steken. ‘Toen we ‘s maandags terug kwamen op de werf, konden we het verschroeide lichaam nog ruiken,’ vertelt Henk Jansen.

In de jaren tachtig werd de Arbowet in Nederland steeds meer van kracht. Vroeger was het afhankelijk van individuen of er zorgvuldig en veilig gewerkt werd, vanaf de invoering van de nieuwe veiligheidsregels was de hele bedrijfsvoering op veiligheid gericht. Dat maakte alle verschil.

De ongelukken die gebeurden na de invoering van de Arbowet hoorden soms meer thuis in de categorie slapstick. Drago Granic moest een roer uit een schip halen dat op de helling lag. Tegelijkertijd werd met de hijskraan het stalen deksel van een afvoerput getild. De put zat nog halfvol slib, olie en andere troep. Drago stond op een plank, gleed uit en viel in de put. ‘Onder de blubber zat ik en ik stonk als een beer. Ik begon in mijn eigen taal te vloeken en te schelden, want ik was kwaad op iedereen. Niemand durfde dan ook te lachen. Behalve Henk van Haren, want die zat veilig hoog in zijn kraan. Uiteindelijk begon ik zelf maar te lachen en de rest lachte mee. Ik ging naar het magazijn voor shampoo en een overall. Ik douchte me en met enkel een overall aan, ben ik naar huis gereden.’

‘Een bijna-ongeluk was een heftige ervaring,’ zegt Henk van Haren. ‘Er moest een hellingwagen naast het spoor gezet worden. Omdat dat achter een schip gebeurde dat op de helling lag, was het voor mij vanuit de kraan niet te zien. Via de portofoon was ik afhankelijk van de aanwijzingen van een ander. Dat pakte verkeerd uit. Plotseling schoot vier en een halve ton gewicht los, waardoor de giek minstens twee meter op en neer zwiepte en ik met mijn hoofd tegen de ruit klapte. Het duurde even voordat ik mijn stem terug had. Een geluk bij een ongeluk: de ruit bleef heel, zodat ik niet de helling op vloog. Later werd er een veiligheidsbeugel voor de ruit gemonteerd.’

Henk Hanssen was ondercommandant bij de vrijwillige brandweer van Millingen. Op een zomerse zondagmiddag, zo’n dertig jaar geleden, was er een brandmelding: de grote loods stond in de fik. Witte rook steeg boven het dak van de loods uit. Hoe moesten ze daar bij komen, vroeg Henk zich af. Buitenlangs met een hoogwerker. Wat bleek? Het regenwater op het dak van de loods was aan het verdampen.

De Mona Nile werd in december 1977 verbouwd voor de vaart op de Nijl. De vrouw van de rederij had haar zinnen gezet op gouden barkrukken, bladgoud, maar toch. Haar grote wens leidde tot een fikse zoektocht voor inkoper Joop Hartgers. Hij vond ze en heeft ze zelf opgehaald in Voorburg.

‘s Avonds vierden ze in de ontvangstkamer dat het schip klaar was. ‘De volgende ochtend reed ik naar de werf. Bij Leuth kwamen de zwarte rookwolken me tegemoet. Ik dacht: de werf staat in de fik. Bij de timmerloods zag ik de Mona Nile liggen, in vlammen en half gezonken.

In een mum van tijd kwamen de aasgieren de werf op om alles wat ze konden

krijgen op te kopen. Ze vroegen me bijvoorbeeld wat er in de machinekamer zat. Ik hoefde het alleen maar op te noemen. Ze boden ongezien honderdduizend gulden.’

De Mona Nile werd gelicht en bij Piet Hein Schram in Bolnes weer opgebouwd. In 1983 is het schip verkocht en naar de Nijl vertrokken.

In het passagiersschip Stadt Rees brak ook brand uit. Het schip lag op de afbouwkade om gerenoveerd te worden en er werd gewerkt aan het vergroten van de ramen. Bij het uitsnijden van de stalen kozijnen had het isolatiemateriaal vlam gevat en het vuur was overgeslagen naar het binnenwerk. Het was heel moeilijk om van binnenuit bij de brandhaard te komen. Met water blussen produceerde ook nog eens te veel stoom. Toen is, hangend in de bak van de kraan, van buitenaf verder geblust met schuim. De Stadt Rees vaart nog steeds.

1. De Gelderlander 28/8/1975 ‘Bij explosie twee doden’

*'Met een gele overall was je duidelijk
zichtbaar tussen al dat blauw.'*

11. Bazen, arbeidersbelangen en standsverschillen

Voor de Tweede Wereldoorlog werd de arbeidersstrijd zoveel mogelijk buiten de poorten van de werf gehouden. Was je socialist dan kreeg je geen werk op de werf en was het sowieso erg moeilijk om ergens aangenomen te worden in het katholieke dorp. De opa van José van Haren was socialist, net als zijn zoons, zij waren een uitzondering in Millingen en ze kwamen nergens aan de bak. In huize van Haren heerste de donkere wolk van zware armoede. ‘Zeker in de juist zo koude wintermaanden als opa ook bij de Duitse boeren geen werk kon vinden,’ vertelt José. ‘Later ging het iets beter toen de oudste kinderen vanaf twaalf jaar konden gaan werken, maar overvloed is er nooit geweest in het gezin met dertien kinderen.’

Na de Tweede Wereldoorlog werd Millingen langzaamaan een PvdA-gemeente, het roodste dorp van Gelderland [1]. Waarschijnlijk omdat er zoveel werfarbeiders waren.

De directie wilde de kwaadste niet zijn. Het credo bij de familie Arntz was: als het de werf goed gaat, gaat het de werknemers ook goed. Jules Arntz weet dat zijn vader daarvoor zorgde. Het werknemersbelang stond bij zijn vader én zijn opa hoog in het vaandel. Zonder arbeiders immers geen werf.

Directeur Arnold Arntz liep geregeld over de werf. Omdat hij niet wilde hebben dat de kranen stil stonden, hielp hij vaak met aanpikken, een geliefde klus van hem.

‘Nöl van Juus kende de werf van boven en van onder,’ vertelt Sjaak Gesthuizen. ‘De samenwerking tussen de bazen en de ondergeschikte werknemers was goed, mens tegenover mens. De harmonie moet goed zijn, als die niet goed is, is het einde verhaal.’

Wolly van Ophuizen had een andere ervaring. Hij maakte mee dat hij en zijn collega’s op een kluitje stonden te overleggen met baas Wientjes. Iedereen was een kop groter dan Wientjes. Arnold Arntz liep naar de groep toe en vroeg: ‘Wat is dit hier voor een samenscholing?’ Hij zag Wientjes over het hoofd, totdat Wientjes zei: ‘Meneer Arntz, dit is de jongen die vorig jaar een ongeluk heeft gehad op de werf, hij is op bezoek.’ Arntz keek de jongen aan en zei: ‘O, jij bent er ook niet knapper op geworden.’ En tegen de rest: ‘Aan het werk jullie!’

De werf kende een hiërarchie. Op elke afdeling was er een baas, met een aantal voormannen en assistent voormannen.

Bij een reorganisatie in de jaren zestig bleven drie afdelingen over: de spantenvloer

plus voorbereiding, waarvan Bertus Schmitjes baas werd, de lasloods, waarvan Gert de Coninck baas werd en tenslotte de helling met wisselende bazen.

Gert de Coninck stierf in 1965, Schmitjes nam zijn afdeling er ook bij.

Bazen kregen geen managementcoach, die bestonden toen nog niet. Hoe ze het beste leiding konden geven, moesten ze zelf uitzoeken. Dat heeft Bertus Schmitjes behoorlijk wat hoofdbrekens bezorgd. 'Het liep niet zoals het moest. Ik dacht er de hele tijd over na. Tot ik een kijkje nam bij de proefboerderij en zag hoe de koeien zelf naar de plek liepen waar ze gemolken werden. Ineens besepte ik wat er bij ons aan schortte: ik kwam telkens te laat. Ik zag het pas als er iets mis was gegaan. Om dat te veranderen gaf ik de arbeiders de opdracht om meteen bij mij te komen als ze iets niet wisten of als er iets verkeerd dreigde te gaan. En dát liep als een tierelier.'

Op de dag dat de winstuitkering betaald zou worden, werd Bertus bij de boekhouder geroepen. Hij kreeg alle lof voor het overnemen van de functie van De Coninck als baas in de lasloods én tweehonderd gulden extra. Dat was niet zoveel als je bedenkt dat ze een heel jaarloon van een baas hadden uitgespaard. 'Stel maar een andere baas aan,' opperde Bertus tegen de boekhouder, 'want ik wil hier graag de vijfenzestig halen.' Bertus kreeg er twee voormannen bij en bleef de baas. Eén van de twee voormannen bleek geschikt te zijn om leiding te geven en hij nam uiteindelijk de functie van De Coninck over.

De leiding op de werkvloer werd door de directie aangewezen. Ze promoveerden meestal één van de betere vakmannen tot baas. Zodra je baas werd, werden de zaken anders. Je moest bijvoorbeeld bij een andere bond: de Unie voor hoger opgeleiden en voor administratieve medewerkers. Een ander onderscheid werd door de bedrijfsleider bedacht, de bazen moesten een gele overall dragen om duidelijk zichtbaar te zijn tussen al het blauw.

Het viel de bazen zwaar om de gelijkwaardige band met de andere werknemers in stand te houden. Ook Bertus Schmitjes ervoer het als een lastige bijwerking van het hogerop komen. 'Gelukkig had ik goede vrienden, met wie ik zonder problemen om bleef gaan en samen naar de kroeg kon.'

Een enkele keer schopte een medewerker het van loopjongen tot afdelingshoofd. Ben Koenders heeft zo carrière gemaakt op de werf: hij begon als loopjongen en werkte zich in de loop van de jaren op via de spantenvloer naar hoofd van de reparatieafdeling.

Soms werd er een nieuwe baas van buiten aangetrokken, die stond voor andere uitdagingen. Toen twee lassers solliciteerden om voorman te worden, hoorden ze allebei dat ze daarvoor niet genoeg theoretische kennis in huis hadden. De nietsvermoedende buitenstaander die net zo tevreden was met zijn nieuwe baan als voorman, kreeg het zwaar te verduren met zijn nieuwe werkploeg.

De mensen van het kantoor hadden hun eigen plek en de tekenkamer vormde een aparte elite.

Aanvankelijk was er een grote afstand tussen het kantoor en de mensen op de werkvloer. Je was werkman en je had je werk te doen. Met kantoor had je niet veel te maken.

In het onderhoud waren Jos Tielkes en zijn collega's wat dat betreft in het voordeel. Ze liepen overal, ook in de tekenkamer en op kantoor. 'Niemand vroeg wat je daar deed.' Verder had alleen de eerste baas de vrijheid om overal te komen. De eerste baas fungeerde als tussenpersoon tussen kantoor en werkvloer.

De werknemers waren trots op de werf, ook al werd dat niet vaak zo gezegd. 'Er waren altijd mensen die er niet bij stilstonden wat de werf voor hen betekende, omdat ze alleen kwamen om te werken,' zegt Henk Hendriks. 'Tijdens mijn ziekte ben ik door directie en personeelszaken goed behandeld. Het was een positieve ervaring dat ik een baan op kantoor kreeg aangeboden.'

Juus Renckens vertelt over de macht van de lassersbaas op de werf. 'Men vroeg zich af wie nu eigenlijk bepaalde welke materialen er werden ingekocht op de werf. Neem bijvoorbeeld de elektroden. Elektroden werden bij Smitweld in Nijmegen gekocht. Elke vier weken kwam er een vertegenwoordiger van Smitweld om aan de lassersbaas een grote doos sigaren te brengen. De lassersbaas regelde onder andere de orders voor elektroden. Leo Hansen was de inkoper op kantoor en hij liet deze baas zijn eigen zaken regelen. In 1961 overleed Leo. Gert Gerritse nam zijn baan over. Gert dacht: laat ik Philips eens benaderen, die maakt ook elektroden.

Hij kocht een partij elektroden van Philips.

De lassers waren er niet blij mee. Die Philips-elektroden vonden ze waardeloos, niet mee te werken met dat spul. Ze weigerden het.' Misten de lassers misschien hun sigaren?

Gert Gerritse wilde niet met de Philips-elektroden blijven zitten en liet ze door



1925 Erop uit tijdens het 25 jarig jubileum van Juus Arntz met zijn vrouw Bertha en zijn kinderen Arnold en Wilhelmina

Uit de collectie van J. Renckens

de magazijnchef in Smitweld-dozen doen. Niemand heeft het gemerkt en daarna bestelde hij gewoon weer bij Smitweld.

Inkoper Joop Hartgers had in een bepaalde periode de leiding over de magazijnchefs en de inkoop van het magazijn. Hij kreeg ruzie met de bedrijfsleider nieuwbouw. Deze bedrijfsleider ging zomaar met zijn mensen naar het magazijn om willekeurig te pakken wat ze nodig hadden. Ze liepen de magazijnchef voorbij alsof die er niks mee te maken had. De magazijnchef deed bij Joop zijn beklag. Een pittige woordenwisseling tussen Joop Hartgers en de bedrijfsleider volgde. 'Dat magazijn gaat op slot en daar kom je niet meer in. Je kan aan het loket een briefje afgeven welke componenten ze moeten hebben en dan laat ik het wel ter plekke brengen. Dan hoeven die mensen ook geen uren te verdoen met lopen.' En zo regelde Hartgers het: de deur ging op slot. Iedereen stond in eerste instantie aan die deur te schelden en te rukken. Dat hield vanzelf op. 'Het zijn maar van die kleine dingetjes, maar dat is irritant voor de magazijnmeester als er iemand van kantoor komt, hem zo voorbij loopt en hem als een snotjongen behandelt.'

Overigens konden magazijnchefs de mensen ook schrik aanjagen met hun functie. Toen Bas van der Hoeven senior op het eind van zijn loopbaan magazijnmeester was, ging het gerucht dat hij een gat had geboord in de wand van het magazijn, waardoor hij de hele werkvloer in de gaten zou kunnen houden. Als je niet werkte, zou hij dat weten. En wat hij met die informatie deed, wilde je dat wel weten?

In de jaren zeventig werd een ondernemingsraad opgezet. De ondernemingsraad kreeg het een en ander voor elkaar. Zoals verbetering in en bij de timmerschuur, waar enorm veel stof rondvloog doordat het zaagsel bij elkaar geveegd werd om in een hok buiten op te slaan. Een van de maatregelen was het zagen naar buiten te verplaatsen, wat al enige verbetering bracht.

De directie gaf niet steeds openheid van zaken aan de OR merkte Gerrit Verhoef als OR-lid. 'Toen de leden het financieel jaarverslag van het bedrijf opvroegen bij de Kamer van Koophandel, was de directie zeer verbaasd.'

Tijden veranderen. Na het jaar 2000 was er voor alle medewerkers elke laatste donderdag van de maand gelegenheid om bijgepraat te worden over de actuele stand van zaken op de werf.

1. Trouw 9 februari 2016 'Hoe de PvdA in Millingen heel ongezellig werd'

*'Het was dynamisch, financieel groots
en hectisch om op de werf te werken.'*

12. Werken op kantoor

Het luisteren naar de waterstanden was een belangrijk moment aan het begin van elke werkdag. Door de berichten heen praten was heiligschennis. Alleen bij een waterstand tussen acht en vijftien meter Lobith konden schepen op- en afgehellend worden. Dat had gevolgen voor de werkzaamheden.

De laagste waterstand werd gemeten op 30 november 2011: 6,89 meter. De hoogste waterstand was tijdens de overstroming in 1995: 16,68 meter.

Voor de secretaresses betekende te laag of te hoog water extra werk, omdat zij zorgden voor de WW-uitkeringen wegens 'onwerkbaar weer'. Het UWV betaalde dan zeventig procent en de werf dertig procent van het loon. De vaste medewerkers waren blij met de vrije dagen, maar ze moesten wel bij de telefoon blijven. De beste tijdsbesteding was dan klussen in en om het huis. Als Astrid van Dijk iedereen belde dat het hoogwater voorbij was en men weer aan het werk moest, kreeg ze reacties als: 'Ik zie net druk met de badkamer.'

Het kantoorpersoneel had veel internationale contacten met klanten en leveranciers. 'Voor het contact met de Tunesische connecties ben ik met mijn collega Annie op Franse les geweest in Arnhem om deze taal weer op te halen,' vertelt Astrid. 'Behalve dat wij daar heen gingen om serieus de taal te leren,



Het eerste wat op kantoor gedaan werd, was de waterstanden afluisteren.

Uit de collectie van H. Van Haren

hebben we ontzettend veel plezier beleefd. De Franse uitspraak van Gert Wientjes werkte op onze lachspieren.'

Culturele verschillen tussen Oost- en West-Nederland kwamen op kantoor aan het licht. De inleners uit het Westen waren veel directer in hun bewoordingen dan de mensen uit Millingen.

Ben Koenders had op kantoor de functie van Harry Hanssen overgenomen om reparatie-opdrachten aan te nemen, reparaties te regelen en de prijs te bepalen. Regelmatig trok Ben zijn overall aan om te kijken bij een schip dat op de helling lag. Als er ergens een aanvaring had plaats gevonden ging hij er vaak op uit om ter plekke de schade op te nemen. In de loop der jaren heeft Ben heel veel opdrachten binnengehaald en zodoende voor een goed lopende reparatieafdeling gezorgd.

Inkoper Joop Hartgers maakte internationale vrienden zoals Nasmi Habib van Pyramid Tours, een Koptische Egyptenaar. Nasmi wilde passagiersschepen voor de Nijl bestellen. Joop haalde hem vaak op van zijn hotel in Beek. Onderweg ging Nasmi in de auto zitten zingen: het Halleluja uit Händel's Messiah. 'I'm a tenor,' zei Nasmi.

'I'm a bariton,' zei Joop, 'I'm singing in a choir in Arnhem.'

Zo zongen ze samen Halleluja in de auto.

'Joop, you are my friend, you come to Egypt!'

'You pay my ticket?'

Even bleef het stil, toen: 'Joop, that's a problem, problem.'

Er kwamen zelfs gasten uit Mozambique die geen woord Nederlands, Frans of Engels spraken, alleen Portugees. Ze kochten twee schepen, de Maputo en de Baira. 'Ze kwamen hier hun schepen controleren,' vertelt Joop. 'Je kon ze aanbieden wat je wilde, maar ze dronken alleen maar water.' Joop organiseerde een excursie naar Stork in Zwolle en naar de Hoogovens, want de gasten wilden graag zien waar de motoren en het staal vandaan kwamen. Bij de Hoogovens werden ze met zijn allen uitgenodigd voor een chique lunch. Joop zei alvast tegen de ober dat zijn gasten water wilden, maar die hadden ondertussen hun oog al laten vallen op de wijn die ze steeds voorbij zagen komen. Ze dronken wijn bij de lunch en in de bus terug praatten ze honderduit met elkaar en hadden ze de grootste lol.

Annie van Haaren startte op de afdeling inkoop. Het werk bestond uit bestellingen tikken, telefoon en telex bedienen en bijspringen op het secretariaat. Tot haar taak behoorde in die tijd ook: wekelijks op vrijdagmiddag het loon aftellen en in

N.V. Scheepswerven v.h. H. H. Bodewes
 Levering en herstelling aller soorten Stalen Zee-, Rivier- en Kanaalschepen
 Diverse Ijzerconstructies — Machinele Houtbewerking — Alle soorten steervormen — Elektrische Druwbedrijven
 MILLINGEN (bij Nijmegen) — Telefoon No. 241 — Postadres No. 263

Millingen, 15. Juli. 1951

Rekening voor den Heer J. Heijmen.
 Schip "Johannes"
 MILLINGEN. DEBET

Post en omschrijving	Debet f	Credit f
Betr. Reparatie van Uw schip "Johannes"		
Afsch. 50,— X 6,60 X 2,28 M. 537 Ton.		
St.B. Achterruiter gerepareerd,		
1 opl. plaat af & aan en gerecht.		
3 spanten ter plaatse gerecht.		
Ben gebint in achterruiter gerepareerd, plaatjes		
en een stuk R-yzer aangebracht en 2 nieuwe		
peunen. Totaal voor de som van..... Pl.	225,—	
Motorriet gerepareerd, gelambus nieuw verbuit		
en paasgedraaid incl. op een wagen op de wal en		
te water		
	59,50	
Totaal.	284,50	

N.V. SCHEEPSWERVEN v.h. H. H. BODEWES
 LEVERING EN HERSTELLING VAN ALLE SOORTEN STALEN ZEE-, RIVIER- EN KANAALSCHEPEN
 Diverse Ijzerconstructies — Machinele Houtbewerking — Alle soorten steervormen — Elektrische Druwbedrijven
 MILLINGEN (bij Nijmegen) — Telefoon 241 — Ciro 2633 — Bankd. Ned. Handel Mts. Nijmegen

Millingen, 26. Juli. 1952

REKENING voor den Heer J. Heijmen.
 Schip "Johannes"
 MILLINGEN.

Betr: Reparatie van Uw schip "Johannes"
 Afsch. 90,— X 6,60 X 2,28 m. 537 Ton.

Post en omschrijving	Debet f	Credit f
Schip op de wal en te water 752 M3. à 13 ct. Pl.		97,76
Buitenom schoongemaakt en tweemaal geteerd.		380,—
8 wagens gewisseld à Pl. 17,—		136,—
Deuken in gangboord St.B. en in den uitgehaald,		
warm gerecht en nagels vernieuwd. Ketting mid-		
scheps vastgelast. Scharnier van kraanbalk		
gerepareerd. Plaat op kopholder vernieuwd.		
Enkele plaatjes op binnenkant van denneboom		
gelast. Totaal.		299,—
Drie bolders opgelast en paasgelopen.		20,—
Kop van voorankerliet vastgelast.		10,—
Stuurwerk gerepareerd, roer en kwadrant af & aan		
dekpoten af & aan, roerkoning gedeeltelijk ver-		
nieuwd, een bus om roerpot gekrompen, rollager		
van roerkoning vernieuwd. Stuurkoning opgelast		
en paasgedraaid. Nieuwe spiebaan en spie en		
gebruikt rondsel. Een druklager aan stuurkoning		
vernieuwd. Spie in kwadrant opgelast en paasge-		
draaid. Nieuwe potvoor druklager van roerkoning.		
Totaal incl. draaiwerk, lassen en loon.		735,—
Roelboot gerepareerd, sloffen opgelast.		125,—
Nieuwe bout in anker, pallen gerepareerd en		
klapblok gerepareerd.		17,50
Kimplast St.B. achter afgezet en ged. vernieuwd.		110,—
Slechte nagels in vlak vernieuwd en el. opgelast.		217,50
Transport.	Pl.	2143,76

Rekening van de reparatie van het schip 'Johannes'. Nog in guldens. (1951)

Uit de collectie van J. Heijmen

zakjes doen. Annie had een veelzijdige functie.

‘Weet dat we van stukjes zeep tot hoofdmotoren inkopen,’ kreeg Annie te horen van hoofd inkoper Gerritse. In 1974 overleed Gerritse plotseling, dat was een grote schok. De secretaresses hebben de inkoop maandenlang draaiende gehouden. Voor deze extra inzet toonde directeur Arntz zijn waardering door hen een reisje aan te bieden. Op de scheve gezichten van collega’s hebben ze maar niet te veel gelet.

Bodewes gaf in het jaar 1974 in totaal achtenzeventig miljoen gulden uit, maar na een jaar of vijf werd het minder. ‘Hoofdmotoren voor de Smith Lloyds kostten drie miljoen, en dan had je verder nog niks,’ weet Joop Hartgers. ‘Het was dynamisch, financieel groots en hectisch om op de werf te werken. Ik had voor een schip een budget van achttien of twintig miljoen om componenten, staal en ander materiaal aan te kopen, maar dan kwamen alle uren van de vaklieden er nog bij. Dat was een veelvoud van het budget, dat ging hard.’

De directie kon weleens flink schelden op de mensen van kantoor, merkte Joop

Hartgers al snel. 'Als iets niet op tijd was, dan waren de rapen gaar. Ik heb een keer meegemaakt dat Arnold Arntz me uitschold vanaf het magazijn door de telefoon: 'Die Hytek-kasten hadden er allang moeten zijn, waar zit je verstand!' Later belde directiesecretaresse Adri van Kesteren: 'Joop, meneer Arntz wil een borrel met je drinken.'

'De directeur een whisky en ik een paar biertjes. We kletsten even bij en de lucht was weer geklaard. Op de een of andere manier probeerde de directie het altijd wel weer goed te maken. Het was een hectische baan. Als er vertraging was omdat de bestellingen niet waren geleverd, stond de productie stil en konden de mensen buiten niet verder. Maar ze moesten wel betaald worden.'

Begin jaren tachtig zag je al aan de begrotingen en de prijzen van de schepen dat de zaken minder winstgevend werden. Ieder nieuw schip werd voor een lagere prijs verkocht dan het vorige.

En het werd nog erger. In 1985 kwam de politie een miljoenenfraude met subsidies in de scheepvaartwereld op het spoor. Bodewes was een van de vier verdachte werven. Deze werven zouden het ministerie van Economische Zaken vals hebben voorgelicht over de prijzen van nieuwe binnenvaartschepen. Door op papier hogere verkoopprijzen te noteren, kregen de werven een hogere WIR[1]-premie die was gebaseerd op een percentage van de verkoopprijs. Dat extra geld zou onder de opdrachtgevers en werven verdeeld zijn. Op 17 april vielen politiemensen het kantoor van de werf binnen en namen een deel van de boekhouding mee.

'We mochten niks meer doen, we moesten overal met onze handen van af blijven,' vertelt Joop Hartgers. De hele administratie werd in beslag genomen. 'Ik zei: als we niet al bijna failliet waren, dan maak je ons nu failliet. Als wij op kantoor niet kunnen werken, kunnen de mensen buiten ook niks doen. Wie betaalt alle uren? Betaalt de FIOD dat ook? Nee, daar hadden ze niks mee te maken.'

In juni 1985 was het onderzoek afgerond: de werf had onrechtmatig een bedrag van zevenhonderdvijftigduizend gulden aan overheidssteun gekregen [2,3]. De directeur wist het op te lossen en er werden geen arrestaties verricht.

Twee jaar later stond de werf voor een faillissement, gelukkig kon er wel een doorstart worden gemaakt.

'Na de ontslaggolf van 1987 ben ik een paar jaar thuis geweest,' vertelt Astrid. 'Ik had het druk genoeg, want onze twee kinderen waren nog klein. In 1992 ben ik weer begonnen; mijn moeder was mijn grote stimulans. Als je het nú niet doet, zei ze, raak je veel te veel achter. Ik pas wel op de kinderen. Dat gaf de doorslag.'

De twee middagen werden er al snel meer. Tot bijna fulltime in 2013.

Annie heeft een identiek verhaal: 'In augustus 1990 vroegen Ben Koenders en secretaresse Adri mij om voor twee halve dagen weer terug te komen. Mijn moeder stimuleerde dat door op de kinderen te willen passen.'

Na 2003 maakte Astrid deel uit van het management. 'Ik vond het altijd belangrijk om aanspreekbaar te zijn. Ik wilde een laagdrempelig kantoor, waar iedereen binnen kon lopen met vragen en opmerkingen.'

1. Wet Investerings Rekening

2. De Gelderlander 18 april 1985 'Fraude met subsidies op schepen'

3. De Gelderlander 15 juni 1985 '750.000 aan WIR-premie Millingse werf vroeg teveel overheidssteun'

KWITANTIE

Door fl. 2.338,13 E № 2009

Van De Heer J. Heijmen, Millingen

ten gunste van onszelf

voor Rekening 26 juli 1952

Bedrag in woorden fl. Twééduizén

Christiaan Hendrik Christiaan

ontvangen te hebben wordt hierdoor bevestigd.

Millingen, de 29 juli 1952

Kasboek folio

N.V. Scheepswerven
v.h. H. H. Bodewes

110. H. H. Bodewes

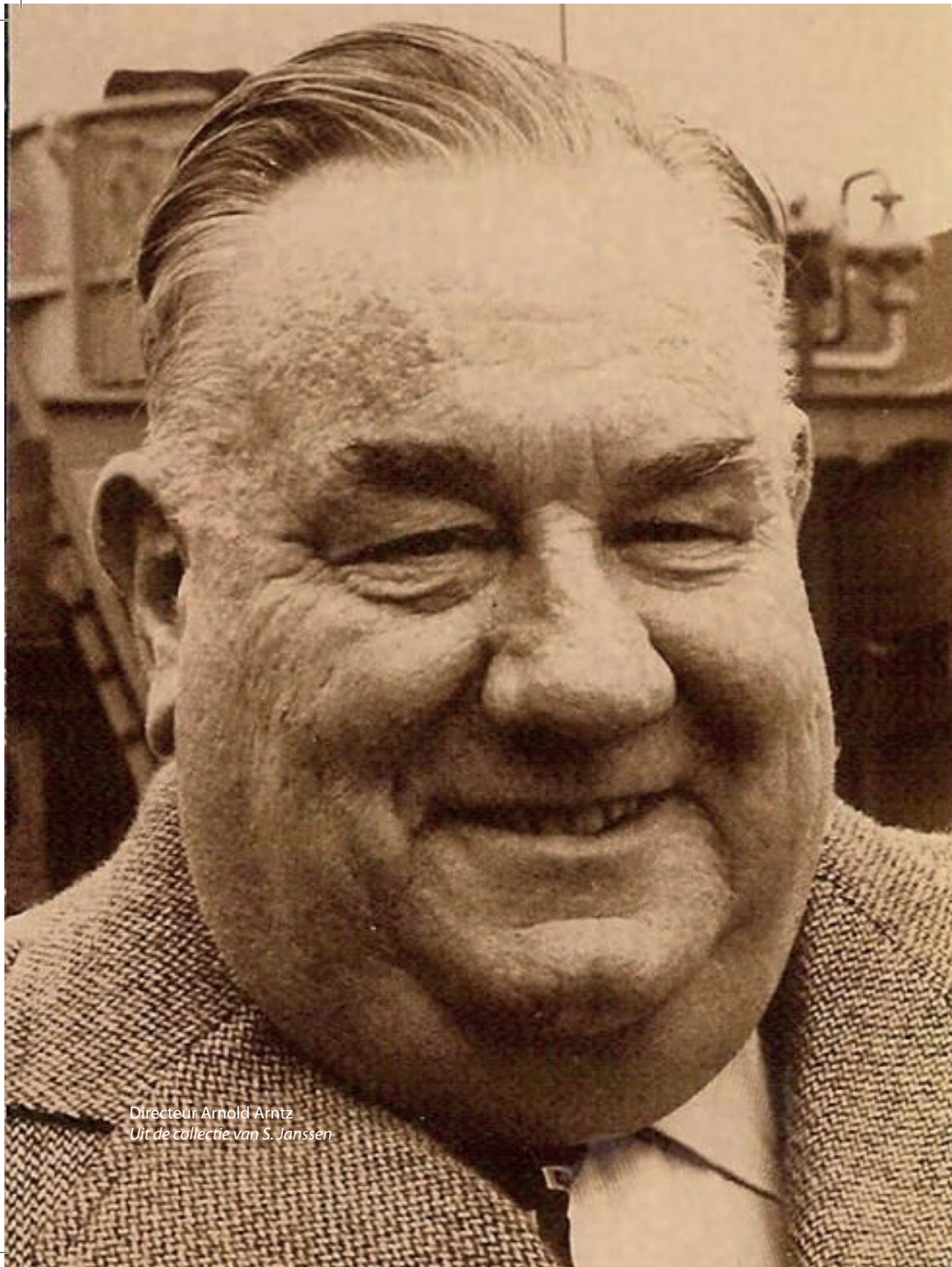
-15
de 29/7 1952
VUFTIEN CENT

Kwitantie uit 1952.

Uit de collectie van J. Heijmen

*'Bij ons thuis was er maar één ding:
de werf.'*

13. Directeuren



Directeur Arnold Arntz
Uit de collectie van S. Janssen

De Groningse Mans Bodewes nam in 1900 de Millingse Juus Arntz aan als boekhouder. In 1912 werd hij bedrijfsleider en een paar jaar later directeur. Door Juus Arntz brak de eeuw aan waarin de familie Arntz de invloedrijkste familie van Millingen werd.

Ze zorgden voor werk en woningen en drukten een stevige stempel op het verenigingsleven en de gemeentepolitiek. De zoon van Juus, Arnold Arntz, zei op de lagere school vaak tegen de onderwijzer: 'Ik hoef niet te leren, ik word toch directeur.' Dat had Arnold goed voorzien. Hij wérd directeur.

Zoon Arnold trad in 1935 in dienst van de werf en nam heel geleidelijk aan het stokje over, vandaar dat zijn naam in Millingen 'Nöl van Juus' was. Zijn vader speelde lange tijd de hoofdrol. Jules Arntz vertelt over zijn vader Arnold: 'Zodra ik kon lopen, liep ik al met mijn vader mee naar de werf. Bij ons thuis was er maar één ding: de werf. En dat in alle opzichten, want je had de werf, dan een hele tijd niks en dan kwam het gezin.' Jules Arntz werd in 1970 bij het bedrijf betrokken om reparatie- en verbouwopdrachten aan te trekken. 'Natuurlijk was ik voor deze functie gepusht, maar ik greep de kans en doordat ik vasthoudend was, haalde ik ook opdrachten binnen.' Vasthoudendheid bleek een familie-eigenschap: Juus Arntz liep tot zijn vijfenentachtigste op de werf rond en keek zijn zoon Arnold vaak op de vingers. Van zijn pensioen tot zijn dood in 1967 wandelde Juus Arntz elke dag naar kantoor en maakte hij de post open met een brievenmesje. Hij zat daarbij pal tegenover het bureau van zijn zoon. Ook de latere directeur Gerard Mangnus hoort bij de familie, hij trouwde met Mimi Arntz, dochter van Arnold Arntz.

De werf maakte haar beste jaren mee onder directeur Arnold Arntz. Kantinebeheerder Albert Janssen praatte in die tijd vaak met hem. 'Hij was natuurlijk een beetje een blodderzak, hij bromde altijd, maar hij heeft een hoop goed gedaan in Millingen. Hij had de tijd mee, dat ook, maar hij zat er echt op om werk binnen te halen voor iedereen.'

Arnold Arntz was een directeur die op de werf regelmatig tussen de mensen liep. Als het zo uitkwam, stak hij een hand uit om even te helpen. Jos Tielkes laste een keer zonder kap omdat hij geen hand vrij had en de directeur sprong bij door de kap voor hem vast te houden.

Dat Arnold Arntz het goed voor had met zijn werknemers bleek ook uit het feit dat hij wekelijks een spreekuur voor hen hield. Daar kon iedereen met zijn

problemen komen, merkte ook Jos: ‘We woonden in een bedrijfswoning en toen we een keer een probleem met het huis hadden, regelde Arntz een timmerman. Je kon altijd van hem op aan.’

Arnold zat in zijn vrije tijd ook met zijn arbeiders aan de waterkant te vissen. Als hij op kantoor niks te doen had, liep hij de werf op naar de helling en bemoeide zich met wat zich maar aandiende. Stond hij ineens te roepen: ‘Jaja, dat blok moet daarheen!’ Iedereen was dat wel van hem gewend en accepteerde het.

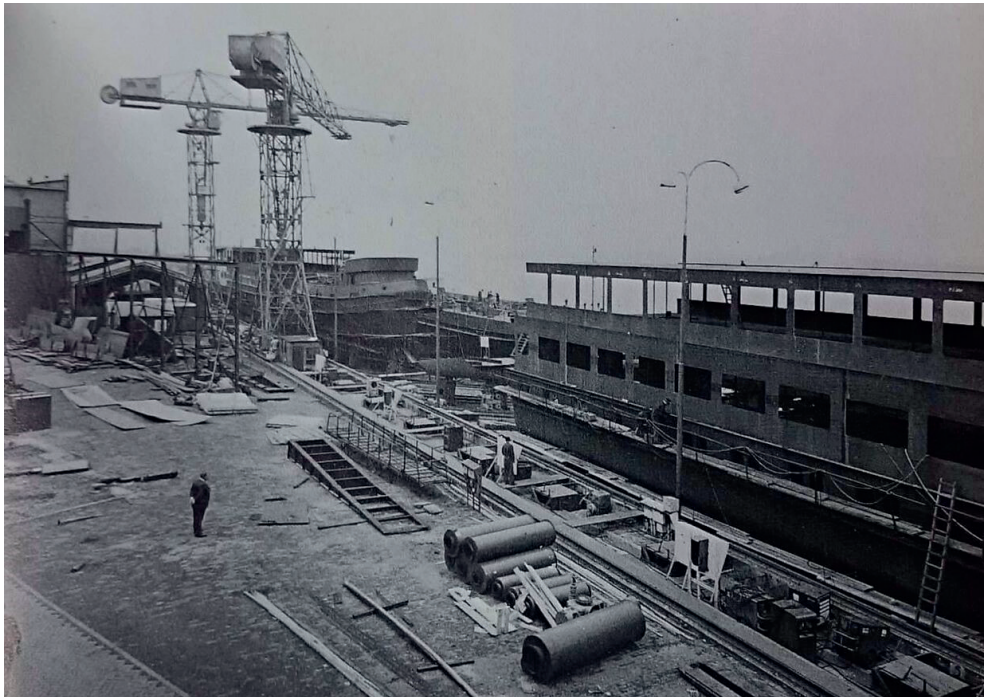
Het was de taak van Arnold om nieuwe opdrachten te verwerven. De Schippersbeurs in Rotterdam was daarvoor de aangewezen plek. Elke vrijdag was de directeur daar dan ook te vinden.

Vroeg een kantoormedewerker onnadenkend op vrijdag: ‘Waar is Nöl van Juus?’ dan kreeg hij als antwoord: ‘Ja, dat weet je toch?’

Arnold Arntz kende iedereen. Als Millingse Bourgondiër kreeg hij in Rotterdam heel makkelijk voet aan de grond. In Rotterdam waren de grote rederijen gevestigd: Piet Smit, Leen Smit en later Smit-Lloyd. De directeurs in Rotterdam waren chique mannen in gestreepte pakken die graag in luxueuze restaurants aten. Arnold kwam van het platteland, hij was anders, maar omdat hij een gezellige man was die verstand van zaken had en van een wijntje hield, klikte het en deed hij goede zaken. Bijna aan de lopende band. Arnold heeft Bodewes een niveau hoger getild: naast een werf voor nieuwbouw en onderhoud van binnenvaartschepen, breidde hij de werf uit met de productie van sleepboten en bevoorradingsschepen.

Door de oliecrisis die de Arabische landen veroorzaakten in de jaren zeventig ontstond er in de westerse wereld vraag naar stabielere olielevering. Vroeger was Noordzeeolie veel te duur, maar nu wogen de kosten op tegen de baten. Om de olieplatforms in de Noordzee te plaatsen en te bevoorraden werd een nieuw schip ontworpen: de Smit-Lloyd, een combinatie van een sleepboot en een bevoorradingsschip. Bodewes produceerde met groot succes de speciale Smit-Lloyds. Vanaf de jaren vijftig was de werf de grote leverancier voor Rotterdam. Latere directeur Gerard Mangnus sprak vaak met klanten af in het Deltahotel aan het water in Vlaardingse. ‘Tijdens één lunch zag je zo vijftig sleepboten van ons voorbij varen.’

Arnold Arntz kon het goed met de arbeiders vinden, wond de chique Rotterdamse clientèle en andere klanten om zijn vingers én had een prima verhouding met de



Directeur Arnold Arntz bekijkt de vorderingen van het schip op de helling

Uit de collectie van S. Janssen.

Duitse eigenaren van zijn bedrijf. Hij leek de interactie met de Duitsers altijd zo te kunnen draaien dat hij er baat bij had.

Neem nou de kwestie van de auto-aanschaf. De Mercedes was heel belangrijk voor de Duitse managers van Stinnes. Je kon aan het type Mercedes van de commissarissen zien, wie er al was. Wie hoger geplaatst was, had een duurdere Mercedes, dat kon je zien aan het typenummer.

Juus Renckens was een keer op een Stinnes-werf in Duitsland. Daar stond de werfdirecteur zijn Mercedes op te poetsen. Juus zei tegen hem: 'Wat een mooie wagen, maar waarom staat er geen typenummer op?' De man antwoordde: 'Dat typenummer heb ik eraf gehaald, anders mag ik helemaal niet in deze Mercedes rijden.'

Arnold Arntz omzeilde de Mercedeskwestie door voor hem en zijn vader Amerikaanse auto's te kopen die zelfs nog groter waren dan Mercedessen. Hij bezocht daarvoor de Amerikaanse ambassade in Den Haag. Ambassadeurs die voor een paar jaar in Nederland hadden gewerkt en een nieuwe auto hadden

meegenomen, verkochten die voor een veel lagere prijs, omdat ze er snel vanaf wilden. Zo konden Arnold en zijn vader allebei in een enorme Amerikaanse slee rijden en staken ze de draak met de Duitse hiërarchie.

Meelevendheid, charme en vindingrijkheid kenmerkten Arnolds relatie met de arbeiders, clientèle en eigenaren. Autoriteit en harde eisen bepaalden zijn relatie met de bedrijfsleiding. Zij moesten zorgen dat ze hun taken op het juiste moment afhandelden en als het fout liep, foeterde hij hen uitgebreid uit.

De directeur sloot de dag altijd af met een informele stafvergadering. Juus Renckens trapte daar in het begin argeloos in. Om vier uur opende Arnold de kast en dan haalde hij er whisky of een andere fles drank uit. Hij dronk geen whisky in zijn eentje en er was altijd wel iets te bespreken of te doen. Juus nam dan sherry. 'Ik moest dat hele sterke spul niet hebben, daar kreeg ik spijt van zodra ik in de auto terug naar huis zat.'

Ook tijdens andere dagelijkse besprekingen werd vaak een borrel gedronken. Dat



1925 Portret voor het huis tijdens het 25 jarig jubileum van Juus Arntz met zijn vrouw Bertha en zijn kinderen Arnold en Wilhelmina

Uit de collectie van J. Renckens

kon in de gouden tijd van de jaren zestig en zeventig. Er circuleerde zoveel geld in het bedrijf dat fikse uitgaven de werf niet deerden. Werklui om alle opdrachten uit te voeren waren haast niet aan te slepen. Koppelbazen kwamen met een pick-up truck en brachten overal vandaan grote groepen werknemers. Maar de economie bleef niet eeuwig groeien.

Vanuit de kantine zag Albert Janssen hoe de werf in moeilijker vaarwater kwam. 'Het begon ermee dat Arnold Arntz weg moest. Ik denk dat zijn beste vriend directeur de Jong hem eruit heeft gewerkt. Dat mag u gerust opschrijven. De Jong was met een dochter van Stinnes getrouwd. Hij kende de werf goed, omdat hij een rederij had en zijn schepen op de werf liet repareren. De Jong ging gewoon op zijn directeursstoel zitten. Hij heeft zich er mooi ingedraaid.'

Arnold ging in 1976 met vervroegd pensioen. Gerard Mangnus werd mededirecteur met De Jong. Vier jaar later werd de heer Hein Conijn eigenaar van de werf. De eerste keer dat hij zich voorstelde aan de werknemers als de nieuwe eigenaar moest iedereen naar de kantine komen en Albert Janssen mocht ze allemaal twee biertjes geven. 'Iedereen was blij en dacht: wat een vrijgeveige eigenaar. Maar later wisten ze beter. Hij heeft de werf uitgekleed.'

Theo van Haaren reisde mee met directeur Gerard Mangnus naar Polen.

'Het liefst werk ik onder een directeur die recht door zee is, dan weet ik precies wat ik aan hem heb. Mangnus vroeg me of ik vliegangst had. Nee? Of ik dan mee naar Warschau wilde, om een casco af te nemen. De reis was een bijzondere ervaring. Als ik, na dat bezoek, bij ons op de werf hoorde mauwen zei ik, dat ze eens naar de werkomstandigheden in Polen moesten gaan kijken: geen afzuigers, vlam van de lastang. Zeker vijftientig jaar terug in de tijd.'

Directeur de Jong belde inkoper Joop Hartgers toen hij ziek thuis zat. Hij was net geopereerd aan zijn teen en stierf van de pijn. De Jong zei tegen zijn vrouw: 'Hij mot komme!' Joop kon niet lopen, alleen op de bank zitten. 'Zitten kan hij achter zijn bureau ook!' antwoordde de Jong. Er was net een opdracht van een nieuw schip. 'Ik gaf eraan toe en ik werd met een taxi opgehaald en thuisgebracht. Ik moest op één been de trap op strompelen, maar dat interesseerde de Jong niks. Ik zat achter mijn bureau te bellen met mijn been omhoog. Het schip werd op tijd afgeleverd en er is geld aan verdiend. Er werd geen woord meer aan vuil gemaakt.'

Astrid van Dijk-Peters vat haar ervaringen met de directeuren samen: 'De

verscheidenheid aan directeuren bracht ook een verscheidenheid aan sfeer met zich mee, zowel op de werkvloer als ook wat betreft contact tussen boven en beneden.’

1896 Mans Bodewes, eigenaar en directeur
1900 Juus Arntz, bedrijfsleider
1923 Rederij Stinnes, eigenaar
1925-1965 Juus Arntz, directeur (overleden in 1967)
1947-1976 Arnold Arntz, mede-directeur en later directeur (begon te werken op de werf in 1935, overleden in 1995)
1976 De Jong samen met Gerard Mangnus, directie
1977 Gerard Mangnus, directeur
1979 Hein Conijn, eigenaar en mededirecteur
1987 Faillissement en doorstart met eigenaar Damen Shipyards
2001 Directeur Gerard Mangnus in de VUT
2001-2013 directeuren successievelijk: Erik Edens, Simon Provoost, Rob Schuurmans.

*'De Smit-Lloyd, dat is één brok
geweld'*

14. Bijzondere schepen

De waardering en passie voor schepen was groot op de werf. Oscar van de Broek had eerst niet zoveel met schepen. Tot hij beter ging kijken. 'Een schip staat op zichzelf. Kijk, een huis heeft stroom en water van buiten nodig. Een schip heeft alles zelf. Het heeft een hart, dat is de motor, de PLC [1] is het brein.

Het bekendste schip dat op de werf is gebouwd, is zonder twijfel de J. Henry Dunant uit 1958. Heel Nederland voelde zich betrokken bij dit eerste Rode Kruis-schip: een hospitaalschip dat was ingericht voor het verblijf van bedlegerige mensen. Het had vier slaapzalen met ruimte voor zestien tot tweeëntwintig patiënten. Het schip kon tevens dienst doen als: evacuatieschip, drijvend hospitaal en als depot voor hulpgoederen. Het was het eerste schip dat Piet Koenders voor de werf tekende. Zijn ervaring had Piet opgedaan in Den Haag, waar hij de bouwtekeningen van verschillende marineschepen en onderzeeboten had gemaakt.

Sjaak Gesthuizen denkt ook nog weleens aan de J. Henry Dunant. 'We moesten daar de hele tijd kruipen in een tussenruimte van een meter. Je stootte je hoofd en je schenen. Mijn schenen zijn kapot van dat schip.'

Een ander prachtig schip dat Sjaak nooit zal vergeten, was het luxe passagiersschip de Prinsesseplaat uit 1951. 'Daar hadden we echt op zitten werken, ezelen en beulen.' Hij bouwde eraan mee toen hij zestien jaar was.

Een schip van zwaar materiaal had Bertus Schmitjes het liefst. De Triton uit 1956 was een bijzonder schip, met drie motoren en een schroefas van veertig meter, die met koppelingen aan elkaar was gelast.



Hospitaalschip de J. Henry Dunant (1) in volle vaart.

www.binnwnvaart.eu Foto: Teun de Wit



Het hospitaalschip de J. Henry Dunant (1). Alles wordt in gereedheid gebracht voor de doop en tewaterlating.

Fotograaf onbekend



De Triton, een sleper van "formaat".

www.binnenvaart.eu. Foto: archief Teun de Wit

De bodem was zo vlak mogelijk, omdat het schip zo ver mogelijk stroomopwaarts moest kunnen varen, ook waar het een stuk ondieper is. 'Passagiersschepen vond ik niks, met al die ramen, net blik wat daar tussen zat.'

Arnold Arntz dacht daar anders over: 'Mijn grootste trots zijn de schepen 686 en 687 de Holland Pearl en de Holland Emerald. Moderne passagiersschepen die we bouwden in opdracht van de Holland River Line. De maximale diepgang mag slechts één meter veertig zijn. Het gewicht van elk onderdeelje wordt op een weegschaal gewogen.' [2]

Juus Renckens was het met zijn oom eens. 'De moderne passagiersschepen waren op Amerikaanse leest geschoeid. Van binnen wit met veel licht formica. Dit waren de eerste schepen waar een binnenhuisarchitect aan te pas kwam: Cees Dam, een bekende architect. Hij deelde het schip in zoals hem dat het mooiste leek. Hij had alleen geen verstand van schepen. Alle kolommen in het schip had hij verplaatst. Die kolommen stonden niet voor niks op die plek, dat was het verband van het schip. We konden Cees Dam uiteindelijk wel overtuigen dat dit niet zo'n slim plan was. Ik ben hem later in mijn loopbaan ook weer tegen gekomen. Het kwam goed van pas dat ik hem al kende van de Emerald.'

Theo van der Velden zal nooit vergeten dat hij meewerkte aan de herinrichting van het bekende cruiseschip De Rotterdam op de werf van de Rotterdamse



De Prinsesseplaat

www.binnenvaart.eu. Foto: archief Arnold Wassink



De Holland Pearl

www.binnenvaart.eu Foto: stadsarchief Karlsruhe



De timmerklus op de SS Rotterdam. Hier voorbereidend werk in de timmerfabriek van de RDM
Uit de collectie van T v/d Velde

Droogdok Maatschappij. Hij richtte met een groep collega's de luxe hutten van het promenade- en het zonnedek opnieuw in. Na het werk overnachtten ze in het partyschip de Volti Subito uit Arnhem. De klus was zo omvangrijk dat het de toenmalige ploegbaas te veel werd. Bij het eten deelde hij mee dat Theo zijn taak over zou nemen. Een bedrijfsleider van Bodewes stond klaar om de ploegbaas naar huis te brengen. En zo was Theo ineens gepromoveerd.

Het favoriete schip van Joop Hartgers is de grote Smit-Lloyd van de 100 klasse: drieënzestig meter lang, achtduizend pk, twee motoren, dubbelschroever. 'Dat is één brok geweld. Toen ik bij Bodewes kwam werken, waren er drie of vier in opdracht, waaronder ook de 50 klasse van negenenveertig meter met vijfenveertighonderd pk.'



De timmerklus op de SS Rotterdam. Op de voorgrond de witte partyboot de Volti Subito, waarop door de ploeg uit Millingen geslapen werd.

Uit de collectie van T v/d Velde



De Smit-Lloyd 12 bij haar tewaterlating.

Uit de collectie van G. Mangnus

De Smit-Lloyd was gebaseerd op de schepen bij de booreilanden in de Mexicaanse Golf, waar de omstandigheden ongeveer gelijk waren als op de Noordzee. Bodewes heeft een groot aantal Smit-Lloyds verkocht totdat de booreilanden minder werden gebruikt. Gerrit Verhoef zweert ook bij de Smit-Lloyd. 'Eerst bouwden we de Smit-Lloyd 12, die heel klein was in vergelijking met de fantastische joekels die later kwamen. Er stond een lier op van vijfenveertig ton. We zijn begonnen met de Smit-Lloyd 45 van vijftig meter. Smit-Lloyd 109 was een dikke honderd meter lang. Wanneer de booreilanden verplaatst moesten worden, trokken ze daarmee de ankers van de booreilanden uit.'

Theo van Haaren heeft aan meerdere schepen goede herinneringen en dat heeft dan vooral met de mensen te maken. De Hoop op Zegen uit 1994, een



De 'Op Hoop van Zegen'.

www.binnenvaart.eu Foto: Willem Keizer



koppelverband motorvrachtschip, had een eigenaar waar Theo het goed mee kon vinden. De LRG 86 uit 2006 was de eerste gastanker die we gebouwd hebben. Met de opdrachtgever was het prettig werken.' Ook de eigenaar van het vrachtschip Janna Maria uit 2007 mocht Theo graag.

Eef Driessen hield van de betere sleepboten, pontons en duwboten. Een dok bouwen vond hij heel bijzonder. Niet zozeer vanwege technisch

De LRG Gas 86

www.binnenvaart.eu Foto: René Kevelaar



De Rex Rheni op cruisevaart in Duitsland

www.binnenvaart.eu Foto: archief Arnold Wassink

moeilijke hoogstandjes of de esthetiek, maar gewoon omdat het een bouwsel was van een geheel andere orde.

Twee passagiersschepen vond hij speciaal: de Rex Rheni en een schip voor Dubai, allebei vanwege het vakkundige timmerwerk.

Voor Leo Rieken was de Olivierssen, een zeesleper met de mooiste lijn die je je voor kunt stellen. 'Ik heb het achterschip mogen bouwen. Het is onvoorstelbaar dat zulke grote sleepboten en tankers van de helling afgegaan zijn.'

Als herinnering heeft Astrid Peters een grote ingelijste foto van de Helena Geertje. Dat was misschien wel haar favoriete schip.



De Smit-Lloyd 106, zeesleper en bevoorradingschip voor boorplatforms.

Uit de collectie van G. Mangnus



De sleepboot Olivierssen

www.binnenvaart.eu Foto: R. Koster



De Helena Geertje. Hier nog aan de afbouwkade van de werf.

www.binnenvaart.eu Foto: Willem Keizer



De Loma

www.binnenvaart.eu Foto: Paul Kombüchen



De Synthese – 2

www.binnenvaart.eu Foto: Aris van Dijk

Henk van Haren heeft een speciale herinnering aan het schip De Loma uit 2009, genoemd naar de twee zoons van de schippers, Lorenzo en Marco.

De Loma was een casco dat op de werf afgebouwd werd. Bij het wachtlopen dacht Henk dat er Pieterpad-wandelaars op de werf liepen. Dat bleken de schippers, die een verlengkabel zochten om te schuren. Zo is het contact met hen ontstaan. Om te kunnen schuren en schilderen stond Belinda in een bak, die aan de haak van de kraan hing. Henk kon niet voorkomen dat de bak af en toe tegen het achterschip botste. Hij werd door Belinda op z'n Vlaams voor 'klotemachinist' uitgemaakt.

Leo Rieken werd erbij gehaald om met een touw de bak vast te maken en strak te houden, zodat hij niet meer slingerde. Later werd Henk Belinda's 'lievelingskraanmachinistjen'.

Mooi werk vond Drago Granic zijn eerste schip de Synthese 2 uit het jaar 2000. Daarbij ging trouwens wel wat mis: er moesten naamplaatjes op de brandstoftank aangebracht worden. Bij het afvullen ontstond lekkage doordat de schroefgaatjes niet dicht bleken te zitten. Die moesten alsnog worden dichtgelast. Gelukkig was het een aardige schipper. In de middagpauze kaartte hij altijd mee in de kantine. Drago ziet de Synthese 2 nog wel eens voorbij varen als hij zit te vissen.

1. Een schip leeft.' De PLC staat voor Programmeerbare Logische Eenheid, een computer die de werking van de machinekamer regelt.

2. 5 maart 1971 weekblad Schuttevaer

*'Ik wilde de ploeg niet in de steek
laten voor wat meer loon.'*

15. Collegialiteit en saamhorigheid



Groepsfoto omstreeks 1954. bovenste rij vlnr: Thé Geutjes, onbekend, Bas v.d. Hoeven
 middelste rij vlnr: Thé Reijmers, Hent Driessen, Thé Schoenmakers, Gert de Coninck, Hein de
 Keijzer, Gradje Houkes, Drikkes Arntz
 voorste rij van links naar rechts: Jan Jeuriens, Henk v.d.Vlis, Nico Verboon*, Herman Bodewes, Gert
 Gerritse

**Hij emigreerde naar Australië. Zie nagekomen berichten aan het einde van het boek.*

De werfmedewerkers gingen voor elkaar door het vuur. Ze zouden eerder iets verzwijgen ten nadele van zichzelf dan dat ze een ander zouden verraden. Dat de collega's samen taai waren, merkte je als de directie veranderingen wilde doorvoeren. Een voorbeeld hiervan is de reactie van de collega's op de melding van de directie dat het schaften niet langer meer mocht duren dan een kwartier. Er werd streng op toegezien. Maar vooral in de winterdag als het bij de kachel wel even lekker was, was een kwartier erg kort. Conijn was destijds directeur en Jan Otters was chef bij de reparatie. De reparatieploeg stond te lang bij de schaft. Jan kwam de hal inlopen om te waarschuwen dat Conijn eraan kwam. Daar hadden de arbeiders een speciaal gebaar voor, door met je vingers twee konijnenoren te maken achter je hoofd. Dan wist iedereen: we moeten maken dat we weg komen. Het voelde als één grote familie, de meesten kwamen uit Millingen. Je werd geaccepteerd op de werf als je iemand van het dorp was of als je je kon aanpassen. Zo was de sfeer.

Men zag elkaar overal: op het werk, in het dorp, met feesten en de carnavaal en men wist alles van elkaar. Er kwamen soms tijdelijk Polen, Turken of Tsjechen. Daar trokken de Millingenaren buiten werktijd helemaal niet mee op, die deden

hun eigen dingen. Alleen een Fransman had een keer de eer: 'We hadden een Franse opzichter aan het werk,' vertelt Jo Daals, 'die hadden we mee naar het carnaval genomen. Om bij hem in het gevele te komen werd hij daar gehuldigd.'

Wolly Ophuizen mist de sfeer soms nog wel en hij is niet de enige. 'Die sfeer heb ik nergens meer gevonden. Je stond altijd in de buitenlucht, je liep je een ongeluk. Maar toch. Het had iets bijzonders. De sfeer op de werf was er een van: aanpakken, doorgaan en niet kinderachtig zijn.' Het was één grote familie, waarin iedereen zijn eigen ploeg had. Dat er aparte groepen waren, zoals de machinebouw met draaiërij, nieuwbouw en reparatie, vond Jo Daals wel zo prettig, want dan bleef je in je eigen vak. 'Later kon je zo nodig ook tijdelijk aan het schilderen gezet worden. Of uitgeleend worden, zoals naar Groningen om luchtkokers te maken. Het was gezellig onder elkaar bij de ploeg werktuigbouw, die uit ongeveer twaalf man bestond. Met veel lol hebben we een keer met zijn allen aan het Schlagerfestival deelgenomen.'



Dollen in een pauze tijdens de timmerklus op de SS Rotterdam. SS Rotterdam nu hotelschip.
Van links naar rechts. Thé Janssen (Slaatje) Henk Giebels, en Stef de Klein

Uit de collectie van T van der Velden

Veel medewerkers waren loyaal aan hun ploeg. 'In 1953 werd ik voorman van de nieuwbouw. Ik was enorm gedreven om het werk goed te doen en het lukte me ook,' vertelt Bertus Schmitjes. 'Het hele productieproces leidde ik: van de eerste lijn op de spantenvloer tot de vlag in de mast. Ik werd in 1956 op gesprek uitgenodigd bij Nijenhuis, directeur van De Hoop in Lobith. Ik kon daar meteen als baas beginnen. Ik was verrast en vroeg om bedenktijd. Tijdens een gesprek met directeur Arntz kreeg ik de toezegging om hier baas van de afdeling voorbereiding te worden. Dat, maar ook het feit dat ik de ploeg niet in de steek wilde laten voor wat meer loon, deed me besluiten bij Bodewes te blijven.' Bertus was met zijn zesentwintig jaar een jonge baas.

Eduard Koot herinnert zich nog een conflict met directeur Edens waarbij alle medewerkers spontaan in actie kwamen: 'De werf kon ons vijf keer per jaar belastingvrij honderd gulden geven. We hadden dat jaar een paar keer die honderd gulden gekregen en toen niet meer. Wel kregen we een heel royaal



Op klus op de werf in Kinderdijk. Van boven naar beneden en van links naar rechts: Willy Schmitjes, Thé Schmitjes, Bertus Schmitjes, Thé Janssen Thé Peters en Ruud Raats.

Uit de collectie van S. Jansen



Achteraan Herman Le Blanch Willy Bloem en Joop ten Westenend
Midden: Alexander vd Most Jan Heijmen Jo Derks Vooraan: Gerard Lucassen en Anita Heijink
Uit de collectie van A. Allen-Heijink

kerstpakket met waardebonnen voor van alles. Ik ging naar de man van de ondernemingsraad om te vragen waarom we geen vijfhonderd gulden hadden gehad, maar wel zo'n royaal kerstpakket. Bleek dat ze tweehonderd gulden per persoon aan kerstpakketten hadden besteed.' De medewerkers wilden dat niet, ze hadden liever geld dan bonnen. Spontaan ging iedereen naar de kantine en weigerde verder te werken. 'In het nieuwe jaar hebben we alsnog ons geld gehad.'

Gerrit Verhoef heeft een keer een actie op touw gezet, omdat voorman Bernard Pijnappel van chef Rasenberg te horen had gekregen, dat hij maar weer eens moest gaan lassen om zich verdienstelijk te maken. 'Wij hoorden dat en ik reageerde met: 'Dan stel ik nu voor dat de lassers gaan staken, zodat die man weer in ere hersteld wordt.' Omdat Pijnappel voorman was, hóefde hij niet meer te lassen. Dat was zijn positie. Om half tien gingen wij schaften, daarna eisten we van Rasenberg dat Pijnappel weer voorman zou worden en dat we anders zouden gaan staken. 'Dat kan niet!' 'Nou, let maar eens op!' Er waren ongeveer veertig lassers, die was ik allemaal afgelopen en ze waren bereid om voor Pijnappel het werk neer te leggen.

Directeur Mangnus probeerde het nog te verbieden, maar wij staakten. Pijnappel werd in ere hersteld. Het liep alleen anders dan ik had verwacht. Hij zei: 'Jongens, ik vind het leuk dat jullie voor me gestreden hebben, maar ik ga weer gewoon lassen.'

De lassers zaten uiteindelijk allemaal in dezelfde loongroep en de onderlinge saamhorigheid was groot. Overwerken gebeurde met een vast team. Ze rekenden samen uit hoeveel ze moesten overhouden aan het einde van de maand. Ze kwamen allemaal honderd gulden tekort volgens hun berekening. Samen gingen ze naar personeelszaken.

'Meneer Scholten, wij komen honderd gulden tekort.'

'Dat kan niet!'

'Toch is het zo!' Scholten kwam terug met zijn rekenmachine en concludeerde dat het klopte, honderd gulden tekort.

'Kan ik het volgende maand afrekenen?' vroeg hij.

'Nee, we hebben het al uitgegeven.'

'Dan krijgen jullie bij de portier een loonzakje.'

Op het zakje stond 'reiskosten'. De lassers hadden sterk de indruk dat personeelszaken liever geen fouten wilde toegeven en dat ze probeerden hen gratis te laten werken.

Gerrit: 'Ik heb alleen lagere school gehad, maar rekenen kan ik wel.'



Staande vlnr: Peter Cornelissen, Willy Maassen, Jan Mulder, Michel Zegers, Piet van Fulpen, Henk Jansen, Toon van Haren, Riel Sarkam, Toon Willemsen (leider). Gehurkt vlnr: Robbie Janssen, Eduard Koot, Rein Frieling, Frans Mey, Tonnie Vermeulen, Richard Garrot.

Uit de collectie van H. Jansen

*'In de topjaren kon alles en niemand
maakte zich ergens druk over.'*

16. Gein, pesterijen en explosief plezier

In de jaren zeventig toen ook Henk Jansen op de werf aan de slag ging, waren er opdrachten in overvloed. 'Alles kon en niemand maakte zich ergens druk over, het leek niet nodig om zuinig of voorzichtig te zijn.'

Er werden veel geintjes met elkaar uitgehaald en er werd lol getrapt. Het was een relaxte sfeer en toch keihard werken. Ondertussen moest je goed uitkijken dat niemand iets met je uithaalde. Elke medewerker had veiligheidsschoenen aan met ijzer onder de zool. Het kon zomaar gebeuren dat iemand je vast laste aan de vloer als je geconcentreerd stond te werken. De blauwe overall die iedereen droeg, was heel stevig. Soms werd iemand te grazen genomen en aan een bezemsteel aan het hek gehangen. Die bezemsteel werd dan achter de schouderbladen langs door de mouwen gestoken. Als het slachtoffer iets gedaan had dat de anderen niet beviel, lieten ze hem voor straf een hele tijd aan het hek hangen.

Een baas die altijd shag van mensen pakte zonder te vragen, tot iedereen daar letterlijk en figuurlijk peuken van scheet, werd op een andere manier te grazen genomen. Iemand bedacht om fijngestampte bladeren in zijn pakje shag te doen. Op een goed moment pakte de baas die shagbuil en draaide er weer ongevraagd een sjekkie van. Hij heeft twee dagen lopen hoesten.

Hij heeft het nooit meer gedaan.

Sommige collega's liepen rond met een plank waar een spijker uit stak en daar sloegen ze je mee als je voorover gebukt stond te werken. Een pijnlijke pesterij.

Als je nooit van je afbeet, werd er met je gesold.

Henk Jansen weet nog dat hij een keer kraanmachinist Bart Grientjes te grazen nam. Grientjes zat vrijwel de hele dag boven in die torenkraan. 'Om hem in beweging te krijgen, schakelde ik de spanning bij de wielen uit, zodat hij niet met de kraan kon draaien. Hij kon wel roepen, maar er kwam niet altijd iemand voorbij. Dus moest hij helemaal naar beneden om de stroom weer aan te zetten. Op een gegeven moment kwam Grientjes erachter dat ik een geintje met hem uithaalde.' Bart Grientjes wachtte op een kans om Henk Jansen terug te pakken. Op een keer stond het water zo hoog dat de hellingwagens helemaal bovenaan de helling getrokken waren en het water ertegenaan klotste. Je kon daar alleen werken als je op een loopbrug stond die aan de kraan hing. De kraanmachinist verplaatste je naar de goede plek en dan kon je daar zolang als het nodig was je werkzaamheden doen.

Op een gegeven moment moest Henk die loopbrug op. Bart greep zijn kans. Hij

liet hem met loopbrug en al tot zijn middel in het water zakken ‘Zo!’ riep hij voldaan vanuit zijn hoge cabine en liet Henk lekker een tijdje spartelen.

Jo Daals werd door collega Jan gewaarschuwd om van de decoupeerzaag af te blijven. ‘Kom er niet aan!’ zei Jan terwijl hij wegliep. Jo smeerde zijn arm in met rode verf en ja hoor, zodra Jan hem zag riep hij ontsteld: ‘Godverdomme, ik had nog zó gezegd!’

De spantenvloer was een broedplaats van geintjes. De spanten van het te bouwen schip werden op de spantenvloer op ware grootte getekend, daarna werden er houten mallen van gemaakt. Een medewerker op de spantenvloer hield ervan om allerlei geintjes met zijn collega’s uit te halen. Zijn favoriete geintjes waren: het vastlijmen van potloden, het levensgevaarlijke half doorzagen van de steel van een hamer en als klap op de vuurpijl: medewerkers aan hun overall vastspijkeren op de vloer in de vorm van Jezus-aan-het-kruis.

Wie kaatst kan de bal verwachten en er werd een plan gesmeed om hem terug te pakken.

Deze ultieme wraakactie was zorgvuldig voorbereid. Zijn collega’s grepen hem op een onbewaakt ogenblik beet en timmerden hem met twee spijkers en een stukje touw vast op de spantenvloer. Het touwtje zat onder de neus en boven de lip, het zat zo strak dat iedere beweging uiterst pijnlijk was. Zodoende kon hij niets anders doen dan nederig afwachten tot ze hem bevrijdden.

Sommige magazijnmedewerkers hadden er veel plezier in om collega’s op de proef te stellen.

Iedere medewerker leende zijn gereedschap bij het magazijn in ruil voor een van zijn genummerde personeelspenningen. De magazijnchef kon weleens kwaad worden en dan sloeg hij tegen het penningenbord zodat alle penningen van de spijkers vielen. Hij hing ze op een willekeurige plek weer terug, maar beweerde dat hij ze zorgvuldig had teruggehangen. Je moest praten als Brugman als je een ander stuk gereedschap kwam inleveren dan je volgens hem geleend had. ‘Die sleutel is weg en die is niet goedkoop hè?’ zei hij. Deze magazijnchef had er ook plezier in om je niet de complete componenten mee te geven waar je om vroeg. Wolly van Ophuizen liep van het schip naar het magazijn om een koppeling te halen. Pas terug bij het schip zag hij dat er geen snijring bij zat. ‘Liep ik op hoge poten weer terug naar het magazijn, pakte hij met een grijns dat snijringetje van het schap.’

Experimenteren met ontploffingen begon op de leerschool: neem een leeg melkpak, spuit daar gas en zuurstof in en plak het pak dicht. Leg een gloeiend stukje ijzer op het melkpak. De ontploffing die volgt, zal een indrukwekkende knal veroorzaken.

Probeer dit niet thuis.

Eduard Koot: 'De ruiten trilden in de sponningen, je hoorde de knal nog op kantoor. Als jongens vonden we dat leuk.' Jong en onbezonnen als ze waren, spoten ze ook regelmatig olie als iemand aan het lassen was. Dan kreeg je een geweldige steekvlam.

Op de leerschool moesten de jongens filterpotten maken. Dat waren grote buizen waar alle voorkomende bevestigingspunten op gemaakt moesten worden door middel van snijden en lassen. Zo kreeg de leerling alle werkzaamheden onder de knie. Die potten werden onder en boven bijna dicht gelast en vervolgens werden er gaatjes in gemaakt. Als je daardoor zuurstof in de pot spoot en je deed er via een pijp met een aansteker vuur bij, gaf dat een gigantische doffe dreun. Elke nietsvermoedende leerjongen in de buurt vloog van schrik een halve meter de lucht in.

De makkelijkste manier om knallen te veroorzaken was gewoon de gas- of zuurstofkraan openzetten en er een vlammetje bij houden. Effect verzekerd.

Ook ervaren medewerkers konden er wat van. Tussen de middag probeerden enkelen van hen wel eens houten proppen de Rijn over te schieten. Met wat acetyleen en zuurstof en een lontje van hennep. Daarna deden ze alsof er niets aan de hand was. Het waren dus niet alleen de leerjongens die spelend hun pauze doorbrachten.

Een collega uit Kekerdom zette een keer een kuip halfvol opgedroogde specie ondersteboven. Hij maakte er een lontje aan en spoot via een gaatje gas en zuurstof in de kuip. Hij stak de lont aan. De speciekuip ontplofte zo hard dat de kuip zes meter de lucht in schoot, tegen de stalen hijsbalk van de grote hal knalde en vervolgens weer met een gigantische klap op de vloer landde. De bovenramen van draadspiegelglas moesten het ontgelden.

Sinds de Arboret van kracht was, kon je alleen nog maar grápjes maken over ontploffingen. Drago Granic had eens een plastic granaatje van de feestwinkel in het zand verstopt, op de plek waar collega Bram moest werken. Ineens zei Drago

tegen hem: ‘Wat is dát, Bram?’ en wees naar het nepgranaatje. Bram schrok zich rot en liet gelijk iemand van de explosievenopruimingsdienst bellen.

Voetballen was altijd een geliefd gespreksonderwerp. Er werd zelfs extra tijd voor ingeruimd. Op maandagmorgen werd er, voordat iedereen begon te werken, eerst over voetballen gepraat. Er waren twee voetbalverenigingen die de werknemers in twee kampen verdeelden. Op de spantenvloer was altijd een voetbalpool gaande, tegen de verwarming hing een groot plakkaat. Vrijdagmiddag ging men naar boven om bij de wedstrijden 1, 2 of 3 in te vullen en op maandag kon je kijken wie gewonnen had. Er werd geen geld ingezet, het was gewoon voor de eer en velen deden er aan mee. In de winter was de voetbalpool een welkome reden om je daar lekker op te warmen.



Ankers gereed voor gebruik in hal 12. “Ga jij even wat ankerolie halen?”, was een grap voor nieuwelingen op de werf.

Uit de collectie van Henk van Haren

*'Daar zal de vrouw geen nylons voor
kopen''*

17. Drank op de werf

Tot begin jaren zestig kregen de werfarbeiders hun loon op vrijdagmiddag nog contant uitbetaald in een 'tuutje'. Dat geld brandde in hun handen. Elke week lonkten de verbroedering en de gezelligheid in café Wacht am Rhein van Jan Van Bon. Geld dat in het café was besteed, kon niet meer aan het huishouden worden uitgegeven. Uit dat simpele feit is in veel gezinnen heel wat ellende voortgekomen. Daarin kwam verandering toen het loon rechtstreeks op de bankrekening werd gestort. Alleen, wat moest er nu terecht komen van de ontspanning in het café? Daarvoor bracht het gemeten tarief een oplossing. Medewerkers kregen op hun afdeling klussen toegewezen voor een aantal werkuren. Deed je het sneller, dan kreeg je een bonus, die nog wel contant in een zakje gegeven werd. 'Daar zal de vrouw geen nylons voor kopen,' zeiden de mannen proostend tegen elkaar.

Trudy van Bon leverde drank op de werf. 'Regelmatig was er iemand die vanachter het hek op z'n vingers float. Dan werden er een paar vingers opgestoken en zoveel bier moest ik dan door het gaas aangeven. Dat werd óf meteen óf later in het café afgerekend.' Trudy's vader had het café van zijn vader overgenomen en Trudy's moeder



Café van Bon, Wacht am Rhein.

Uit de collectie van S. Janssen

Hannie regelde de dagelijkse gang van zaken. Boven het café was een logement en vaak waren er bij Van Bon feesten met een bandje. Er moest veel gebeuren, maar Hannie van Bon was kordaat en had alles onder controle, inclusief de bezoekers. De klandizie bestond voor een belangrijk deel uit schippers en arbeiders. Trouwens, mensen van alle rangen en standen kwamen bij café van Bon. Voordat de werf een eigen kantine kreeg, kwamen de heren van kantoor er dagelijks lunchen.

Trudy herinnert zich de gezellige sfeer die er altijd heerste. 'Er was een hechte band tussen de mensen van de werf en het café. We hadden elkaar wederzijds nodig. 'Wacht am Rhein was niet het enige café op de dijk. Schippers en handelaren die regelmatig aan de Rijndijk in Millingen te vinden waren, hadden de keus uit meerdere cafés. In 1978 zijn de cafés helaas allemaal afgebroken vanwege de dijkverzwaring.

Op de werf zelf werd flink 'gepruufd', om het op z'n Millings te zeggen. In de jaren zestig en zeventig begon dat echt een vlucht te nemen volgens Sjaak Gesthuizen. 'Er waren mensen die leefden voor de drank. De mensen van de oudere generatie hadden daar bij mijn weten niks mee.'

Gerrit Verhoef zag het drankmisbruik ook. 'Er waren lassers bij die op maandagmorgen al met hun zatte kloten op het werk kwamen, die konden een gat in de plaat staren. Ze leken net koeien in de wei. En op het werk ging het drinken gewoon door. Er was een ploeg die dronk in de nissenhut, een gebogen golfplaten hut.'

Tijdens overleg met schippers 'moest' ook gedronken worden. In de reparatie had Wolly van Ophuizen wat meer vrijheid dan op andere werkplekken. 'Ik moest overleggen met schippers en steeds andere werkzaamheden verrichten. Soms kreeg ik bij het overleg een neut of twee van de schipper, daarna moest ik de kou weer in terwijl het in het schip behaaglijk warm was. Ik ben meerdere malen waggelend over de loopplank terug op de werf gekomen.'

Drank hielp tegen de ijzige kou. 's Winters met noordoostenwind was het op de helling berekoud. 'Dan kon je nuchter eigenlijk niet werken', zei men. Achter de grote helling lagen de flessen kruidenbitter en jenever om af en toe een verwarmende slok te kunnen nemen.

Klanten die het laswerk op hun schip sneller afgehandeld wilden hebben, deden er goed aan een fles cognac of andere drank aan de mannen te geven. Dan kon het werk nog voor het weekend klaar zijn.

Lassers werkten niet altijd sneller met cognac achter de kiezen, weet Gerrit Verhoef nog te vertellen. Zo ook een echte toplasser, die gewoonlijk veel bijverdiende met het tariefloon. ‘Maar het was carnaval geweest en hij had er met zijn zatte kop wel een week over gedaan om over stuurboord alle naden van een schip te lassen. Hij kreeg niks extra uitbetaald, want hij was uren over zijn limiet heen. De naden over bakboord laste hij in de helft van de tijd die ervoor stond.’

Als je jarig was, nam je geen taart mee maar een fles jenever, op vrijdag, want dan werd er altijd opgeruimd en kwam de fles vanaf een uur of tien tevoorschijn. Iedereen die dronk had zijn eigen borrelglaasje. Zowel beneden op de werf als boven op kantoor was er dezelfde gewoonte. Ook bij de bedrijfsleider kwam elke vrijdagnamiddag een fles jenever op tafel en uit de andere la kwamen van die kleine borrelglaasjes, die nooit werden afgewassen en helemaal vettig waren. Dan dronken ze een glaasje om de week af te sluiten. Juus Renckens vond dat erg gezellig: ‘Het was gemoedelijk, het was één grote familie.’

Er was altijd wel een reden om te drinken, daar hoefde je niet eens jarig voor te zijn: iemand had zijn rijbewijs gehaald, had een kind gekregen, er waren puppies geboren of wat dan ook. Als je niet meedronk, wekte je argwaan bij anderen. Je zou je maten kunnen verlinken. ‘De Turkse jongen Mehmet dronk niet, hij stond er wel bij als wij dronken. Mehmet zorgde vaak voor hapjes, daar maakte hij vrienden mee,’ vertelt Anita. ‘Na de sluiting van café van Bon werd de drank bij slijterij Korti gehaald. Ik was vaak degene die nog een fles ging halen, want ik mocht weg met de smoes dat ik ongesteld geworden was en even naar huis moest om me te verschonen.’

Behalve dat alcohol hielp tegen de kou en vóór saamhorigheid en gezelligheid zorgde, kwam verslaving ook voor. De werknemers hadden een eigen locker met een slot en sommigen bewaarden daar hun drank in. Zo kreeg een bezorgde echtgenote de locker van haar man te zien. Het kastje werd opengebroken en de vrouw zag alle flessen jenever. Het drankprobleem van haar man was helemaal niet voorbij.

Na de invoering van de Arbowet eind jaren tachtig was het innemen van alcohol onder werktijd afgelopen.

*'Volgens mij was het elke avond
hobbyavond.'*

18. Hobbyavonden en gratis materiaal

‘Als je Bodewes roept, valt half Millingen om,’ luidt een plaatselijk gezegde. Half Millingen is gebouwd en verbouwd met materiaal van de werf. Er was op een gegeven moment zoveel materiaal op de werf dat er tientallen klus- en hobbyideeën in je op kwamen als je er alleen maar naar keek.

Tijdens de decennia voor en de jaren net na de Tweede Wereldoorlog was arbeid goedkoop en materiaal duur. Mans Bodewes zelf raapte elke rondslingerende bout op. Hij zei er een keer de legendarische woorden bij: ‘Kijk, dit is het begin van ons kapitaal.’

Wie in die tijd materiaal van de werf wilde gebruiken, moest daarvoor betalen en dat werd scherp in de gaten gehouden. Bij de vernieuwing van een buikdenning kwam een hoop sloophout vrij, dat in hoopjes werd geschoven. Van tevoren werd aangekondigd wanneer op dat hout geboden kon worden. Alles moest betaald worden ook het stof en troep die er tussen zat.

Zakken en kruiwagens met houtkrullen werden steekproefsgewijs gecontroleerd. De oude Arntz noteerde alles. Alleen de houtkrullen waren gratis. Sommigen probeerden daar misbruik van te maken door onder de houtkrullen hardhout of kostbaarder materiaal te verbergen.

Er was eens een anker kwijt: alle juten zakken werden meteen binnenste buiten gekeerd.

Materiaal werd goedkoper en elke medewerker kon tegen een kleine betaling metaal, hout, schroeven en dergelijke van de werf aanschaffen voor eigen hobbyprojecten. De werktuigbouwers hielpen de houtbouwlieden met ijzerwerk en andersom.

Met een beetje handigheid kon je ook gratis aan spullen komen.

Als er een kajuit uit een schip gebroken moest worden, werkten mensen daar graag aan mee, omdat je het hout dat over was gratis mocht meenemen. Elk stuk metaal korter dan een meter hoefde je evenmin te betalen. Een truc om een buis van vier meter gratis mee te krijgen, was om bij elke meter een las te plaatsen en zo onschuldig mogelijk te zeggen: ‘Kijk, ik heb de stukjes maar effe aan mekaar gelast.’ Een andere methode was een schommel te bouwen van buizen, waarin koperen pijpen verstopt werden om mee naar huis te smokkelen. Thuis haalde je de koperen pijpen op je gemak weer uit de buizen.

Er was een medewerker die steeds op zoek was naar glimmende spullen die korter waren dan een meter. Daarom werd hij ‘de kraai’ genoemd. Hij kon alles gebruiken. En hij was niet de enige.

Een andere creatieveling stopte een koperen pijp in zijn broekspijp.
Door de portier werd hij om zijn stijve been staande gehouden:
'Halt, wat is er met jou, wat loop je raar!'
'Ik heb de knaok* gestoten.'
'Oh, loop dan maar door.'

Later bood de directie op een vaste avond in de week de mogelijkheid om aan eigen hobbyprojecten te werken. Dat was op woensdag- of op donderdagavond en volgens sommigen was het elke avond. Voor het gebruikte materiaal werd een vergoeding berekend. De hobby-avonden waren een bron van grote vreugde voor veel medewerkers. Men inspireerde elkaar en er ontstonden trends. Iemand had een tuinsproeiertje gemaakt van koper en in een mum van tijd maakte iedereen het na. Een andere trend was de kandelaar, gemaakt van aan elkaar gelaste dikke kettingschakels. Die is nog steeds in veel Millingse huishoudens terug te vinden. Medewerkers raakten soms zo in de ban van hun hobbyprojecten dat ze zich schuldig gingen maken aan dagdieverij door op elk mogelijk moment aan hun eigen project verder te werken.

'Ik heb een lamp gesmeed met sierkrullen om waxinelichtjes in te doen, voor mijn uitzet was dat,' zegt Anita, 'Mijn broertje maakte een grote ijzeren bakplaat voor dertig hamburgers. Voor mijn vader moest ik soms ook dingen maken. In mijn eigen klustijd vroegen collega's me vaak of ik aluminium voor ze kon lassen. Dat konden ze zelf niet en dat was wel even slikken om dat aan mij te vragen.'
Wolly van Ophuizen heeft de hele bovenbouw van een eigen jacht op de werf gemaakt en een nieuwe motor in het jacht geplaatst. 'Volgens mij was het elke avond hobbyavond.'

*knie



Sjaak Gesthuizen



Sjaak Gesthuizen



Gemma en Jacques Janssen



Gemma en Jacques Janssen



Henk Hendriks



Jos Tielkes en Henk van Haren



Gerrit Verhoef



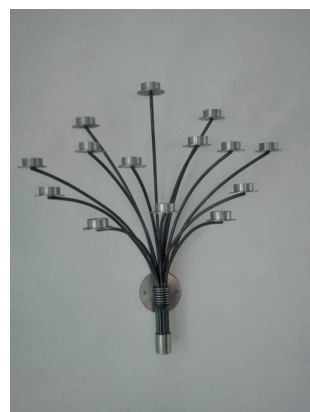
Drago Granic



Henk Hendriks



Sjaak Gesthuizen



Henk Hendriks



Jo Daals



René Blom



Meeuw naar ontwerp van Marga Arents

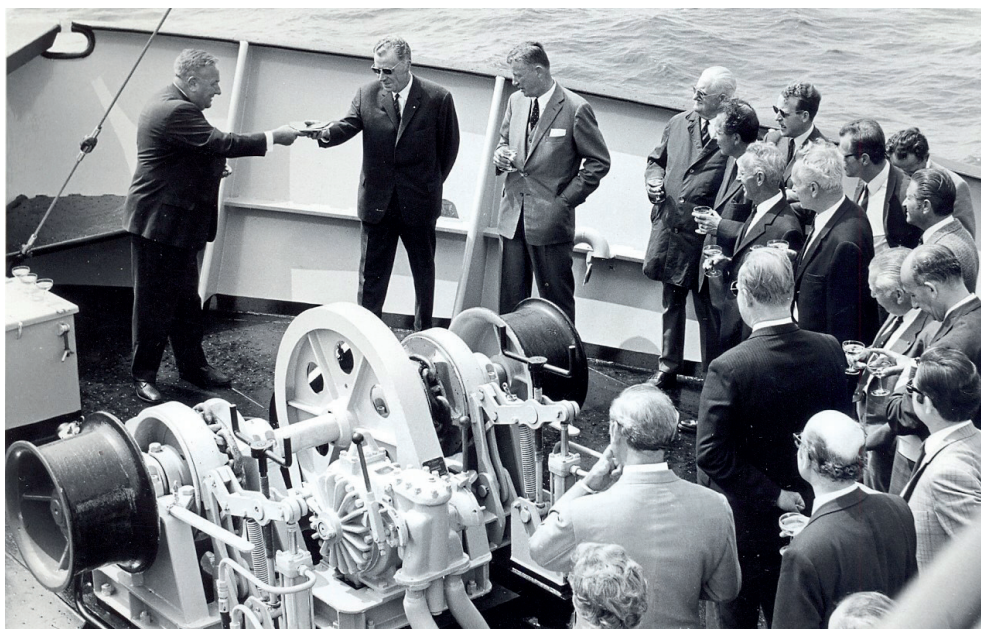
'We waren toen jong hè!'

19. Feesten en tewaterlatingen

Kerstpakketten, bingo, sinterklaas, jubilea, personeelsfeesten en uitjes: van alles werd er georganiseerd voor en door de medewerkers van de werf. Tot aan de jaren negentig was er maar één belangrijk feestmoment waar de meeste medewerkers niet welkom waren: bij de doop en de tewaterlating van een nieuw schip. Velen hebben er verongelijkt over gepraat, maar het is nooit tot een rel gekomen. Na de doop was er feest in de kantine met een klein groepje. Dat vond Henk Jansen vreemd. 'Waarom was dat niet voor allemaal? Iedereen had eraan meegewerkt. Ik zou dan gezegd hebben: doe iets bij de koffie voor het hele personeel.'

Toch werd elke keer geaccepteerd dat alleen de directie, de direct betrokken bazen, de klant en zijn gasten waren uitgenodigd bij de doop van een nieuw schip. Het was een chique bedoening. Werfmedewerkers en dorpsbewoners keken vanaf een gepaste afstand mee.

Er stond een speciale stelling met een fles champagne aan een touw. De vrouw van de nieuwe eigenaar sloeg met een bijltje dat touw door. Als de champagne tegen het schip was geknald, nam hellingbaas Reijmers zijn pet af om ermee te zwaaien als teken dat de lieren los konden. 'In Gods naam!' riep hij daarbij zodra het schip het water in gleed.



Formele en feestelijke overdracht van het schip aan de eigenaar

Uit de collectie van G. Mangnus



Een feestelijke tewaterlating met directie en opdrachtgevers.

Uit de collectie van G. Mangnus



Zegening door de aalmoezenier van de sleepboot Squalus, voorafgaand aan de tewaterlating.

Uit de collectie van G. Mangnus

Het feestelijk opleveren van een nieuw schip betaalde de klant zelf en als verrassing droeg de werf daar veelal een steentje aan bij. De klant bepaalde hoe feestelijk het werd. De streng christelijken hielden het sober. Een enkeling liet een partyboot aanrukken waarop het goed toeven was tot in de kleine uurtjes, zoals bij de tewaterlating van de Loma.

Na het jaar 2000 werd iedereen bij de doop van een schip uitgenodigd, waarna er meestal feest was in een zaal in het dorp. Eén regel is altijd hetzelfde gebleven: op vrijdag de dertiende wordt nooit een schip te water gelaten, want dat brengt ongeluk. Kantinebeheerder Albert Janssen ging bij een tewaterlating vaak mee voor de catering. Arnold Arntz zei dan tegen hem: 'Geef mij nooit champagne, want daar word ik zo dronken van als wat.' Voor hem zette Albert een champagneglas met whisky op de hoek van het dienblad.

Voor de Millingse kermis in de zomer en voor de kerstvakantie werden vanaf half tien alle hallen schoongeveegd en opgeruimd en als je dan klaar was met je groep dan ging je aan de borrel of naar het café. Om de vakantie in te luiden. Met de kerst en in het voorjaar organiseerde men op de werf een bingo waarvoor Annie van Haaren en Astrid Peters de prijzen bij de plaatselijke middenstand bij elkaar regelden. Ook Bodewes gaf een gulle bijdrage voor de prijzentafel.

Voor feesten en uitjes werd gespaard door de personeelsvereniging. Van het loon gingen de losse centen in een pot, van die centen organiseerde de werf een feestavond met zeven consumptiebonnen. Als er bijna genoeg in de kas zat, vulde de directie het benodigde geld aan tot een rond bedrag. Later betaalde men contributie. Op elk feest speelde een bandje, vaak was het de Millingse band TMS, The Music Stars. De band speelde gevarieerde dansmuziek, zoals de wals, de polka en de mazurka.

Niet elk jaar was er een feest, soms was er een excursie, zoals naar de jaarbeurs. Vroeger was het kantoorpersoneel geen lid van de personeelsvereniging.

Een vijftiengjarige jubilaris kreeg een horloge. Jubilarissen werden vaak om vier uur 's middags gelijk na het werk in de kantine gehuldigd.

Voor medewerkers die in de VUT of met pensioen gingen, werd een afscheidsfeest georganiseerd. Dan werd je 's morgens vroeg thuis opgehaald, in een witte overall gehesen en via een omweg naar de werf gereden. Na het feest werd je in een heftruck naar huis gebracht, waar het feest verder ging.

Ook echtgenotes waren enthousiast: 'De werffeesten waren leuk! Dat nazakken met een grote groep, én we waren toen jong hè!' zegt Diny Tielkes.

Niet alles was koek en ei op de personeelsfeesten. 'Op aanraden van mijn vader ging ik als afgevaardigde van de staf naar een personeelsfeest,' vertelt Jules Arntz, 'Daar werd ik echter niet binnengelaten omdat ik geen lid was. Een bestuurslid van de personeelsvereniging zag mij weer omdraaien, zodoende werd ik alsnog binnengehaald. Ondanks de gezelligheid had een personeelsfeest ook een nadeel. Sommigen konden, met een borrel op, nogal om me heen draaien om aandacht te trekken. Ik had geen zin om me te laten gebruiken, want dat had niets meer te maken met het contact tussen directie en personeel. Het gebeurde weleens dat vrienden iemand aan zagen komen die kwam slijmen. Gelukkig gingen ze dan om me heen staan.'

Sinterklaas liet zich elk jaar weer zien voor de kinderen van het personeel. Ook werd er jaarlijks een goed gevuld kerstpakket uitgedeeld aan alle



*Bertus Megens met pensioen Uit de collectie van
A. Allen-Heijink*

medewerkers. In het kerstpakket zat onder andere een fles bessenjenever voor de vrouw en een fles jenever voor de man.

Astrid Peters: 'Zelf fietsten Annie en ik na een personeelsfeest, met een flinke borrel achter de kiezen en het kerstpakket achterop, naar huis. Veel lol en geslinger, en bij de eerste bocht knalde mijn kerstpakket van de fiets. Alles er weer op, bij fietsenmaker Jos van Hees naar beneden en jawel hoor, nu Annie's pakket eraf. Er was nog een aardige mevrouw die ons wilde helpen, maar ja, als je niet kunt stoppen met lachen...'

FEESTPROGRAMMA TER GELEGENHEID VAN HET 75-JARIG BESTAAN
VAN DE F.V. SCHAEPSTERVEN v.h. H.H. BODENES.

Zaterdag 8 mei 1971.

10.30 uur	-	De goede gewoonte getrouw beginnen we de dag met een Eucharistie-viering in de Parochiekerk St. Antonius van Padua ter intentie van alle overleden en in leven zijnde werknemers van ons bedrijf.
11.15 uur	-	Na de Eucharistie-viering zal in de zaal van het Schuttersgenootschap C.B.V. een koffietafel worden aangeboden aan alle werknemers.
19.30 uur	-	Ter herinnering aan ons jubileum maken wij een begin met een hopelijk zeer geslaarde feestavond in het C.B.V. gebouw waarbij alle werknemers met hun dames worden verwacht. Muziek: "The New Moonliners".
21.00 uur	-	Eerste verloting.
23.00 uur	-	Tweede verloting.
01.00 uur	-	Sluiting.




Op 7 mei a.s. zal aan alle werknemers een legitimatiebewijs met konsumptiebonnen worden verstrekt. Dit legitimatiebewijs dient u te hebben ter controle bij u te hebben ter controle.

Op de bonnen kunt u naast de gebruikelijke dranken ook sterkere drank verkrijgen. Echter nadat de verstrekte konsumptiebonnen zijn verbruikt, zal het niet meer mogelijk zijn sterkere dranken, ook niet tegen betaling, te verkrijgen.

Bij alle zieken zal in de loop van deze dag een fruitschaal thuis worden bezorgd.

Alléén de zieke werknemers welke niet aan het feest kunnen deelnemen hebben de mogelijkheid de verstrekte konsumptiebonnen met legitimatiebewijs weer in te leveren binnen één week na 8 mei, waarna verzilvering de week daaropvolgend zal geschieden. Dit geldt ook voor de werknemers die in militaire dienst zijn.

Vaandag 10 mei 1971.

14.00 - 16.00 uur - Alle invalide werknemers met hun dames, alle gepensioneerde werknemers met hun dames en alle weduwen van onze oud werknemers worden verwacht op de gebruikelijke "Boosmiddag", waaraan op deze dag een feestelijk tintje zal worden gegeven. Uw uitnodiging dient u in verband met de te houden verloting mede te brengen.

Dinsdag 11 mei 1971.

16.00 - 18.00 uur - Aan alle uitgenodigde zakenrelaties wordt de gelegenheid geboden felicitaties uit te brengen, waartoe de directie zal recipiëren in onze kantine.

De directie heeft een fonds gevormd waarin alle zakenrelaties, die daartoe het voornemen mochten hebben, als stoffelijke blijk van belangstelling bij ons jubileum gelden kunnen storten, welke zullen worden besteed aan de stichting van de 75-jarig bestaan.

Feestprogramma
75-jarig bestaan

*'Ik wilde onze werksituatie
verbeteren.'*

20. Stakingen

Alle metaalwerkers in Nederland staakten op 7 maart 1973 voor betere CAO's om de groeiende inkomensongelijkheid in Nederland tegen te gaan. Ook Bodewes ging plat.

In Millingen schreven driehonderdvijftig man zich in bij het actiecentrum bij café Verkerk in. Ze gaven hun naam en leeftijd en moesten zeggen van welke bond ze lid waren. Ze waren allemaal lid van de NKV, het Nederlands Katholiek Vakverbond, dat samen met twee andere bonden de staking organiseerde.

Twee stakers werden door een journalist geïnterviewd:

'We werken jaren bij Bodewes en we zijn nauwelijks verder dan twintig jaar geleden. Nog steeds moet je je mond houden. Je bent er gauw een rebel. M'n vrouw moet nog steeds werken om de touwtjes aan elkaar te knopen.'

PROVINCIAAL AKTIE - CENTRUM
Haverweg 57 Rheden 08309 - 9007

Beste Collega,

Vanuit het actie-centrum in Driebergen - jammer genoeg vaak ver van de feitelijke plaatsen waarop U bezig bent actie te voeren voor een stuk eerlijkheid in de manier waarop de inkomens in ons land naar de mening van U en ons verdeeld moet worden - wensen wij U sterkte.

Sterkte met een strijd, die als hij eenmaal gestreden zal zijn nog lang in onze herinnering zal blijven, als de eerste aanzet om fundamenteel iets te veranderen in onze inkomensverdeling.

Niet langer zullen we accepteren dat de groepen van de hogere inkomens bij iedere loonronde nog verder met hun inkomen weglopen bij de laagstbetaalden. We hebben er genoeg van dat de hogere inkomens een compensatie krijgen voor de prijsstijgingen van een tweede auto, een tweede televisie of andere luxe artikelen, terwijl lagere inkomens-groepen nog niet eens de dagelijkse prijsstijgingen gecompenseerd krijgen.

We hebben er genoeg van dat de hoger geplaatsten buiten de C.A.O. allerlei extraatjes krijgen toegestopt, terwijl diegenen die wél onder de C.A.O. vallen altijd in het hoekje zitten waar de slagen vallen. Daarom is deze strijd zo belangrijk. Daarom ook durven we van U te vragen U opofferingen te getroosten.

Want al wordt het in sommige kranten ook voorgesteld of we alleen maar staken omdat we dat zo lolig vinden, staken is een ernstige zaak, die van ons allemaal erg veel van onze krachten vergt. Maar we gaan door omdat die strijd gestreden moet worden.

Arie Groenevelt
Piet Brussel
Cor van Dijk.

Hedenmiddag ledenvergadering in:
Schuttersgebouw O.E.V.(Droge tent)
Aanvang 13.30 uur.

Brief aan de stakers
uit de collectie van
W. van Ophuizen

‘Ze buiten het uit dat er in deze streek te weinig werkgelegenheid is. Maar ze zijn afhankelijk van ons. Dat laten we nu blijken.’

‘Geen procenten maar centen’ was een van de actie-eisen die de stakers scandeerden terwijl ze met driehonderdvijftig man over de dijk liepen. Een andere leus was: ‘Bodewes – bah bah bah!’ [1]

Op Annie van Haaren maakte de staking veel indruk. ‘Hoe de hele ploeg de dijk op ging. Ik vond het spannend omdat we niet wisten wat er zou gaan gebeuren.’

Voor directeur Arnold Arntz was het heel pijnlijk om al zijn medewerkers kwaad op de dijk te zien staan, vertelt zijn zoon Jules. ‘Degenen die hij het meest geholpen had, lieten zich door de bond overhalen en stonden vooraan om te staken, in plaats van het gesprek met hem te zoeken. Als het de werf goed ging, ging het de werknemers ook goed, daar zorgde hij namelijk voor.’

Directiesecretaris Gerard Mangnus probeerde met de stakers te overleggen. Daarmee overtrad hij de stakingsregels, hij mocht alleen met zijn medewerkers praten via de vakbond [1].

De staking was groots, een maand later was hij nog steeds in volle gang. Mangnus zegt in de pers: ‘Ik heb de indruk dat heel veel stakers niet precies weten waarom ze dat doen.’ Zo’n 30.000 manuren zijn volgens zijn berekeningen verloren gegaan [2].

De staking duurde zes weken. Uit de stakingskas werd zesendertig gulden per werknemer per dag betaald. Wolly van Ophuizen deed als jongere gewoon mee, hij vertrouwde erop dat de oudere werknemers wel konden overzien wat ze deden. ‘Ik werd in 1974 lid van de NKV, later werd ik voorzitter van de bedrijfsledengroep. Henk Saathoff, een collega met wie ik dagelijks in de bus zat, bracht mij op dat spoor. Ik wilde onze werksituatie verbeteren en vooral veiliger maken. Het was behoorlijk gevaarlijk op de werf. De leiding dacht naar mijn mening te gemakkelijk over ons, zo van: ‘Ach, die doen dat wel.’ Je moest gewoon georganiseerd zijn om dingen voor elkaar te krijgen en om niet ingepakt te worden.’

Vijfennegentig procent van de werfmedewerkers zat bij de vakbond. Sjaak Gesthuizen ging tijdens de staking mee in een van de vele bussen vol werfmedewerkers. Ze gingen naar Utrecht. Wim Kok zou spreken als voorzitter van de vakbond. ‘Kok sloeg zowat zijn vuist door de lessenaar: ‘Wij kunnen! Wij zullen! Wij moeten!’ Toen kwam hij in de politiek en draaide om als een blad aan de boom.’

Door verkeerde inschattingen die de vakbondsleiders maakten bij de onderhandelingen, liep deze staking na zes weken af in het voordeel van de

werkgevers. Het is de langdurigste staking die Bodewes in Millingen heeft meegemaakt.

Er waren door de jaren heen ook plaatselijke korte stakingen. In 1924 stond er in de pers: ‘Nadat een paar jongens bij de directie om hoger loon hadden gevraagd en daarop niet dadelijk gunstig antwoord ontvingen, hebben op een paar uitzonderingen na, alle jongelui, circa 20 in getal, er zomaar het werk bij neergelegd. Het gemis van al die nageljongens veroorzaakt op de werf heel wat ongerief, doch het laat zich niet aanzien dat hunne afwezigheid van langen duur zal zijn [3].’

In september 1958 staakten driehonderd medewerkers. Op maandagochtend 15 september verwachtte men dat ze weer aan het werk zouden gaan, een klein groepje overtuigde de rest om door te staken. Twee vakbondsbestuurders van de Katholieke Metaalbewerkersbond St. Eloy overlegden nogmaals met de stakers en onderhandelden met de directie. ‘Zoals in dergelijke gevallen gebruikelijk kwamen sommigen met diverse klachten naar voren, over het algemeen van ondergeschikte betekenis.’ De vakbondsbestuurders overtuigden de stakers ervan dat ze afgelopen zaterdag alles bereikt hadden wat gevraagd was. De loonsverlaging door de geleide loonpolitiek kwam ter sprake, maar dat was landelijk regeringsbeleid en daar kon de Bodewesdirectie niets aan veranderen. Tenslotte lag er nog de wens dat de twintig procent voorschot die de arbeiders kregen, vanaf nu ook als loon op het loonstrookje zou worden vermeld. Die wens werd ‘s middags door de directie ingewilligd [4]. De arbeidsvreugde was hiermee volgens de berichtgever hersteld.

De Katholieke Metaalbewerkersbond kwam in 1968 weer voor de werfarbeiders op toen bleek dat zij gedurende een jaar lang een te laag basisloon hadden gehad. Honderd medewerkers kregen daarom alsnog tweeënzestig gulden uitbetaald. Zonder dat daarvoor gestaakt hoefde te worden [5].

1. ‘Een kwestie van principe’ door Ber Brey 1973

2. De Gelderlander 5 april 1973

3. PGNC 16 april 1924

4. De Gelderlander 16 september 1958 ‘Staking op werf Bodewes in Millingen ten einde’

5. De Gelderlander 25 maart 1968 ‘Scheepswerf betaalde te weinig loon’

*'Ik houd in mijn achterhoofd dat ik,
als het nodig is, altijd weer kan gaan
lassen.'*

**21. Anita, het enige
meisje dat ooit als arbeider
op de werf werkte**

Vrouwen en meisjes mochten helemaal niet op de werkvloer komen in de jaren zeventig, weet Annie van Haaren nog goed. 'Er was een grote afstand tussen mannen en vrouwen en ook tussen het kantoor en de werf, boven en beneden.'

Hoe anders was dat bijvoorbeeld in Polen. Theo van Haaren mocht met directeur Mangnus mee op reis langs een aantal Poolse scheepswerven. Hoewel de werkomstandigheden daar achterliepen op die in Nederland, viel het hem op dat er een heleboel vrouwen werkten. 'Op onze werf was Anita de enige vrouwelijke medewerker, zij werkte bij mij in de smederij.'

Anita kwam uit Millingen, waar haar ouders een snackbar hadden. Haar moeder runde daarnaast haar eigen rijkschool: 'Rijkschool Ans'.

'Anita was goed gebekt en werkte goed, daarom functioneerde ze wel tussen de mannen,' weet Eduard Koot te vertellen.

Henk Jansen: 'Wij hadden onze schaftplaats in hal 9 onder het kantoortje van Herman Le Blansch. Als je tien minuten schaft had, liep je vijf minuten van tevoren naar de schaftplaats en bleef je nog vijf minuten langer. Dan had je ook de mogelijkheid om effe met de mensen van hal 9 te kletsen en toen Anita als meisje op de werf kwam werken, was dat een situatie die uitgebreid besproken werd. Ze kreeg in eerste instantie van iedereen alle aandacht, maar het ging er om dat ze haar werkzaamheden deed en dat ze haar weg kon vinden. Om door te kunnen werken terwijl je continu wordt lastig gevallen door nieuwsgierige mannen, moet je wel wat in je mars hebben en dat had ze.'

Anita Heijink kwam op haar twaalfde in Millingen wonen. Ze hoorde altijd de sirene van de werf en de vader van een vriendinnetje werkte op de werf, maar verder wist ze er niks van. 'Ik had de huishoudschool gedaan, net als mijn zus. Zij vond het leuk, ik vond het vreselijk. Na school zocht ik een baan. Ik solliciteerde in winkels. Mijn ouders hadden zelf winkels: een cafetaria, een bloemenzaak en een autorijschool. Ik was er een beetje klaar mee om voor hen te werken. Er moest toch meer zijn? Ik ging op de werf kijken. 'Wat wil je dan doen?' vroeg de personeelschef. 'Dat wat die lui buiten doen.' Dat kon. Ik mocht naar de leerschool bij Hein Evers. Ze kregen, geloof ik, subsidie voor me. De overheid stimuleerde bedrijven om meer vrouwen in technische beroepen toe te laten. Tweehonderdvijftig mannen werkten er toen. Het werk betaalde goed, zeventienhonderd gulden per maand. Als winkelmedewerkster kreeg ik maar duizend gulden.'

Anita durfde op de werf te werken, maar andere meisjes volgden haar voorbeeld niet. Meisjes die zij sprak, zaten nog op school of ze deden 'meisjeswerk'. Anita



Anita met Gert Ysveld

Uit de collectie van A. Allen-Heijink

werd gevraagd om voorlichting te geven op het arbeidsbureau, samen met een meisje dat automonteur was en een meisje dat bij een schildersbedrijf werkte. De voorlichtingsbijeenkomsten werden georganiseerd om andere meisjes te enthousiasmeren voor een 'mannenberoep'. Er kwamen ook scholieren kijken op de werf, die speciaal even bij Anita langskwamen.

Haar vooropleiding liet wel wat te wensen over. Ze had immers geen lts gedaan, maar huishoudschool. In twee maanden moest ze alles inhalen: boren, zagen, branden, lassen, tekeningen lezen. De leerschool was elke dag van 7.30 tot 16.15 uur en duurde twee of drie maanden. Lassen en branden vond ze lastig. De jongens leerden haar wel wat bij, maar ze pestten haar ook. 'Het enige recht wat jij hebt, is het aanrecht!' riepen ze. 'Dat meenden ze ook,' voegt Anita eraan toe. 'Ze zetten ook spinnen op mijn jas. Soms zoveel spinnen dat ik dacht: ik neem die jas later wel een keer mee. Ik verstopte weleens broodtrommels om ze terug te pakken. Ook werd ik een keer in een vuilniscontainer gehesen die aan een rail het hele bedrijf door ging. Ik bleef gillend zitten, ik kon niet anders. Het was te hoog om eruit te klimmen.'

Sommige mannen moesten wennen aan een vrouw op de werkvloer. Ze mocht, net als de andere nieuwelingen, nooit klagen of zeggen: 'Dit is te zwaar, wil jij het dragen?' Iedereen leek te zeggen: 'Je kiest ervoor om dit werk te doen, dan moet je niet zeuren.' Alles moest je daar op je nek meesjouwen, hoe zwaarder hoe beter leek het wel.

Anita noemde zich in die tijd feministisch, maar zei erbij dat ze niet anti-man was. Ze moest voor zichzelf opkomen en meteen weerwoord geven of een tik uitdelen als ze aan haar zaten. Gelukkig was ze snel en had ze een grote mond. Zo heeft Anita ook eens heel kordaat maar wel per ongeluk iemand de ziektewet in gewerkt. 'We moesten in een schip een trap op naar boven lopen en er was een scherpe punt boven mijn hoofd die ik niet zag. Iemand legde een hand op mijn hoofd om me te beschermen. Ik dacht: Ja doe, blijf van mijn hoofd af en duwde zijn hand opzij. Kreeg hij die pin door zijn hand.' Ze kijkt er nog beschaamd bij.



Nol van de houtloods 50 jaar in dienst. Gerard Magnus kwam hem feliciteren Anita Heijink zit erbij.
Uit de collectie van A. Allen-Heijink

‘Er heerste een typische sfeer, het was een harde wereld. Het ging altijd over vrouwen, voetbal en seks. Je mocht niet zeuren, je moest gewóón doen en je mocht je vooral nooit afzonderen. Gewoon meedoen, zoals aan voetbalpools. Een keer had ik op Frankrijk gewed en die ploeg won. Niemand had op Frankrijk gewed, dus was ik de grote winnaar.’

Alles op de werf was oud en vies. Iedereen had zijn vaste plek op oude banken en niemand leek er iets om te geven. Ook boven op kantoor, waar Anita naar het damestoilet mocht, was het smerig. Alles zag geel van de sigarettenrook. In het smeer op tafel schreef ze: ‘Ik wil gewassen worden.’

Baas Le Blanch riep haar bij zich. ‘Dat moet je niet doen,’ zei hij.

‘O, maar ik wil het wel schoonmaken,’ zei Anita.

‘Dat moet jij niet doen, jij bent gekomen om hier te werken, niet om te poetsen.’

Anita werd zelf ook vaak ontzettend vies. ‘Uit de grote machine waar we mee werkten in hal 9 spoot hydraulische olie. We gebruikten de machine voor het knippen, zetten en ponsen van grote platen, daardoor droop ik zelf vaak van de olie.’

Anita werkte met Joop Derks. ‘Met Joop moest je hard werken. Hij was goed in zijn werk. Een vakman die een klus van twintig uur in tien uur deed. In de tijd die we over hadden, gingen Jo en ik altijd buurten op de werf. We gingen ook wel op rattenjacht, de ratten sloegen we dood met een pijp. Er was een keer een rat in iemands broek omhoog gekropen. Iedereen kwam helpen en toen grepen ze de rat in de broek en drukten hem dood. Het waren vieze dikke waterratten die je voorbij zag lopen als je je brood at. Er waren ook duiven die op je gereedschap scheten en dat moest je dan zelf schoon maken voordat je verder kon werken.’

Joop zag haar een beetje als zijn dochter. Anita was nog jong en hij had haar geadopteerd, zo voelde het. Alles wat ze wilde weten vroeg ze aan hem, ze kwam ook vaak bij hem en zijn vrouw thuis.

‘Ik had een goede tijd die zes jaar dat ik op de werf was, er kwamen veel opdrachten voor coasters en sleepboten binnen. Toen ik eenmaal vast bij Joop Derks stond, ging het goed. Het was mijn beste tijd. Jo heeft mij veel geleerd. Aluminium lassen vond ik het leukst. Dat kon verder niemand, alleen Joop en ik.

Ik besepte het eerst niet, maar ik heb eigenlijk wel heel erg zwaar werk gedaan tussen die mannen. De winters waren echt moeizaam. Het was ongelooflijk koud. De winter van 1984 was de verschrikkelijkste. Je werkte vaak ‘s avonds nog door,

soms tot twaalf uur 's nachts. Dan ging ik snel naar huis om te eten en dan terug. Machines repareren moest bijvoorbeeld 's avonds gebeuren. Ik heb het toch wel als heel positief ervaren. Het was fysiek zwaar, maar niet stressvol. Nu werk ik bij de roomservice in het ziekenhuis, daar heb ik pas stress.'

In 1986 ging Anita trouwen en werd ze zwanger. Haar collega's hadden de gewoonte elkaars bruiloften en feesten mee te vieren. Voor haar trouwerij hadden ze een lied gemaakt en gezongen op de maat van 'The Wild Rover'. Al na negen weken moest ze stoppen met werken vanwege zware bloedingen. Anita woonde toen niet meer in Millingen, dus even makkelijk buurten was er niet bij. Ze miste de werf heel erg toen ze zwanger was.

'Ik houd in mijn achterhoofd dat ik, als het nodig is, altijd weer kan gaan lassen. En tekeningen lezen kan ik ook nog goed.' Opnieuw lasser worden is tot nu toe nog niet aan de orde geweest, maar je weet maar nooit. Als er niet zoveel medewerkers uit hadden gemoeten in 1987 zou het aantal vrouwen op de werf wél toegenomen zijn. Dat weet ze zeker.

Lied van Anita uit toneelstuk 'een eeuw Bodewes'

*De pesterij - - is voorbij - -
ik ben jong en
ik kan alles aan
werk de blaren op mijn handen
proef de asbest op mijn tanden
ónder de smeer
en de olie en de teer
ik leer hier drinken
niemand te verlinken
jééh - jééh - jééh*

*'Hij kende elke medewerker bij
nummer.'*

22. De portiersloge

Op de werf had je voornamelijk te maken met de eigen afdeling of ploeg. De portier was daarop een uitzondering: iedereen had met hem te maken. Door zijn functie kon je letterlijk niet om hem heen. En dat gaf hem ook een informele macht. Vier keer per dag moest elke medewerker bij de portier zijn klokkaart afstempelen. Daardoor kende hij elke medewerker bij nummer.

Er werd geklokt om te registreren hoe lang iedereen gewerkt had. De niet goed op elkaar afgestemde prikklok en de fluit waren nog wel eens een probleem. Als je om 7.31 uur inklokte, was je te laat, hoewel de fluit nog niet geklonken had. Strikt genomen betekende het dat je een kwartier loon moest inleveren. Maar als je een beetje met de portier kon opschieten, dan regelde hij wel iets voor je. Als een van de portiers een hekel aan je had – dat was moeilijk voor elkaar te krijgen, maar het kon –, dan had je een kwaaije aan hen. Dan kon je, om ellende te voorkomen, maar beter vijf minuten te vroeg zijn.

Een mogelijkheid om een goede verhouding op te bouwen met sommige portiers was door iets lekkers mee te nemen.

Als je dan een keer te laat was, werd er alvast voor je ingeklokt.

Op je verjaardag werd soms je klokkaart ingehouden. Die kon je dan ophalen in ruil voor een traktatie.



Relatiegeschenken van de werf Bodewes
Uit de collectie van M. Koenders

Incidenteel kon je wat regelen als je even naar huis wilde om iets te doen, maar niet wilde uitklokken.

Henk Jansen vertelt: 'De tv thuis was kapot en de monteur kon alleen vóór de middag komen. Willemien en ik werkten overdag allebei.' Henk legde de portier de kwestie met de tv-monteur uit. De deal werd dat hij iets lekkers mee zou nemen. 'Ik naar huis, monteur binnen gelaten, tv gerepareerd. Ik kijk bij ons in de koekjestrommel: twee kano's. Die lagen er misschien al een half jaar in. Je kon er een spijker mee in het hout slaan, zo hard waren die. Ik pakte ze in aluminiumfolie in en

gaf ze zo nonchalant mogelijk door het loket. Aan het eind van de dag moest ik natuurlijk weer langs de portier. Staat hij buiten. ‘Jansen, kom even hier.’ Ik dacht: nou krijg ik het vet natuurlijk. ‘Die kano’s van jou mag je vaker meebrengen, die vond ik wel lekker.’

Voordat het uitbetalen van het loon via de bank werd ingevoerd, kreeg elke arbeider op vrijdagmiddag van de portier zijn loonzakje. Ook voor EHBO moest je bij de portier zijn. ‘Ik heb wel eens vreselijke pijn aan mijn ogen gehad van het lassen,’ vertelt Jos Tielkes. ‘De portier druppelde mijn ogen. Hij vroeg of ik brood bij me had. Ik gaf hem mijn brood. Hij at het op en zei: ‘ga maar een dag naar huis, je ogen zijn niet goed.’ Hij zal wel gedacht hebben: dat brood heb je toch niet meer nodig.’

Medewerkers hadden profijt van een portier waar iets mee te regelen was. Extra vrije tijd zonder loonaftrek bijvoorbeeld. En vergeet niet het bonnetje dat de portiers af moest geven voor spullen van de werf, die als afval voor niks mee naar huis genomen konden worden. Hij moest die spullen controleren.

Het verhaal gaat dat een van de portiers vanwege onenigheid met de directeur op staande voet aan de dijk werd gezet. De portier naar huis. Schijnbaar onaangedaan maakte hij zich de volgende ochtend gewoon weer klaar voor zijn werk en nam plaats in de portiersloge. Niemand zei er iets van. Zijn loon werd onafgebroken overgemaakt en je kon eraan twijfelen of het voorval ooit had plaatsgevonden.

Vertegenwoordigers liepen dagelijks het stalen portiershok in om te wachten tot ze boven op kantoor bij de inkoper naar binnen konden. De portier keek of er nog iemand bij de inkoper in de spreekkamer zat en dan stuurde hij de vertegenwoordigers een voor een naar boven. Terwijl ze wachtten, troggelde hij ze pennen en andere relatiegeschenken af. Zij werden dan uitgebreid uitgehoord. Een portier was niet nieuwsgierig, maar wilde wel graag alles weten.

In 1987 werd de functie van portier wegbezuinigd.

'Ik kookte net als mijn moeder.'

23. De kantine

Albert Janssen, De Smid, is geboren en getogen in Millingen. Zijn vader was er smid, daar komt zijn bijnaam vandaan. ‘Ik was eerst niet voor de werf,’ vertelt hij. ‘Twee broers van mij hebben vanaf hun veertiende op de werf gewerkt. De ene is later gaan varen en de andere is bij mijn vader in het bedrijf gekomen. Zelf kon ik als jongen bij fruitteler Van Wijk werken. Het was pluktijd. Daar verdiende ik negen gulden met achtenveertig uur werken. In de vaart verdiende ik vervolgens vijfenveertig gulden per week.’

Voordat Albert kantinebeheerder werd, voer hij met zijn vrouw en kinderen op de Rijn. Totdat de kinderen naar school moesten. Zijn vrouw ging als eerste aan wal. Albert bleef nog een tijdje binnenvaartschipper tot hij de vacature zag van de werf. Ze zochten iemand die de nieuwe kantine wilde beheren. Omdat er ondertussen zo’n vierhonderd man op de werf werkten, kwam er een kantine aan de overkant van de dijk in de van Lyndenstraat. Albert had helemaal geen ervaring in de horeca, maar solliciteerde toch. Het leek hem wel wat.

‘Die vreet geen zak zout op,’ zeiden de mensen in Millingen. Dat wordt niks, bedoelden ze. Toch werd Albert aangenomen. ‘Ik kon nog niet meteen beginnen, een kennis van me heeft het kantinewerk de eerste maand voor mij waargenomen. Het nieuwe kantinebedrijf moest nog groeien. Op een gegeven moment werd het zo druk dat we de lunchpauze in twee shifts draaiden. En dat was dan alleen voor de mensen van verder weg die tussen de middag niet thuis konden eten, lunches voor honderd man.’

Kantinebeheerder was een baan die ook ‘s avonds doorging. Als er overwerkers waren en dat was praktisch iedere avond het geval, ging Albert nog om elf uur ‘s avonds naar de kantine om soep en brood te brengen. Zijn vrouw en kinderen werkten mee.

Ze hadden niet veel contact met de werfarbeiders. De kantine lag buiten de werf, dus mensen kwamen alleen om te eten en niet om te buurten. Albert had vooral contact met het kantoor en de directie.

De directie stelde de kantine ook ter beschikking van het dorp. Twee middagen in de week deed de kantine dienst als ouderensoos, dan konden bejaarden komen kaarten. Er zaten altijd zo’n zestig, zeventig man die hij gratis koffie mocht schenken.

Eén keer in Alberts loopbaan werd de kantine omgebouwd tot arbeiderspension. Het was in de hoogtijdagen van de jaren zeventig toen de werf zoveel orders

van passagiersschepen had, dat er een paar honderd extra werknemers nodig waren. Er kwamen mensen uit Groningen, Terneuzen en Bunschoten. 'Overal waar het in Millingen maar mogelijk was, werden mensen ondergebracht. Veertig kostgangers die overbleven, plaatsten we in de kantine. De bedden stonden opgesteld van de wasruimte tot in de directiekamers. Wij verzorgden de mensen met drie maaltijden per dag. Ze zijn drie maanden gebleven. Het was een ongekend drukke tijd, mijn vrouw hielp mee, de kinderen ook al en mijn schoonzus kwam er nog bij. Ik vond de Terneuzenaren echt leuke mensen. Die Groningers waren wat ouder en die bromden de hele tijd.'

Zijn werk in de kantine deed Albert met veel plezier. 'Ik was in loondienst van de werf, maar alles wat ik in de kantine deed was voor mezelf. Ik kocht zelf alle spullen in en ik moest zelf zorgen dat ik winst maakte. Ik deed de bedrijfsvoering en de winst mocht ik houden. Ik begon met maaltijden voor twee man en later had ik er honderd. De medewerkers leverden hun bonnen bij mij in voor de lunch en die wisselde ik dan in voor geld op kantoor. Ik had het goed voor elkaar met mijn eigen toko. Ik had ook een huis kunnen hebben bij de kantine, maar een huis van mijn werkgever wilde ik niet. Ik wilde onafhankelijk blijven.'



De kantine

Uit het boek '75 jaar Bodewes' 1971 (eigen uitgave)

Destijds durfde Albert wel te solliciteren op de baan van kantinebeheerder, want aan boord had hij al leren koken. 'Ik kookte net als mijn moeder. Ik weet nog dat het personeel van een passagiersschip een keer kwam eten in de kantine en dat er een bleef staan: 'Jij kookt zo lekker, je kookt net als mijn moeder: oudhollandse pot. Op de Holland-Amerikalijn koken we alleen maar liflafjes.'

Ik maakte elke week een menu voor de hele week, zodat de mensen wisten wat ze konden verwachten. Ik gebruikte altijd verse groente. De slager leverde het vlees. Eén telefoontje was genoeg. Een grossier uit Groesbeek kwam de spullen brengen en ik ging weleens naar een groothandel in Duiven. De sfeer was heel gemoedelijk. Iedereen kende elkaar.'

Voordat de kantine er was, zat men tussen de middag op houten banken in de ruimte waar de kledingkasten ook stonden. Je moest je eigen koffie meebrengen. Ook toen de mooie kantine er eenmaal was, bleven sommigen op hun houten bank zitten schaften, omdat ze de overkant te ver lopen vonden. Sommige werknemers hadden het gevoel dat de kantine voor de 'sjieken' was. Op onbewaakte ogenblikken glipten zij weleens de kantine binnen om wat te drinken.

Werknemers die buiten Millingen woonden, kregen als tegemoetkoming in de lunchkosten vijf koffiebonnen en vijf soepbonnen per week bij hun salaris.

Na twintig jaar als kantinebeheerder ging Albert op zijn zesenvijftigste met de VUT. Er waren toen nog maar vijftig medewerkers over, geen aantallen om een speciale kantine voor uit te baten aan de overkant van de dijk. Boven het kantoor werd een kantineruimte ingericht voor het personeel.

Sommige directieleden kregen nu meer contact met medewerkers. In de visie van Sjak Siteur vervulde deze kantineruimte een belangrijke functie. Als het hem maar even uitkwam, zorgde hij ervoor er met de pauzes te zijn. In het begin werd daar wat vreemd tegenaan gekeken. Medewerkers leken zich af te vragen wat die van de directie in vredesnaam in de kantine kwam doen. Maar dat ging vrij snel over. Als hij dan een paar keer niet geweest was, werd er tussen neus en lippen door opgemerkt: 'of ze in de kantine te min bevonden werden?'

Sjak had tweewekelijks overleg met de projectleiders van de nieuw- en afbouw. Hij kon dan goed gebruikmaken van de informatie die hij had opgedaan in de gesprekken in de kantine. Ook kwam hij regelmatig kijken op de werkvloer. Vanuit de reparatieafdeling is hem te verstaan gegeven dat ze er niet blij mee waren dat hij wel bij afbouw kwam kijken en niet bij hen. Dat nam Sjak ter harte en vanaf toen kwam hij ook bij de reparatieafdeling kijken.

'Laten we er maar een Tia Maria bij nemen, er is toch niks meer aan te doen.'

24. Het faillissement van 1987 en de doorstart

De angst voor faillissement en ontslagen leefde al jaren in Millingen. In 1977 zei vakbondsbestuurder Otto Bender al: 'Bodewes blijft, ik moet er niet aan denken wat het voor Millingen zou betekenen als de werf dicht gaat [1].'

Bij de reorganisatie van 1985 was het personeelsbestand al terug gebracht van tweehonderdachtenveertig naar honderdzeventien man. Dat zette niet genoeg zoden aan de dijk.

Overall werd geleurd om opdrachten. Zelfs bij een aangetrouwde neef van kantinebeheerder Albert Janssen. Of hij geen groter schip wilde.

Om de zaak te redden moest de directie érgens mee beginnen. Mensen die 'onproductief' waren, moesten als eerste weg. Er kwamen geen onderaannemers meer, dus de kantine had misschien nog twintig of dertig man die tussen de middag kwamen eten. Albert moest er ander werk bij doen, zoals tekeningen afdrukken op de tekenkamer.

Aan de uitstroom van personeel kwam maar geen einde. 'Personeelschef Scholten wilde met mij overleggen wie eruit kon,' zei Bertus Schmitjes, 'een moeilijke situatie, te meer daar ik wel kon blijven.'

De laatste order die in de portefeuille zat was de bouw van een tanker met roestvrij stalen tanks. Deze bleek niet rendabel. De opdracht was aangenomen omdat er niks anders was. Uiteindelijk heeft deze klus het faillissement zijn laatste zetje gegeven, zo zei men.

Op 7 januari 1987 vroeg curator Knottenbelt uit Arnhem het ontslag aan voor honderd zestien werknemers van scheepswerf Bodewes vanwege het faillissement [2]. Er was hoop dat een deel van de reparatieafdeling met vijftig medewerkers behouden kon blijven. Knottenbelt zegde toe alles in het werk te stellen om een gegadigde voor de afgeslankte werf te vinden. Ook de industriebond FNV zat erbovenop [3].

Binnen een maand na het uitspreken van het faillissement meldden zich meerdere kandidaten voor de overname van de werf. Degene die de meeste werkgelegenheid kon garanderen won. Dat was Damen Shipyards uit Gorinchem. Damen besloot om in Millingen door te gaan met reparatie van schepen en zich toe te leggen op afbouw van casco's uit Oost-Europa en Azië. Werk voor zo'n vijftig man, voor zeventig man hing ontslag in de lucht. Dat maakte onzeker en men sliep er niet van.

Bijeengeroepen in de kantine dacht iedereen bij zichzelf: zou ik mogen blijven of niet?

Hoop op reparatie



Met sombere gezichten luisteren de werknemers bij Bodewes naar het slechte nieuws. De vierde en misschien wel laatste sanering van de belangrijkste industrie in Millingen. In de hoofthorizonten verdenden 450 mensen direct hun brood bij de rond 90-jarige werf. Een werf die tot ver buiten Europa bekend was om zijn havenslepers en bevoorradingschepen. „Het is bedroevend,” zo zegt men in Millingen. „Er zit zoveel kwallet.”

Uit de Gelderlander bij de overname en doorstart van de werf Bodewes in 1987

De dienstjaren van de medewerkers die mochten blijven werden weer op nul gezet. Dat kwam als een donderslag bij heldere hemel, maar men kon tenminste blijven. De toenmalige portier was bijna veertig jaar in dienst en stond huilend in de kantine. Hij was niet de enige die werd geconfronteerd met een ontslag terwijl hij net voor een jubileum zat. Jo Daals had ook op een kleine huldiging gerekend. Een week later zou hij vijfentwintig jaar op de werf gewerkt hebben. Maar nee, er gebeurde niks. Met tranen in de ogen is hij naar huis gefietst. Toen wist hij nog niet dat hij snel ander werk zou vinden bij de technische dienst van Smit.

Volgens Sjaak Gesthuizen had hij als nieuwe werkloze het geluk dat hij zijn handen nog had. Alleen zijn leeftijd speelde niet in zijn voordeel. Met eenenvijftig jaar bleef hem niks anders over dan bij te beunen. Lasser Gerrit Verhoef heeft slechts drie dagen in de WW gezeten. Hij was drieënveertig. 'Mijn nieuwe baan tussen vier muren was wel wennen. Je bent toch de vrijheid op de werf gewend.' Ten tijde van het faillissement kwam de achterbuurvrouw bij Diny Tielkes praten over de toestand. Ze waren het met elkaar eens: 'Laten we er maar een Tia Maria bij nemen, er is toch niks meer aan te doen.'

Uit een mengeling van wraak, sentiment en hebzucht namen veel medewerkers spullen mee om te gebruiken of als aandenken. Daarom werd het hek gesloten. Totdat op 16 februari de werf onder de vlag van Damen Shipyards weer van start ging.

Jan Driessen werd na de doorstart projectleider, hoofd inkoop en bedrijfsleider. Te veel om op te noemen. Hij werkte veel met Theo van Haaren samen om de zaak weer aan het rollen te krijgen. Om alles zo soepel mogelijk te laten verlopen, hebben ze veel tijd en energie in de zaak gestoken. Deze samenwerking heeft op Theo veel indruk gemaakt. 'Het was een tijd om nooit te vergeten.'

De schouders eronder en net effe iets harder aanpakken, werd het motto. De bedrijfsvoering veranderde drastisch. Zoveel mogelijk werk, van aluminium lassen tot interieurtimmerwerk, werd uitbesteed. De opdrachten kwamen onregelmatig binnen. Het was hollen of stilstaan. De werf was nu gebaat bij een flexibel personeelsbestand. Het was van belang om zo weinig mogelijk mensen in vaste dienst te hebben. Was er weer werk te over, dan huurde men onderaannemers of zzp'ers in, al of niet via een uitzendbureau. De eens zo productieve timmerloods viel ten prooi aan het uitbestedingsbeleid en werd afgebroken.

Tot 1987 had Bodewes sleepboten gebouwd en was daarin een stevige concurrent voor het Damen-concern geweest. Bij het failliet gaan van de werf en de overname door Damen was het afgelopen met de nieuwbouw van sleepboten.

Eind jaren negentig kwamen er steeds meer binnenvaartschepen in particuliere handen. Schippers verwachtten steeds hogere winsten te kunnen maken met vrachtvervoer en de bank verstrekke makkelijk leningen voor nieuwe schepen. Het kon niet op. Dikke auto's verschenen op het dek. De werf bloeide op. Later zou blijken dat het maar tijdelijk was.

De casco's kwamen uit het buitenland, vaak van werven van Damen zelf in Polen, Tsjechië, Servië of Roemenië. Inspecteurs reisden regelmatig af vanuit Nederland om de nieuwbouw te controleren. Chinese casco's werden op pontons uit het buitenland naar Rotterdam vervoerd. Het verslepen van casco's naar de werf in Millingen was een aantrekkelijke business voor schippers.

Het installeren van machines, leidingen, soft- en hardware vond plaats op de helling en aan de afbouwkade in Millingen. In die jaren lagen vaak meerdere schepen aan de afbouwkade.

Vijf jaar na de overname had een groot deel van de crediteuren alsnog hun geld ontvangen, daarom vroeg men zich ernstig af of het hele faillissement niet voorbarig was geweest.

-
1. De Gelderlander 30/9/1977 'Problemen bij Bodewes nog niet opgelost'
 2. De Gelderlander 8/1/1987 'Faillissement Werf Bodewes in Millingen'
 3. De Gelderlander 12/2/1987 'Deel van Bodewes gered'

'Wie komt er aan mijn werf om die te sluiten!'

25. De sluiting in 2013

Zoals in het eerste hoofdstuk al beschreven is, draaide de werf na de overname door Damen tot de crisis van 2008 heel behoorlijk. Daarna ging het ondanks alle pogingen om het tij te keren bergafwaarts.

Het dorp heeft de teloorgang van de werf voelen aankomen. Iedereen zag het gebeuren: minder orders, minder personeel en geen nieuwe instroom. De werf kwam de crisis van 2008 niet meer te boven. Heel Millingen praatte erover, maar niemand zag een oplossing.

Op een gegeven moment stonden al die vaklieden onkruid te wieden.

De crisis van 2008 wilde maar niet voorbijgaan in de binnenvaart. De directeur ging de boer op met een nieuw concept, de Ecoliner, een extra zuinig schip dat op gas vaart. Met de Ecoliner zou Bodewes een nieuwe weg in kunnen slaan. Helaas bleek al binnen enkele jaren dat ook de Ecoliner de werf niet meer kon redden. Na de sluiting is het schip op een andere werf van Damen wel afgebouwd en in de vaart gegaan.

Het laatste jaar werden er nog hellingwagens gerepareerd waarvoor Henk Hendriks de offertes maakte. 'Langzamerhand groeide ik naar het stoppen toe. Toen er niks meer te doen was, liep men met de ziel onder de arm. De betrokkenheid en de mentaliteit veranderden in de loop der jaren, het werd minder. De kennis was voor een groot deel verdwenen, waardoor fouten werden gemaakt en dat kostte de werf geld. Missen deed ik de werf zeker. Net met pensioen kon ik regelmatig even buurten bij collega's en materiaal halen voor klussen. Met de sluiting was dat allemaal afgelopen. Ook het missen is minder geworden, door andere bezigheden. Alles verandert.'

In de winter van 2013 werden alle medewerkers bij elkaar geroepen in de kantine. Ze kregen te horen dat er al jaren extra geld nodig was om de werf te laten draaien. Damen Shipyards zag zich genooddaakt om de werf te sluiten. Woordvoerders van de vakbond zaten die avond ook aan tafel en ze legden zich bij het besluit neer. De directeur en de vakbond zetten zich in voor een goede ontslagregeling. Als voorzitter van de ondernemingsraad zette Oscar van den Broek namens de werknemers zijn handtekening onder het sluitingsdocument. De werknemers aanvaardden de sluiting en Damen Shipyards bood een goede afvloeiingsregeling. Vanwege belastingvoordelen die alleen in 2013 nog golden, was het belangrijk snel te handelen.

Dertig man moesten eruit. Zes mensen bleven werken tot en met april om het

bedrijf te ontmantelen. Wat er nog was aan materialen, gereedschap en machines werd geïnventariseerd en te koop aangeboden.

Drie werknemers konden bij Damen in dienst blijven en elders gaan werken, waaronder Oscar van den Broek. Damen Shipyards heeft zeven werven in Nederland en nog zo'n vijftientwintig wereldwijd. Damen laat op verschillende werven over de hele wereld casco's bouwen, onder andere in Vietnam waar Oscar van den Broek met regelmaat werkt om technische ondersteuning te bieden. Zes weken Vietnam en dan twee weken thuis. 'De Vietnamese werf is hypermodern en leidt de vakmensen zelf op. Arbeidskracht is daar goedkoper dan materiaal, dan kun je rustig iemand neer zetten om boutjes uit te zoeken. In Millingen doe je dat niet, dat wordt veel te duur. Damen is in China begonnen. Toen de Chinese arbeid te duur werd, gingen ze naar Vietnam. Wordt Vietnam te duur, dan gaan ze naar India of Pakistan.' Daar begint het verhaal weer van voren af aan.



De Kerstster in de torenkraan

Gemaakt door E. Koot

Oud-medewerkers van de werf in Millingen krijgen nog steeds pijn in hun buik als ze eraan denken dat werf gesloten is. Bij het oprakelen van gebeurtenissen begint het dan te koken: waaróm was de top zo zwaar? Konden we echt niets doen aan het overschot aan gebouwen, de crisis en de onwerkbaar waterstanden? Het is goed geweest dat Damen de werf in 1987 heeft overgenomen, maar een groot percentage van de winst moest wél naar Damen.

Leo Rieken werkte er bij de sluiting veertig jaar. Wie komt er aan mijn werf om die te sluiten, dacht hij steeds.

Net voor de kerst, december 2013, klom Eduard Koot voor de laatste keer in de torenkraan, hij moest nog één hijsje doen. Tegen het schip stond een houten trap die hij weg moest halen.

‘Het is einde oefening, ging er steeds door me heen toen ik de kraan in klom, een zwaar gevoel overviel me. Ik nam een camera mee naar boven en maakte panoramafoto’s.’

Ook al was hij drie jaar met pensioen, tijdens het leegmaken en ontmantelen van de werf bediende Henk van Haren zijn geliefde Liebherr-kraan, waarop hij twintig jaar had gewerkt.

Annie van Haaren heeft de werf echt gemist, net als veel anderen. ‘Zeker in het begin en nu soms nog wel eens. We konden allemaal goed met elkaar overweg en er werd op tijd een grapje gemaakt. Ja, ik heb er altijd met veel plezier gewerkt. Bij een écht afscheidsfeest, zoals pensioen of de VUT, werd je ’s morgens vroeg thuis opgehaald, in een witte overall of andere aparte kleren gehesen en via een omweg naar de werf gereden, dat hadden Astrid en ik ook nog wel willen meemaken.’



Gezicht op Millingen vanaf de torenkraan.

Gemaakt door E. Koot

Al sinds 2003 klonk de toeter nog maar zes keer per dag. De medewerkers hadden aan de directie gevraagd of dat nou nog nodig was voor die paar man. Maar de fluit klonk tot het einde. De directie kon zich geen werf voorstellen zonder dat geluid.

Lied gezongen tijdens het toneelstuk 'Een eeuw Bodewes':

*Toon wat respect voor het werk al die jaren op de
werf! Wát de werf in verdérf. Hadden niets te maren.
Spaar nog een lach voor de dag die zal wederkeren
onder of zonder een baas, zal ons verder leren.*

*Je krachten niet verspillen
er niet te zwaar aan tillen
we moeten verder leven
geef mij die fles eens even
hier lag ons hele leven
hebben onszelf gegeven
't was één doorlopend streven
van voor tot achtersteven.*

*Toon wat respect voor het werk al die jaren op de
werf! Wát de werf in verderf. schepen blijven varen.
Spaar nog een lach, voor de dag, die het tij zal keren.
Geef door die fles voor een slok, om het af te leren.*

'De toeter klinkt, de werf ontwaakt.'

26. De opening in 2018

Eind januari 2018 klinkt de toeter weer door Millingen. ‘De toeter klinkt, de werf ontwaakt’, staat in de Gelderlander. Gerd de Swart en Martijn van Haaren van Gelia in Nijmegen wekken de werf weer tot leven, onder de naam Shipyard Millingen. Ze huren de werf om schepen te repareren en er gaan al geruchten dat ze verder willen gaan.

Binnen een paar jaar kan Bodewes de naam van vernieuwer in scheepsbouw misschien weer waar maken. In 1900 zette Bodewes Millingen op de kaart met de eerste ijzeren schepen. De teller stond bij de sluiting op bouwnummer 981, wie weet wordt het 1000e schip binnenkort te water gelaten.

In 2025 komen er misschien wel nieuwe elektrische schepen van de oude helling die zorgen voor een grote innovatie in de scheepvaart. Zie De Gelderlander van zaterdag 7 april.

‘Dit is onze werf, deel

Na vier jaar stilte, klinkt weer dagelijks gehamer op de Millingse scheepswerf. Werknemers van het eerste uur hopen dat ze nu nooit meer weg hoeven. „Niet verwachtte dat we ooit weer open zouden gaan.”

Daan Rieken
Vervolg van pagina 3

‘Hier.’ Een ouwe lap stof vliegt richting journalist en fotograaf, die een beetje beteuterd naar hun handen kijken. Via een trap zijn ze net afgedaald naar de machinekamer van vrachtschip Emuna dat op de helling van de pas heropende Millingse werf ligt. Het kleine stukje klauteren heeft pikzwarte vingers opgeleverd.

„Veeg maar af”, grijnst werknemer Leo Rieken die de stoflap gooit. „Daarom is het zo moeilijk jongeren enthousiast te maken voor dit beroep. Ze willen geen vieze handen meer.”

Zijn grap is er een met serieuze ondertoon. Shipyard Millingen, na vier jaar heropend, heeft op uit-

zendbasis inmiddels zes Grieken en vier Roemenen in dienst om al het werk af te krijgen. Dat het vinden van personeel het grootste probleem is, zegt veel over het succes van de scheepswerf die op 1 februari opnieuw in gebruik werd genomen.

„Het loopt storm”, zegt Rieken. „We hebben sindsdien al dertien schepen gehad. We kunnen de vraag nauwelijks bijbenen.”

De 62-jarige Millingenaar maakte ook andere tijden mee. Een mensenleven geleden – in 1974 – begon hij op de werf in zijn geboortedorp met de stiekeme hoop er nooit meer weg te gaan.

Dat gebeurde toch. Er was steeds minder werk voor het scheepsbouwbedrijf in het Rijndorp dat in 2014 de deuren sloot. Rieken vond samen met oude Millingse col-

lega's Eduard Koot (begonnen in 1979), Roy Maddoe (ook gestart in '79) en Theo Kievits (op de werf sinds '87) emplot op de Nijmeegse Gelia-werf, van Millingenaren Gerd de Swart en Martijn van Haaren.

Eigenheid

De oude Bodewes, ooit met zo'n 600 werknemers verreweg de grootste werkgever van Millingen, leek voltooid verleden tijd. Het onkruid tierde welig op het vervallen terrein aan het water. Politici zaten ermee in hun maag. Net als de werknemers van het eerste uur. „Een vreemde gewaarwording toen we de poort vier jaar geleden voor het laatst dichttrokken”, zegt Kievits. „Een stukje van onze eigenheid ging verloren.”

In de loop der jaren waren de le-

van ons leven'



■ De oude scheepswerf Bode-
wes was ooit de grootste werk-
gever van Millingen. Er werkten
600 mensen bij het bedrijf. In
2014 moest de werf noodge-
dwongen de deuren sluiten.

vens van mannen als hij vervlochten geraakt met de werf. Bijna allemaal kunnen ze tot op de dag nauwkeurig vertellen wanneer ze er in dienst gingen. „Dat wordt misschien beter onthouden dan verjaardagen of een trouwdag”, grapt Theo de Kok.

Hij werkte sinds midden jaren 80 als classificeerder en wordt voor diezelfde klus – het afsputten en teren van schepen – nu als zelfstandige ingehuurd sinds de compagnons De Swart en Van Haaren de Millingse werf begin dit jaar nieuw leven inbliezen. De Kok: „Eerlijk gezegd had ik niet verwacht dat de werf ooit weer open zou gaan. Fantastisch. Ook voor de werkgelegenheid.”

Met aanwas van personeel uit de polder wil het voorlopig alleen nog niet vloten. Dus houdt Koot

nog maar eens een promotiepraatje. Heus, het is zwaar werk in weer en wind, zegt hij. „Maar vooral mooi om buiten te zijn, vrijheid te hebben en trots te voelen als door ons gerepareerde schepen voorbijvaren. Alleen moet je niet bang zijn om smerig te worden.”

Nooit meer

Gelach in de machinekamer, waar fotograaf en journalist hun vingers net weer schoon hebben. Rieken, Kievits, Maddoe en Koot zijn juist blij dat ze weer dagelijks gewoon in hun eigen dorp vies mogen worden. „Hopelijk hoeven we nu nooit meer te vertrekken”, zegt Rieken, die weet dat Van Haaren en De Swart de werf voor drie jaar huren met een optie tot koop. „Dit is onze werf. Deel van ons leven.”

hopen nu op de scheepswerf in Millingen hun pensioen te halen



◀ Leo Rieken, Roy Maddoe, Theo Kievits en Eduard Koot (v.l.n.r.) in de machinekamer.
FOTO: THEOPHILUS

► Teruggekeerde werknemers



Krantenartikel met foto's van donderdag 29 maart 2018 uit de Gelderlander.

'Nagekomen bericht'

Van Millingen naar Australië



1961 Shipyards Australia
Verboon broers: Dick and Nick Verboon

Eind Jaren vijftig vestigt de familie Verboon zich in Fremantle Perth in Australië. Nico Verboon senior en zijn vrouw volgen hen vanuit Millingen na zijn pensioen. Het verhaal gaat dat opa Verboon zich in Australië verveelde en daarom begon met de bouw van een stalen schip. Er was vraag naar schepen voor de bloeiende rivierkreeftvisserij. De familie had maar weinig kapitaal om te investeren, maar ervaring met scheepsbouw hadden ze allemaal. Nico Verboon had vijftig jaar lang op verschillende werven in Nederland gewerkt, Millingen was als laatste aan de beurt. De anderen deden hun ervaring op in Vlaardingen en Rotterdam. De twee zoons, zwagers en Verboon senior kregen binnen de kortste keren meer scheepsorders dan ze aan konden. Hun werf groeide uit tot een groot bedrijf ASI: de Australian Shipbuild Industry. Zo'n groot bedrijf hadden ze in Nederland nooit vanaf de grond kunnen opbouwen.



1968

Dirk Verboon, Hans van Delft, Harry Overveld en Nicolas Verboon senior (1887-1962)

Proefvaart op volle zee









Het theaterstuk een eeuw

Bodewes

het ad hoc Scheepswerftheater speelt:

Een Eeuw BODEWES

ZA 5/11/2016 : 15.00u & 19.30u
ZO 6/11/2016 : 15.00u

Locatie : O.E.V. - Heerbaan 190 - MILLINGEN A/D RIJN

kaarten a € 8,50 te verkrijgen bij Primera Millingen a/d Rijn en op www.vleugelmoer.nl

***“Wát de werf in verderf, schepen blijven varen.
Hier lag ons hele leven, van voor- tot achtersteven.”***

In december 2013 werd scheepswerf Bodewes in Millingen aan de Rijn gesloten.
Meer dan een eeuw was de scheepswerf de belangrijkste werkgever van het dorp.
De werf was Millingen en Millingen was de werf.

Aan de hand van interviews met oud-medewerkers, gesprekken in het dorp en verhalen uit het Millings jaarboek, hebben we een voorstelling gemaakt in drie periodes: 1896 tot de Tweede Wereldoorlog, 1945 tot het faillissement in 1987, de overname in 1987 tot de sluiting in 2013.

De voorstelling neemt je mee van het eerste ijzeren schip van directeur Mans Bodewes, via de strijd voor arbeid rechten, groei, welvaart, crisis en hoop, tot aan de sluiting van de werf. Kortom: het verhaal van de mensen die het meegemaakt hebben. Beleef het mee op **5 en 6 november**.

Spelers in wisselrollen:

Anita Allen, Hanneke Beld, Fred uit het Broek, Joris Broens, Stefanie Broens, Jip Clappers, Dhaika Eijkenboom, Eliene Eijkenboom, Vita Eijkenboom, Henk van Haren, Els Janssen, Lies Janssen, Martijn Lemstra, Jos Mewe, Anja Middelkoop, Tijn Pfaffenhöfer, Gert Pieks, Robert van Seggelen, Theo Straten

Script: Marga Arents en Fred uit het Broek

Beeld- en geluidstechniek: Peter Hendriks

Decorbouw: Joris Broens, Theo van Haaren, Jan Hubbers, Alexander Hoogeveen, Henk van Haren

Productie: Fred uit het Broek en Hanneke Beld

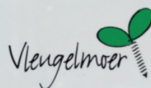
Lichttechniek: Stefan van 't Hullenaar

Vormgeving affiche: Betty Jaarsma

Regie: Marga Arents

Met dank aan: Theo van Haaren klussenbedrijf, Jos van Haren schildersbedrijf, Anja Middelkoop, Carin Wigman, Ton van Raaij, Multimate, O.E.V. en wie er later nog bij gekomen is...

en aan onze sponsors:



Een project van www.vleugelmoer.nl

De flyer voorkant+achterkant

Gemaakt door Betty Jaarsma



Het gezelschap
Gemaakt door A.Naffakh





De werf in bedrijf

Gemaakt door A.Naffakh



Te Biecht

Gemaakt door A.Naffakh



De 'theater' Anita

Gemaakt door H.ten Holt



Twee kraanmachinisten

Gemaakt door H.ten Holt



Overzicht van het dorp



Een spieklatje

Gemaakt door A.Naffakh



Schaft
Gemaakt door H.ten Holt



Het slotlied

Gemaakt door A.Naffakh

Dankwoord

We danken hierbij alle mensen die zijn geïnterviewd en die verhalen hebben gedeeld, zonder hen was dit boek nooit tot stand gekomen:

werkzame jaren

Bertus Schmitjes	1947-1987
Sjaak Gesthuizen	1949-1987
Jos Tielkes	1957-2003
Piet Koenders	1957-1990
Theo van der Velden	1957-1969
Juus Renckens	1962-1978
Jo Daals	1963-1987
Gerrit Verhoef	1964-1987
Henk Hendriks	1964-2011
Albert Janssen	1967-1987
Wolly van Ophuizen	1968-1979
Jules Arntz	1970-1976
Annie van Haaren-Hagelüken	1970-2013 (1985-1990 thuis)
Astrid Peters-van Dijk	1973-2013 (1987-1992 thuis)
Theo van Haaren	1973-1977 en 1980-2008
Gerard Mangnus	1974-2001
Henk Jansen	1974-1987
Joop Hartgers	1974-1986
Leo Rieken	1974-2013

Eef Driessen	1974-2013
Eduard Koot	1979-1999 en 2006-2013
Anita Allen-Heijink	1980-1986
Clement Gosen	1982-2014 met tussentijds ontslag
Henk van Haren	1985-2011
Oscar van den Broek	1990-1994 en 2003-2013
Sjak Siteur	1996-2013
Drago Granic	1999-2013
Henk Hanssen	vakantiewerk, later leverancier
Gemma Jansen	slager
Trudy Hanssen-van Bon	café van Bon
José van Haren	socialistische familie
Diny Tielkes	echtgenote van Jos

En dank aan degenen die tijdens de interviews voor drinken en versnaperingen zorgden. Daarnaast veel dank aan de mensen die via de facebookgroep Millingen Toendertijd hebben meegedacht.

Stichting het Millings Jaarboek zijn we bijzonder erkentelijk voor de prettige samenwerking, al hun inzet en financiële steun. Zonder het bestuur zou dit boek niet op deze wijze tot stand gekomen zijn.

