

Twee kapiteins

*De derde generatie: Johannes Jacobus (Jo) Prins (1908-1977)
en Otto Ernst Prins (1911-1980)*

Na het aftreden van Jan Prins moeten zijn twee zoons dus gezamenlijk de ASM leiden. Jo is daarbij verantwoordelijk voor de afdeling Machinebouw, Otto voor de afdeling Scheepsbouw. De twee directeuren beginnen in een moeilijke tijd. De gevolgen van de oorlog doen zich nog sterk voelen. Aan alles is gebrek, van staal en elektriciteit tot werkkleding, soms nog tot jaren na de oorlog. Ook de huisvesting van de werknemers blijft, met de naoorlogse woningnood, nog heel lang problemen opleveren. De ASM heeft in de scheepsbouw-wereld gelukkig een goede naam en van oudsher veel internationale contacten. Er wordt hard gewerkt en veel gereisd om orders binnen te halen. De verhouding tussen de beide directeuren is ondertussen niet geweldig, en verslechtert snel. Naar de oorzaak is het gissen, op basis van de weinige bronnen waarin iets over hun persoonlijkheden te vinden is. In ieder geval lopen hun karakters nogal uiteen. Otto komt uit brieven en getuigenissen naar voren als een zeer charmante, sociale man, maar ook impulsief, soms zelfs driftig, en eigengereid. Jo is rechtlijner en afstandelijker, soms enigszins hautain, serieus en solide. Een oud-werknemer die hen veel heeft meegemaakt, karakteriseert het verschil kernachtig: “Jo was een heer, Otto een bon vivant.” Wat ze gemeen hebben zijn de hartstochtelijk beleden standpunten, een familietrek. Jo is, net als zijn vader, een fervent schrijver van uitgebreide boze brieven. Otto is fel anticommunistisch, wat overigens helemaal past in de tijdgeest van toen, de jaren van de Koude Oorlog. De Tweede Wereldoorlog is waarschijnlijk een grote splijtzwam geweest tussen de broers. Jo keert uit zijn onvrijwillige ballingschap terug als een man van de wereld. Hij heeft gereisd en een avontuurlijk en afwisselend leven geleid in de tropen en Noord-Amerika. Zijn werk heeft hem veel waardering en zelfs een onderscheiding opgeleverd. Otto heeft in Nederland samen met zijn vader de ASM door de bezetting gesleept, wat uiteindelijk maar ten dele gelukt is. De laatste jaren zijn heel moeilijk geweest, en daar komt nog de naoorlogse dreiging van vervolging bij. Nu moeten deze twee tegenpolen opeens samen een bedrijf runnen. Voor Jo moet de overgang naar het naoorlogse Nederland enorm geweest zijn. En Otto moet opeens een tweede ‘kapitein’ naast zich dulden die alle oorlogsellende niet heeft meegemaakt. Nog een andere mogelijke oorzaak van de verwijdering dient zich aan. Diverse oud-werknemers vertellen dat Otto homo-seksueel was, waar ze meestal meteen aan toevoegen ‘dat bijna niemand dat wist’. In die jaren is homoseksualiteit iets waar je beslist niet mee te koop loopt, maar kennelijk weet Otto het toch niet volledig geheim te houden. Binnen de familie is zijn geaardheid bekend, maar er wordt nooit over gesproken. Voor Jan, strenggelovig als hij was, moet het onverteerbaar zijn geweest. Jo heeft zich al veel meer losgemaakt van zijn gereformeerde achtergrond, maar ook

hij zal er veel moeite mee gehad hebben. De scheepsbouw was (en is) een mannenwereld en veel ruimte voor afwijkende normen was er niet. Het zal de verhoudingen hoe dan ook niet eenvoudiger gemaakt hebben. Toch spelen ook hier, zoals vaker bij de familie Prins, familieloyaliteit en pragmatisme een belangrijke rol. Otto is een goed scheepsbouwer met veel hart voor de zaak, en het bedrijf heeft zijn inbreng hard nodig.

Uitbarsting

Aan het begin van de jaren '50 is de relatie tussen de broers zo slecht, dat de bedrijfsvoering eronder begint te lijden. Vanaf eind 1953 escaleert dit tot een ernstig conflict. Door bot, onhandig en impulsief gedrag stoot Otto zowel potentiële opdrachtgevers in Indonesië als collega-werven in Nederland ernstig voor het hoofd. Daardoor gaat een grote order uit Indonesië aan de ASM voorbij en daalt ook de kans op verdere orders uit die regio tot nihil. Otto krijgt het verwijt dat hij bij de onderhandelingen, waarbij ook andere Nederlandse werven betrokken waren, een paar cruciale fouten heeft gemaakt. Daarnaast ging hij, zoals ook blijkt uit brieven van collega's van die andere werven, zeer ontactvol te werk. Er is sprake van scheldpartijen en zwartmakerij, waarbij Otto's fervente anticommunisme een grote rol speelt. De Raad van Commissarissen van de ASM neemt vervolgens een zeer dubieuze beslissing door Otto, op een moment dat hij in het buitenland zit, voor een periode van zes weken te schorsen. Zonder wederhoor en zonder hem tijdig op de hoogte te stellen. Die beslissing komt voornamelijk tot stand op basis van informatie die Jo heeft aangeleverd. Hun vader steunt Jo bij zijn actie. Er wordt grote druk op Otto uitgeoefend om ontslag te nemen. Het voornemen om Otto voor ontslag voor te dragen komt ook het personeel ter ore. Op 1 juni 1954 wordt er een brief naar de Algemene Aandeelhoudersvergadering gestuurd, ondertekend door 286 van de 320 personeelsleden, waarin zij ernstig bezwaar maken tegen een mogelijk ontslag. Zij schrijven onder andere: “Indien echter deze geruchten onverhoopt op waarheid berusten, dan zou het toch raadzaam zijn, rekening te houden met de algemene achting die het hele personeel koestert voor hun directeur de Heer Otto.” Ze wijzen erop dat hij altijd “een open oog had voor de belangen en noden van het personeel.” Bovendien vrezen ze dat de werf eronder zal lijden als Otto vertrekt en dat de werkgelegenheid achteruit zal gaan. Het feit dat het personeel op de hoogte blijkt te zijn van de zaak schiet Jan en Jo weer in het verkeerde keelgat; ze menen dat Otto daarachter zit en de werknemers heeft beïnvloed. Het besluit over ontslag moet genomen worden op de Algemene Aandeelhoudersvergadering van 3 juni 1954. Daar komen beide broers aan het woord; hun vader is niet aanwezig, maar laat zich vertegenwoordigen door een van de commissarissen.



Otto (links) en Jo Prins omstreeks 1929.



Oud zeer

Tijdens deze vergadering komen, in het kielzog van de kwestie-Indonesië, allerlei wederzijdse grieven naar boven. Zo blijkt het Otto nog steeds dwars te zitten dat Jo voor de oorlog ‘de plaat heeft gepoetst’ naar Curaçao, terwijl Jo meent dat hij daarmee zijn vader en broer juist een dienst bewees. Maar ook de onderlinge samenwerking van alledag loopt vast op verschillen in visie en aanpak. Otto koestert zijn vrijheid. Hij wil graag zelfstandig kunnen handelen, zonder voortdurend verantwoording te hoeven afleggen. Dat resulteert regelmatig in eenmansacties en beslissingen waar Jo pas later van op de hoogte gesteld wordt. Jo heeft het gevoel dat hij daardoor steeds voor voldongen feiten wordt gesteld en van alles moet opvangen voor zijn broer. Er zijn bijvoorbeeld regelmatig onenigheden over reizen die Otto maakt terwijl er volgens Jo elders net belangrijke onderhandelingen over scheepsbouworders moeten worden gevoerd. Zo nam Jo de onderhandelingen over de ‘Marquette’ waar, omdat Otto op dat moment besloot te gaan kamperen in Tirol. Ook over de bedrijfsvoering verschillen ze van mening. Otto heeft na zijn aanstelling als directeur in 1941 hard gewerkt aan allerlei verbeteringen op de werf, die in zijn ogen toen sterk verouderd was. Volgens de notulen meent hij dat “de outillage bedroevend [was]. Het bazencorps abominabel. Het klantenpark werd afgesnauwd.” Hij investeert in nieuwe outillage en voert ook andere modernisering door, zoals de aanstelling van een accountant en de stichting van een leerschool voor jonge arbeiders. Otto vindt dat de afdeling Machinebouw sterk verouderd is en te weinig bijdraagt aan het bedrijf. Jo stelt juist dat de afdeling Scheepsbouw door het opereren van Otto veel orders mist en dat de ASM drijft op de continuïteit van de afdeling Machinebouw. Hoewel Jo over die machinebouw gaat heeft hij, zo melden de notulen, ook scheepsbouworders binnengehaald die Otto liet liggen. Uiteindelijk besluit de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op die 3e juni dat de schorsing en het voorgenomen ontslag van Otto niet gerechtvaardigd zijn. De schorsing wordt ongedaan gemaakt. Verschillende aandeelhouders doen een beroep op de broers om voortaan constructief samen te werken. Ook wordt het algemeen wenselijk gevonden dat Jan Prins niet langer gedelegeerd commissaris is. In die hoedanigheid moet hij namelijk de knoop doorhakken bij meningsverschillen tussen de directeuren, zijn beide zoons. Een van de aandeelhouders, de heer Visser, vat deze situatie als volgt samen: “Het is moeilijk met twee broers. Toch zal samenwerking mogelijk zijn mits er een gedelegeerd commissaris is die hen samenbrengt.” Na deze ingrijpende gebeurtenissen is duidelijk dat er in de bedrijfsvoering en de samenwerking het nodige moet veranderen. Op 18 december 1954 stelt de aandeelhoudersvergadering een commissie in die zich daarmee bezig gaat houden. Jo en Otto brengen elk een rapport uit aan die commissie over hoe zij het bedrijf voor zich zien. In het rapport dat de commissie uiteindelijk in 1955 uitbrengt, meldt zij dat zij “bij beide directeuren (...), naast critiek, voldoende waardering voor de goede eigenschappen van de

mededirecteur [aantrof], om de hoop op een constructieve samenwerking voor de toekomst te wettigen,(...). De eigenschappen van beide directeuren, de bedachtzaamheid van de oudste, de voortvarendheid van de jongste, (...), kunnen elkaar naar het oordeel van de commissie op een voor de vennootschap zeer nuttige wijze aanvullen.” Volgt een analyse van de oorzaken van de moeilijkheden en een waslijst van aanbevelingen voor de oplossing ervan. Invoering van een functionele taakverdeling, duidelijk omschreven verantwoordelijkheden, vernieuwing van het administratieve en financiële systeem, het voorleggen van meningsverschillen aan twee commissarissen buiten de familie, zodat Jan Prins niet meer als arbiter hoeft op te treden... Tenslotte pleit de commissie voor “een behoorlijke kantoorruimte voor ieder [van de directeuren] afzonderlijk”, in plaats van een gedeeld kantoor zoals tot die tijd het geval was. Om in elk geval in naam meer eenheid uit te drukken, zal voortaan niet meer gesproken worden van ‘de directeur Scheepsbouw en de directeur Machinebouw’ maar kortweg van ‘de directie’. Belangrijk in het rapport is ook de aanbeveling om een organisatieadviesbureau in de arm te nemen dat het bedrijf professioneel moet doorlichten. Hiervoor wordt in 1956 adviesbureau Ydo ingeschakeld.

Schipperen

In de loop van de jaren die volgen worden er wel degelijk vernieuwingen in het bedrijf doorgevoerd, maar de samenwerking tussen de broers verbetert nooit echt. Daarvoor zitten de verschillen te diep. Kennelijk vinden ze manieren om hun werk te doen zonder elkaar teveel voor de voeten te lopen. Bij tewaterlatingen bijvoorbeeld, feestelijke gebeurtenissen die een aantal keren per jaar plaatsvinden, is de ene keer Jo aanwezig als vertegenwoordiger van de ASM, de andere keer Otto. Verder is er wel overleg waar beide broers bij zijn, maar volgens toenmalig bedrijfsleider F. Kempers, die daarbij uit hoofde van zijn functie aanwezig was, gaat dat erg omzichtig. Het is bijvoorbeeld belangrijk dat er geen uitgesproken negatieve dingen gezegd worden over een van de twee afdelingen. Na de officiële vergadering gaan de bedrijfsleiders dan terug naar kantoor om onderling de ‘lastige kwesties’ verder te bespreken... Het gevolg van deze ingewikkelde situatie is dat er in het dagelijks reilen en zeilen van de werf veel aan de bedrijfsleiders wordt overgelaten. Een geluk daarbij is dat zowel Jo als Otto een goede neus hebben voor het vinden van geschikt personeel. Bovendien zijn ze vervolgens, blijkens getuigenissen, ook in staat om dat personeel hun vertrouwen te geven. Op 31 oktober 1962 overlijdt Jan Prins, 83 jaar oud. Zijn trouwe huishoudster Dien Veldhuizen verhuist uiteindelijk naar een bejaardenhuis. Uit de erfenis krijgt zij een bedrag ineens en een jaarlijkse uitkering. Tot haar dood houdt ze een goede band met de familie Prins. Het huis aan de Stadsblokkenweg 37a wordt in 1963 afgebroken om plaats te maken voor een parkeerplaats.



boven Jan Prins, eind jaren vijftig.
links Een toast na afloop van de tewaterlating van de City of Cork, 1960. Links Otto Prins, midden mevr. Thea van den Berg, tweede van rechts Jo Prins. Eén van de weinige foto's waar beide broers op staan.
rechts Gerardina (Dien) Veldhuizen. Foto omstreeks 1950.



Werken op de werf

De werf is een goed geolied samenspel van talloze vaklieden: klinkers en later lassers, bankwerkers, gieters, pijpenbuigers, draaiers, platenpersers, timmerlieden, meubelmakers, tekenaars, calculators, hun voorlieden en bazen, maar ook magazijnmeesters en administrateurs.

Het werk in de werkplaatsen en op het schip is zwaar en gevaarlijk. Volgens oud-werknemers wordt de directe veiligheid op het werkvloer over het algemeen goed in de gaten gehouden, maar verder zijn de arbeidsomstandigheden ook na de oorlog, in de jaren vijftig en zestig, niet best. Van gehoorbescherming voor de klinkers is bijvoorbeeld geen sprake, en ook tegen kou of hitte moeten de werknemers zichzelf maar beschermen. De verhoudingen zijn sterk hiërarchisch, waarbij de arbeiders onderaan de ladder staan. Het kantoorpersoneel heeft het in veel opzichten beter. Het ‘Reglement voor werklieden’ uit 1939 rept vooral van plichten voor de werknemer, en veel ge- en verboden.

Veel arbeiders hebben een opleiding gehad aan de toenmalige Ambachtschool aan de Boulevard Heuvelink, maar er zijn er ook die met alleen lagere school solliciteren bij de ASM, en zich binnen het bedrijf verder ontwikkelen. Nieuwe werknemers worden als ‘maatje’ gekoppeld aan een ervaren ambachtsman en leren zo in de praktijk de kneepjes van het vak. Vaak volgen ze nog cursussen van de Bemetel (Bedrijfsopleiding Metaal- en Electrotechnische industrie), een landelijke opleiding van de metaalbranche die in het bedrijf gevolgd kan worden, of ze gaan na het werk naar de avondschool.

Voor de ASM is een goed geschoold personeelsbestand van levensbelang. In zijn rapport uit 1955 schrijft Jo: “Het aantrekken van personeel van buiten Arnhem is in verband met het woningprobleem praktisch onmogelijk. De laatste jaren hebben wij dan ook vrijwel geheel moeten volstaan met het aantrekken van jongere krachten, die in het bedrijf, al naargelang zij al dan niet een ambachtschool opleiding genoten

hadden, praktisch en/of theoretisch geschoold werden.” De Ambachtschool had wel een opleiding Werktuigbouw, maar geen opleiding Scheepsbouw, waardoor vooral werknemers van de afdeling Scheepsbouw binnen het bedrijf opgeleid moesten worden. In 1947 is de ASM, samen met een belangrijk deel van het Arnhemse bedrijfsleven, betrokken bij de oprichting van de Middelbare Technische School.

Prikklok en feesten

De dagelijkse gang van zaken op de werf volgt een vast ritme. ‘s Ochtends om half acht gaat de fabrieksfluit, en dan dient de arbeider ook echt in werkkleding op zijn werkplek aanwezig te zijn. Hij heeft een korte koffiepauze, en tussen de middag een schaftpauze van een half uur. Als om vijf uur de fabrieksfluit weer blaast, kan de overall of stofjas uit en fietst, bromt of loopt hij terug naar huis (pas in de jaren zestig komen er werknemers met de auto naar de werf). De werktijden zijn zeer strikt. De aanwezigheid van de arbeiders wordt precies bijgehouden met een prikklok. Omkleden of in de pauze naar de kantine lopen mag niet ten koste gaan van de werktijd en de sancties op te laat komen zijn voor onze begrippen heel streng: een minuut te laat betekent een kwartier loon inleveren... In de hoogtijdagen van het bedrijf wordt er ook wel in ploegendiensten gewerkt. De werkweek telt nog lange tijd 48 uur, dat wil zeggen dat er ook op zaterdag gewerkt wordt. Vanaf 1961 werkt men 45 uur: vijf dagen van negen uur.

Als een schip klaar is om van stapel te lopen, gebeurt dat vaak op de vrije zaterdagmiddag. Een tewaterlating is een officieel feest, waarbij de opdrachtgever en zijn vrouw, de werfdirectie, bedrijfsleiders en vaak nog diverse (Arnhemse) notabelen aanwezig zijn. Ook worden er vaak lagereschoolklassen uitgenodigd. Het personeel mag komen kijken (mits dat geen werktijd kost...). De gasten nemen plaats op een overdekt podium dat naast of voor het schip is opgericht. >

onder Onderlosser (gebruikt bij het storten van baggerslib) op de helling. Bouwjaar 1938, bouwnr. 259, lengte, 26 m. Opdrachtgever Maatschappij De Bijland, Nijmegen.

rechts Het klinken van een stuurboordverschansing op de langshelling. Rechts de veldsmidse waarin de klinknagels werden verhit. Foto 1947.



Het voetbalteam van de ASM, jaren zestig. Boven, v.l.n.r.: Piet Lugard (metaal draaier), Sjaak van Ark (scheepstimmerman), Gijs van Koppenhagen (scheepsbouwer), Freddy van den Brink (scheepstimmerman), onbekend, onbekend, onbekend, Ben Rutten (scheepsbouwer), Gerrit Kolle (lasser). Onder, v.l.n.r.: onbekend, Frans ten Broeke (portier), onbekend, Wim Egging (lasser), Martien Visser (draaier), onbekend, Martin Proost (kantoor).



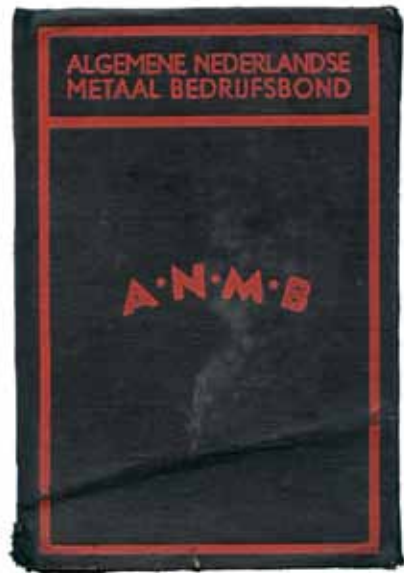
De doopmoeder, meestal de vrouw van de opdrachtgever, doopt het schip. Daartoe knipt ze een lint door met daaraan een champagnefles, die vervolgens stukslaat tegen de scheepswand. Tegelijkertijd klapt dan een bord naar beneden waarachter de naam van het schip zichtbaar wordt. Daarna wordt de laatste keg onder het schip vandaan geslagen en glijdt het met toenemende snelheid van de helling af, de haven in. Vooral bij schepen die van de langshelling lopen, ‘met de kont naar het water’, is dat een spectaculair moment, zoals goed te zien is op de films die van een aantal tewaterlatingen bewaard zijn gebleven. De kunst is om door het tijdig uitgooien van speciale ankers te voorkomen dat het schip doorschiet naar de kade aan de overkant... De tewaterlating is ook het moment waarop de helling vrijkomt voor een nieuw schip. Vaak wordt direct begonnen met de kiellegging, en hoewel dat minder uitgebreid gevierd wordt, is het zeker zo belangrijk voor de werf; het betekent immers nieuw werk en een eerste factuur voor de nieuwe opdracht. Een sterke traditie van feestelijke bijeenkomsten of sociale activiteiten heeft de ASM niet. In 1929 is er een personeelsfanfare opgericht, waarvan Jan Prins beschermheer is en zijn broer Cor erevoorzitter. Hoe het die fanfare verder verging is onbekend, maar na de oorlog bestaat hij in elk geval niet meer. Pensioenen en jubilea worden wel gevierd, met een gelegenhedsorkestje en -koor. Meestal worden er een aantal gepensioneerden en jubilarissen tegelijkertijd gehuldigd. Daarbij ontvangen ze een gratificatie, een oorkonde, een horloge en een speldje: zilver voor vijftientwintig jaar, goud voor veertig jaar. Ook zijn er met een zekere regelmaat excursies, voornamelijk ‘Jeugdexcursies’, bijvoorbeeld naar de haven en Jaarbeurs in Rotterdam of naar het Scheepsbouwkundig Proefstation in Wageningen. In notulen van de Ondernemingsraad uit 1965 is sprake van een op te richten Personeelsvereniging, maar die is nooit echt van de grond gekomen. Wel is er in de jaren zestig een bedrijfsvoetbalclub en wordt er een zomeravondcompetitie georganiseerd met andere bedrijven, zoals de A.K.U en Biliton. Een tijdlang bestonden er jaarlijkse bijeenkomsten voor oud-ASM’ers. Soms organiseren werknemers van een afdeling op eigen initiatief personeelsuitjes.

Meepraten

En dan is er natuurlijk de Fabriekskern of Fabriekscommissie die in 1939 ingesteld wordt bij de ASM. In de Fabriekskern vindt overleg plaats tussen personeel en directie; het is bedoeld als plek waar de belangen van het personeel behartigd kunnen worden. De eerste bewaarde verslagen dateren van 1945: sinds juni van dat jaar was de werf weer op bescheiden schaal in bedrijf. In de Fabriekskern zijn in principe alle werkafdelingen vertegenwoordigd, dat wil zeggen: de ‘weekloners’. Kantoor- en tekenkamerpersoneel (de ‘maandloners’) is in het begin niet vertegenwoordigd, pas na de oorlog wordt besloten om ook iemand uit deze afdeling in de Kern op te nemen. De leden van de Fabriekskern zijn meestal ook lid van een vakbond of werknemersorganisatie. Bij de vergaderingen is altijd een directielid aanwezig. Meestal is dat Jo of Otto Prins; vanaf eind 1946 is ook de heer Ouwenbroek aanwezig bij de vergaderingen. De meest uiteenlopende kwesties passeren de revue. In het begin zijn de naweeën van de oorlog duidelijk te merken. Zo moeten de vrij willekeurig ter beschikking komende rantsoenen aan werkkleding zo goed mogelijk verdeeld worden. Uit het verslag van 3 december 1945: “Ontvangen zijn 40 jekkers, 150 werkbroeken, 20 paar opgelapte werkschoenen en 5 paar nieuwe werkschoenen.” Overigens moeten die door de arbeiders zelf betaald worden. Alleen overalls worden door de ASM ter beschikking gesteld, onder de nodige voorwaarden. Verder gaat het over vergoeding van extra reiskosten vanwege het haperende openbaar vervoer, over de vervanging van gereedschappen, regelingen met betrekking tot de militaire dienst of de reparatie van het fietspad langs de Stadsblokkenweg. Uurlonen worden licht verhoogd: de laagste loongroep gaat van 60 naar 62 cent per uur, de middelste van 65 naar 66 cent en de hoogste van 72 naar 74 cent per uur. Dat lag blijkens het verslag op of iets boven het gemiddelde. Van echt overleg is meestal geen sprake. Vaak zijn het de werknemers die iets te vragen of te melden hebben; de directie geeft antwoord of belooft iets uit te zoeken, en heeft uiteindelijk het laatste woord. Maar over sommige zaken wordt uitgebreider gediscussieerd. Een heikel punt is het zogenaamde ‘tariefwerk’ dat op een aantal afdelingen is ingevoerd. Dat houdt in dat een arbeider voor elk afgerond karwei een bepaald aantal uren krijgt toegewezen. Doet hij minder lang over de klus, dan kan hij tot 25 procent aan bonus verdienen. Werknemers uiten heftige bezwaren tegen het systeem. Met name de bankwerkerij weigert mee te doen. De uren zouden te krap berekend worden, het basisloon zou te laag zijn en over het tariefgedeelte moet veel belasting betaald worden. De directie komt aan een aantal bezwaren tegemoet en toont zich bereid “ten allen tijde deze [bezwaren] met de Kern te bespreken (...).” Maar er kan geen misverstand over bestaan: “Het bedrijf is gebaseerd op tariefwerk”. Pas in 1969 wordt het systeem afgeschaft en gaat het bedrijf weer over op een vast uurloon, onafhankelijk van prestaties.

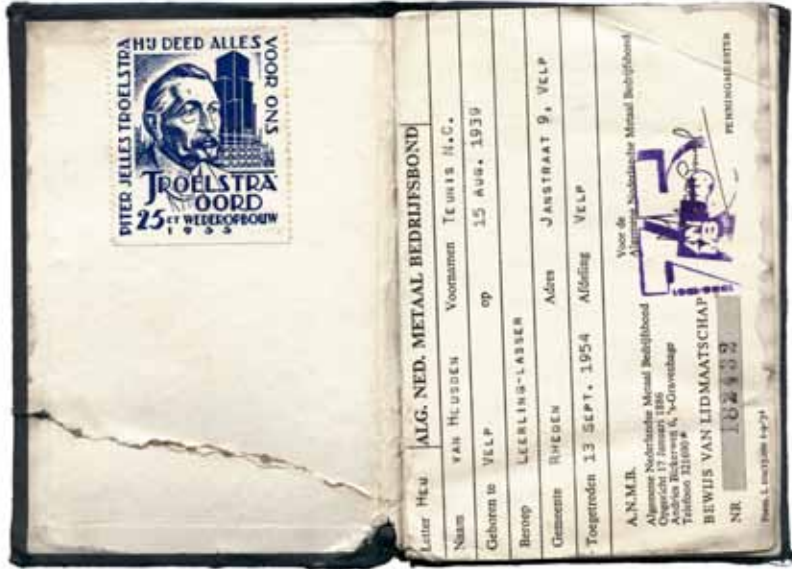
De Ondernemingsraad

Op 15 april 1959 worden er verkiezingen gehouden voor een nieuw, wettelijk verplicht vertegenwoordigend orgaan: de Ondernemingsraad. Op 24 oktober vindt de installatie van de OR plaats. Voorzitter is Jo Prins; naast de nieuwe leden van de OR zijn er een aantal leden van de ontbonden Fabriekskern aanwezig, en verder Otto Prins, dhr. Ouwenbroek en vertegenwoordigers van drie werknemersorganisaties: de Algemene Nederlandse Metaal Bond (A.N.M.B.), de Christelijke Metaal Bond (C.M.B.) en de Nederlandse Rooms- Katholieke Metaalbewerkersbond St. Eloy. De voorzitter legt uit dat “de ondernemingsraden (...), zoals de algemene taakomschrijving in de wet luidt ‘naar vermogen [dienen] bij te dragen aan een zo goed mogelijk functioneren van het bedrijf’.” Hij benadrukt dat daarbij staat vermeld “dat de Ondernemingsraad zijn taak moet uitvoeren onder erkenning van de zelfstandige functie van de ondernemer.” Vanaf de installatie van de Ondernemingsraad zijn de notulen niet meer met de hand geschreven maar getypt.



Uitgebreide beschrijvingen van de besprekingen, met naam en toenaam, maken plaats voor bondige, zakelijke verslagen. Kwesties die aan de orde komen zijn bijvoorbeeld financiële regelingen, verslagen van besprekingen tussen de directie en de vakbonden of de achterstand in de productie waardoor men arbeiders uit Engeland aan moet trekken. Begin jaren zestig en begin jaren zeventig levert de ‘werktijdverkorting’ problemen op, dat wil zeggen de overgang naar een 45-urige en later 40-urige werkweek. Begin jaren zeventig zijn er duidelijke tekenen dat de situatie in de scheepsbouw en bij de ASM verslechtert. Dat merkt bijvoorbeeld de draaierij, die steeds minder werk heeft. Gaandeweg begint dat voor meer werkplaatsen te gelden. Werknemers worden naar andere afdelingen overgeplaatst, waar nog wel werk is. Of ze moeten werken aan sluizen en bruggen, vaak op locatie. Een aantal mensen wordt uitgeleend aan andere bedrijven, zoals de KEMA of scheepswerf Bodewes in Millingen. Om te bezuinigen verkoopt de ASM haar woningen in Presikhaaf en Malburgen, waarbij de bewoners recht van voorkeur hebben.

links Lidmaatschapskaart van de Algemene Nederlandse Metaal Bedrijfsbond, van Teunis van Heusden. rechts Praalwagen van de ASM in een optocht ter gelegenheid van tien jaar wederopbouw, 1955. Op de stoep Ans Prins, bij de wagen haar kinderen Joan en Jan.



Als je een model maakte, moest je de krimp van het metaal al incalculeren. Voor koper is dat weer anders dan voor ijzer. Als er bijvoorbeeld een schroefkoker van twee meter gego-ten moest worden, dan maakte ik het model twee meter en zevenendertig millimeter. Na het gieten en afkoelen was die koker dan weer precies twee meter! Van een scheepsschroef hoefde je maar één blad in model te maken.

Daarvan werd drie keer een zandvorm gemaakt, en als je die alle drie aan elkaar legde had je een hele schroef. De modellen smeerde ik in met modellak: blauw voor ruw gietwerk, rood voor gietwerk dat naderhand nog afgewerkt moest worden.

Ik maakte ook halfmodellen van schepen: een half schip van voor naar achter, op een plank getimmerd. Een halfmodel werd helemaal uit kleine plankjes opgebouwd, gestapeld als het ware, van onder naar boven. Die plankjes zaagde ik op basis van de tekening allemaal in de juiste vorm, en als het model in elkaar zat moest ik het helemaal bijwerken. Aan de hand van zo’n halfmodel kon je bijvoorbeeld de plaats bepalen waar de ankers moesten komen. Als modelmaker moest je dus in feite alles kunnen: timmeren, meubelmaken, werk-tekeningen lezen, en je moest alle onderdelen kennen. Machinebouw, zo moet je ’t zien. Ik heb toen ik bij de ASM werkte nog vijf jaar lang ’s avonds de MTS werktuigbouwkundig tekenen gedaan, ik wist precies hoe een machine in elkaar zat. In die tijd had je nog veel stoommachines, de werkplaats zelf werd ook door stoom aangedreven. Door de hele werkplaats liep een lange as waar drijfriemen overheen liepen, die weer waren verbonden met de machines: draaibank, schaafbank enzovoort.

Het fijne en het grove werk

Na verloop van tijd was ik nog de enige model-maker, dus ik werd eigenlijk niet gecontroleerd in m’n werk, ik werkte heel zelfstandig. Ze keken wel tegen je op als je modelmaker was, dat werd apart gevonden. Het was ook mooi werk. Dat grovere timmerwerk wat mijn vader deed, dat lag me niet. Het moest fijn zijn. Ik droeg ook geen overall, zoals de rest, maar een stofjas. Mijn vader was een echte scheepstimmerman. Hij deed ook altijd de tewaterlatingen. Bij een schip dat van de langshelling kwam, was dat echt spectaculair! Als het nog op de kant lag, werd er midden onder het schip over de hele lengte een goot gelegd met een balk erin. Van tevoren werd die balk helemaal met vet ingesmeerd, of in de oorlog met groene zeep, en dan werd hij iets omhoog tegen het schip aan getild. Zo’n schip lag met de kont naar het water. Schuin tegen de voorsteven van het schip werd een balk gezet, een klink, om het tegen te houden. Als het zover was, sloegen ze de klink weg en gleed het schip naar beneden. Er zaten

speciale ankers aan vast met touwen, en als het in het water lag sloeg de ploeg die op het schip stond de touwen door zodat die ankers vielen en het schip afremden. Het was nog een heel gedoe om dat allemaal zo uit te rekenen dat het schip niet aan de overkant tegen de kade aan voer. Mijn vader regelde dat allemaal.

Standsverschil

Om te leren was de werf heel goed, maar de arbeidsomstandigheden waren niet zo geweldig. Het was echt knalhard werken. Als het bijvoorbeeld erg koud was, dan hadden de scheeps-bouwers vuurpotten staan om zich een beetje bij te warmen. Maar als de mensen daar maar even gingen staan om bij te komen, dan was het: aan het werk! Dat was de ‘bloedhelling’ hè... En wat ik persoonlijk erg vernederend vond: voor de arbeiders hadden ze buiten op de werf toiletten met halve deuren. Dat was ook nog eens hart-stikke koud! De mensen op kantoor hadden wel mooie toiletten, binnen.

Er was een groot standsverschil tussen de mensen op kantoor of op de tekenkamer, en de vakmensen zoals de timmerman, scheeps-bouwer, bankwerker. Als die ’s morgens kwamen moesten ze eerst een loodje ophangen [tijd klokken], het kantoorpersoneel hoefde dat niet. Er was wel eens arbeidsonrust hoor. Ik herinner me de nageljongens, die de nagels moesten verhitten en naar de klinkers gooien. Daar moest je geen ruzie mee krijgen, want dan deden ze een hete nagel in de kontzak van je overal! Afijn, die wilden een cent per uur meer krijgen. Kregen ze niet. Toen gingen die nageljongens, veertig of vijftig man, voor de deur van Prins zitten staken. Ze hebben er geloof ik een uur gezeten, maar ze kregen het er wel bij! Want de nageljongens konden de halve werf stilleggen. Als er geen hete nagels waren kon er geen schip geklonken worden.

Een vak leren

Na de oorlog ben ik vier jaar in dienst geweest. Als militair had je veel vrijheid. Toen ik terug-kwam en dat hoge hek weer zag, dacht ik: o nee, daar kan ik toch niet mijn hele leven blijven? Het leven was voor mij toen heel anders geworden. Ik zag het standsverschil nog scherper en ik kon het niet meer zomaar accepteren. Ik zei wat ik vond, of ’t nou tegen een baas was of tegen de burgemeester of wie dan ook. Ik heb nog een paar jaar bij de ASM gewerkt, toen heb ik ontslag genomen. Mijn vader zei: ‘Hoe kun je dat nou doen, zo’n goeie baan!’ Want hij kende niet anders dan de werf. Maar ik kreeg al snel ander werk, als meubelmaker en restaurateur, eigenlijk een soort opzichter, bij het Gemeentemuseum Arnhem. Daar heb ik een hele goede tijd gehad. Maar ik moet je eerlijk vertellen: als je een vak wilde leren, moest je naar de ASM gaan. Iemand die van de werf kwam, die kon overal terecht.”

Frans Teerink

werd geboren in 1943 in Arnhem. Na de lagere school volgde hij de opleiding metaal-bewerken aan de LTS en daarna werkte hij van 1958 tot 1978 bij de ASM, met een onder-breking van twee jaar voor het vervullen van zijn dienstplicht. Hij werkte bij de afdeling Machinebouw in de draaijerij. In de tweede helft van de jaren zeventig, toen het slechter ging met het bedrijf, deed hij ook ander werk. Vanaf 1976 was hij gedetacheerd bij de KEMA in Arnhem, waar hij in 1978 in vaste dienst kwam. *Hij vertelt:*

“Ik kon redelijk leren en had misschien wel verder willen studeren, maar dat zat er niet in. Er moest bij ons thuis ook geld binnenkomen! Soms vind ik dat wel jammer. Aan de andere kant heb ik ook veel ervaring opgedaan die ik anders niet zou hebben. Mijn oudere broer werkte toen al bij de ASM op de bankwerkerij en daar was hij heel enthousiast over. Bovendien vond ik schepen wel mooi. Dus toen ging ik met mijn moeder (ik was vijftien) naar de bedrijfsleider, meneer De Boer. Ik kon de andere week zo beginnen. Nou, en dan kom je die eerste maandag om half acht ’s ochtends met knikkende knieën binnen. Ik werd voorgesteld aan de werkmeester en de voorman. ‘Ga eerst maar eens bij die meneer staan’, zeiden ze. Dat was een ervaren vakman en daar werd je dan bij gezet, als jongetje. De dag was om voor je ’t wist, zo intens was je aan het werk. Het regime was wel streng. En ik had de pech dat de werkmeester een broer van mijn opa was, dus die lette extra op me! Als puntje bij paaltje kwam was het een aardige vent, maar een middag verlof krijgen of zoiets was knap lastig. ’t Moest niet zomaar gaan! Afijn, daar wordt je wel door gevormd.

Ik werkte op de draaijerij. Schaven, draaien, frezen, kotteren, alles in metaal. Bij draaien span je het werkstuk op een draaibank, op een ronddraaiende plaat, en dan ga je eraan werken met een beitel. Bij een kotterbank staat het werkstuk stil en gaat er een beitel rond die er steeds een dun spaantje afhaalt. De kotterbank werd gebruikt voor hele grote werkstukken, van een paar meter doorsnee. Als je die zou laten ronddraaien, zouden ze van de bank af slingeren. Kotteren was niet voor beginners, dat deed je pas na een paar jaar ervaring.

Ik heb ook nog aan stoommachines gewerkt. Geen nieuwbouw, dat was toen al voorbij, maar wel veel onderhoud en reparaties. Er kwamen steeds meer dieselmotoren, maar er waren ook

nog veel baggermolens en sleepboten op stoom en die moesten gerepareerd worden. Echt preci-siewerk, maar daar waren wij wel goed in.

Niet zaniken

We werkten nauw samen met de bankwerkerij. Wij maakten de losse onderdelen, de bank-werkelij stelde ze samen. Het inbouwen van krukassen, het pas maken van motorfundaties, dat soort werk. Echte vaklui waren dat. Ruwe mensen, dat wel, maar ook erg aardig. En beze-ten van de ASM! De meesten zaten al om 7 uur ’s ochtends te wachten tot er een bank was waaraan ze konden werken. In de kou! Want je moet niet denken dat ’t luxe was. Spartaans, kun je beter zeggen. Als wij in de winterdag ’s ochtends binnenkwamen was het echt heel koud. We hadden wel een kachel, maar voordat die hoge ruimte warm was... We kregen een overall van het bedrijf, maar jacks of andere buitenkleding, zoals nu, dat was er niet bij. Werkhandschoenen, gehoorbescherming, daar moest je niet mee aankomen. Maar het was ook niet actueel toen, het ging overal zo en niemand hield zich daarmee bezig. Dus dan trok ik maar een oud colbertje van mijn vader aan over mijn werkkleding. Ik weet nog goed: als er een schroefas binnen-kwam die uitgelopen was en die we weer netjes pas moesten maken, dan spoten we er eerst een laagje vloeibaar metaal op dat we dan later weer bij konden draaien. Dat spuiten gaf natuurlijk een hoop damp en metaalstof. Als de zon naar binnen scheen was het één grote nevel. Maar daar moest je niet over zaniken. Als je het nu zo zou doen werd gelijk de hele tent dichtgegooid, maar in die tijd ging dat gewoon zo.

Mooie schepen

Toen ik begon verdiende ik vijftien gulden in de week. Eén keer per jaar kreeg je loonsverhoging,

één of twee cent per uur. Dan vroeg de werkmeester: 'Wat vond je moeder ervan?' Want ik woonde toen nog thuis. 'Nou,' zei ik, 'die vond het knap weinig.' "t Is bij jullie ook nooit goed!' zei hij dan. Mensen zoals wij, van de werkvloer, waren 'weekloners'. Je had ook 'maandloners', dat waren de werkmeesters, de mensen van kantoor enzovoort. De kerstgratificatie bestond voor ons uit een weekloon, maar de maandloners kregen een maandloon! Dat vond ik heel onrechtvaardig, maar je had niet de macht om er wat aan te doen. In mijn diensttijd had ik een goede baan als wachtmeester. Toen mijn dienstplicht erop zat kon ik kiezen: terug naar de ASM of een andere baan. Mijn vader vond dat ik een beter betaalde baan moest zoeken, maar ik ben toch teruggegaan naar de ASM. Typisch is dat hè! Maar ik was wel gegroeid in mijn diensttijd. Ik nam niet meer alles zomaar aan. Daar werd mijn broer toen op aangesproken: 'Wat is er toch met Frans aan de hand? Hij heeft voortdurend op- en aanmerkingen.' 'Ja', zei mijn broer, 'zijn ogen zijn eindelijk opengegaan. Want er is hier toch ook een heleboel niet goed?' Zo ging het dan ook wel weer, je kon dat soort dingen gewoon zeggen.

Er werkten vakmensen bij de ASM, maar dat niet alleen, ze gingen er ook echt voor. Of dat de tijd was? Of het bij andere werven ook zo ging? Ik weet het niet. Wij maakten wel móóie schepen. We bouwden bijvoorbeeld olietankers voor de Bijka. De werf in Lobith bouwde daar ook tankers voor. Bij aflevering mochten de ASM-tankers niet naast die uit Lobith liggen, want dan zag je het verschil. Die van de ASM waren strakker, de platen waren beter gewalst. Ja, 't brengt geen geld op en het vaart ook niet harder, maar toch... je probeerde de dingen zo goed mogelijk te doen. Wij waren trots op zo'n schip, we voelden ons ermee verbonden.

Het stellen van de motor

Ik werkte ook wel buiten, op het schip zelf. Op zo'n schip was het altijd een warboel van mensen, kabels, spullen; enorm hectisch. Daar moet je wel tegen kunnen! We waren betrokken bij het afwerken van de motorfundatie: het deel van het schip waar de motor op rust. Als de motor geplaatst wordt ligt het schip al in het water, dat moet zich eerst helemaal zetten. Op de helling kun je nog geen motor plaatsen. De schroefas zit er dan al wel in, anders heb je een gat en loopt het schip vol water. De bankwerkers gingen de motor plaatsen en de schroefas uitlijnen, zodat hij precies horizontaal over de hartlijn van het

schip liep. Dat laatste is heel belangrijk, want op een schip hangt alles met elkaar samen en als de schroefas niet goed is uitgelijnd klopt de rest ook niet. Ze werkten toen nog met stalen lijnen die ze enorm strak trokken, een soort laserstraal maar dan van metaal. Vervolgens moest de motor gesteld worden. Met bouten werden de lagerblokken zo gesteld dat ook de motor precies in het hart van het schip stond, in het verlengde van de lijn. De onderkant van zo'n motor was helemaal vlak, maar de fundatie week vaak een beetje af. Daar moesten dus vullingen voor gemaakt worden. Dan belden ze de draaiërij en dan kwam ik met een voetjespasser om op diverse posities de vier hoeken van de vullingen te meten. In de draaiërij maakten we dan vullingen voor elke positie. Dat was heel lastig werk. Zo'n vulling had op elk punt een andere maat. Je moest per punt precies uitrekenen hoeveel je er vanaf moest halen. Bedenk wel: dat ging om tienden van millimeters, bij een motor van een paar ton.

Tijdschrijven

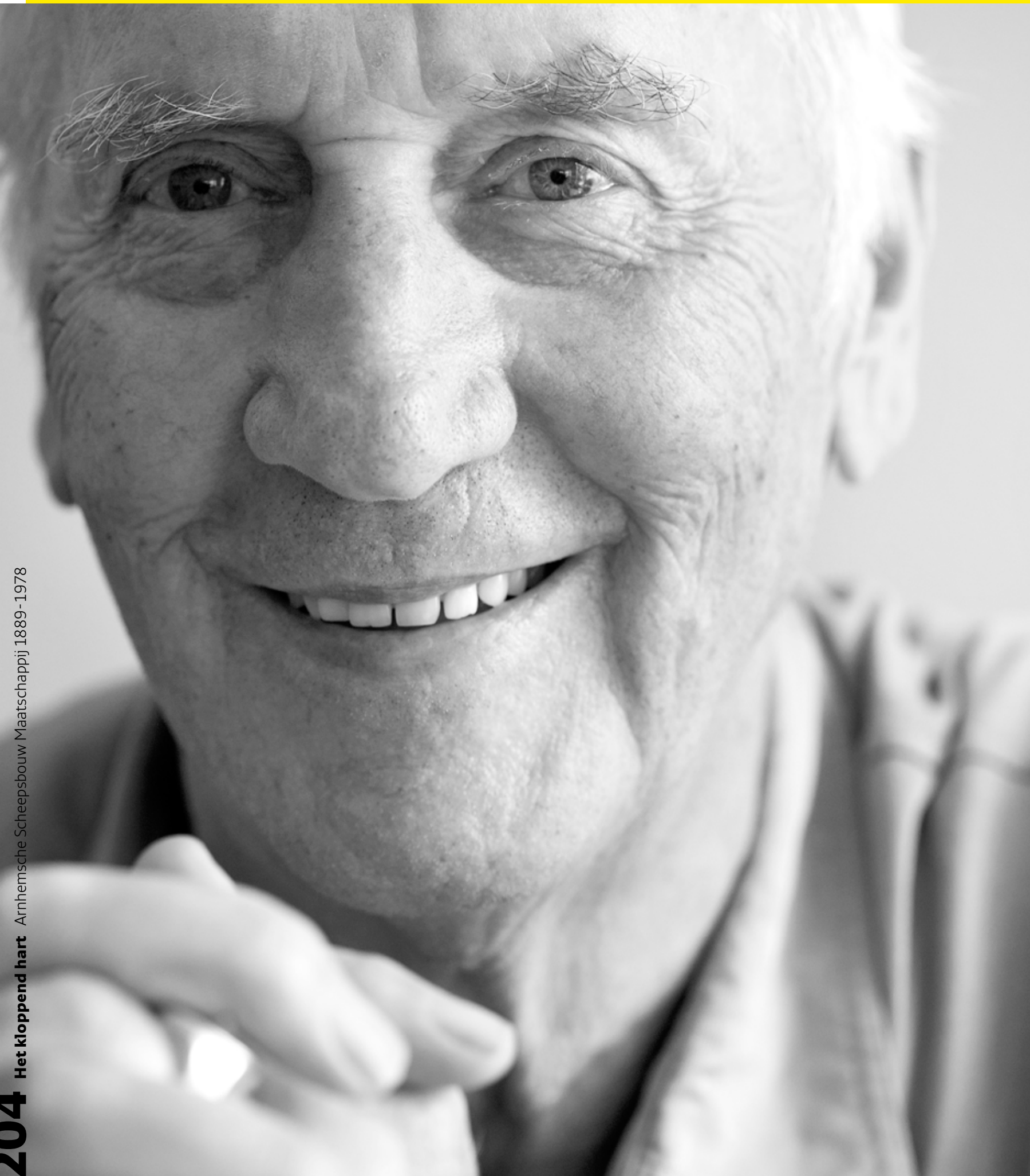
De schroefas zelf werd op de draaiërij gemaakt. De gesmede staven kwamen van elders. We hadden een draaibank van zes meter en daar moesten ze met een paar tons kraan in gehangen worden. Als die staven aankwamen hadden ze nog keiharde korsten van het smeedwerk, ze waren krom en er zaten allerlei spanningen in. Eerst werden ze dan voorgedraaid en na het afkoelen precies op maat gedraaid. Mooi werk! De ASM had ook een eigen gereedschapmakerij, waar veel beitels en boren gemaakt werden. Er was een borenslijper in vaste dienst en een gereedschapslijper. Als je een beitel met een bepaald profiel wilde hebben, gaf je dat door aan de gereedschapmakerij en dan maakten ze dat voor je. Met het kantoor hadden wij niet zoveel te maken. Liever niet, want als je op kantoor moest komen was er meestal wat aan de hand! Je kwam er hoogstens om een nieuw boekje voor het tijdschrijven te halen. In zo'n boekje moest je precies bijhouden hoe lang je aan een werkstuk had gewerkt en voor welk bouwnummer dat was. Elke dag kwam de tijdschrijver en die noteerde dan hoeveel uren er aan een bepaald schip besteed waren. Buiten het werk ging ik niet zoveel met ASM-mensen om, maar de sfeer op het werk was heel goed. We organiseerden elk jaar een personeelsuitje voor onze afdeling. Er gingen dan ongeveer veertig mensen mee, dat kon precies in een bus. In het begin mochten de vrouwen niet mee, dat

wilden de meesten niet. De eerste keer gingen we dus met alleen mannen. Nou, na afloop was wel duidelijk: dat doen we niet meer, daar is helemaal niks aan! Vanaf dat moment gingen de vrouwen ook mee, veel gezelliger. We hebben het jaren volgehouden. We regelden het onderling en betaalden het zelf. Verder werden er ook wel voetbalwedstrijden in het bedrijf georganiseerd.

De schoonheid van bedrijvigheid

Ik heb aan mooie boten meegewerkt. De Togokust, de Liberiakust. Dat waren de hoogtijdagen van de ASM. Voor de mijnenvegers heb ik ook nog wel onderdelen gemaakt, allemaal van roestvrij, antimagnetisch staal. De motoren stonden op zware rubberen luchtkussens om de trillingen op te vangen, want er bestaan ook akoestische mijnen die al bij een heel kleine trilling in het water afgaan. Aan de Happy Hunter heb ik ook nog gewerkt, maar toen werd het al minder, zeker in de mechanische afdeling. Machinebouw was kleiner dan Scheepsbouw. Wij merkten als eersten aan den lijve dat er minder werk was. We moesten ander werk gaan doen, buiten onze eigen werkplaats. Zelf ging ik vaak met mijn broer mee naar Roermond of Panheel. Daar lagen stoombaggermolens die wij nog gebouwd hadden en die gerepareerd moesten worden. Daar was hij heel goed in en ik had een auto. 's Ochtends om zes uur weg, 's avonds om zeven uur weer terug. Zo heb ik ook nog in de ketelmakerij gewerkt. Allemaal uit nood geboren. De laatste twee jaar was ik gedetacheerd bij de KEMA, waar ik na de sluiting van de ASM ook in dienst ben gekomen. Bij de KEMA was de sfeer totaal anders. Je praatte meer met iedereen in het bedrijf, de baas voelde minder als 'baas'. Tegen de tijd dat de ASM dicht ging was ik de situatie op de werf al een beetje ontgroeid. Veel mensen bleven echt tot het bittere einde trouw aan het bedrijf, zo was de instelling daar. 't Leek soms de middeleeuwen wel. En toch kijk ik er met genoeg op terug. Dat is zo dubbel. Ik vond het rot dat het mis ging en ik kan heel enthousiast zijn over het werk, nu nog. Ik vind het jammer dat er nog steeds zo weinig gebeurt op het terrein, het is toch een stukje historie. De gemeente Arnhem was nooit zo enthousiast over de werf hoor, ze vonden het eigenlijk geen gezicht. Maar ik heb het altijd een prachtig gezicht gevonden. Als je toch bedrijvigheid ziet, er is toch niks mooiers?"





Gijs van Koppenhagen

werd geboren in Arnhem in 1935. Hij volgde een technische opleiding aan de ambachtschool. Daarna werkte hij drie jaar bij de AKU (Algemene Kunstzijde Unie, de voorloper van AKZO) in Arnhem. Omstreeks 1953 stapte hij over naar de ASM, waar hij op de afdeling Scheepsbouw terecht kwam. Hij werkte er onder andere in de scheepsbouwloods, op de spantenvloer en op het laatst als chef werkvoorbereiding. Een paar maanden voor de sluiting nam hij ontslag en trad in dienst bij Machinefabriek Arnhem als calculator. *Hij vertelt:*

“Ik ben min of meer toevallig in het vak gerold. Eigenlijk wilde ik banketbakker worden, maar op die opleiding was geen plaats meer. Toen ben ik maar de technische richting gaan doen, dat vond ik ook mooi. Na de opleiding ging ik naar de AKU en drie jaar later ben ik via via bij de ASM terechtgekomen. Ik ben begonnen in de scheepsbouwloods en kwam later op de spantenvloer. Ik trof daar een hele goede leermeester waar ik lang mee heb samengewerkt. Later heb ik nog de opleiding van de Bemetel gedaan. Die werd gegeven in de kantine van de ASM, een middag per week. Na drie jaar deed je examen met een eigen werkstuk. Ik leerde er vooral om te tekenen en tekeningen te lezen. Ik heb op heel veel plekken in het bedrijf gewerkt, daardoor leerde ik de scheepsbouw door en door kennen.

De spantenvloer

Voor veel mensen is de bouw van een schip een vreemde zaak. Ze hebben er geen voorstelling van wat daarbij komt kijken, en zeker niet wat daar vroeger bij kwam kijken. Van elk schip werden eerst houten halfmodellen op schaal gemaakt. Zo’n halfmodel werd op de tekenkamer uitgewerkt tot een spantenlijst: alle spanten van het schip op schaal, met de maten erbij. De spanten zijn het belangrijkste onderdeel van een schip, daardoor krijgt het zijn vorm. In de schepen die wij bouwden zat meestal om de halve meter een spant. In het midden is een schip vrijwel recht, daar zijn de spanten grotendeels gelijk. Dat noemen we het grootspant. Maar naar voren en naar achteren

toe verandert de vorm van een schip. Als je een dwarsdoorsnede maakt van zo’n schip op de plek van een spant, ziet dat er dus steeds anders uit. Dat levert op tekening een heleboel verschillende spantlijnen op. In de scheepsbouwloods hadden we een spantenvloer: een vloer van zeg 30 bij 40 meter, belegd met dikke multiplex platen. Daar werden de spanten op uitgetekend, op ware grootte. Eerst gebeurde dat met potlood, maar dat vervaagde te snel. Toen zijn we de lijnen in de vloer gaan krassen. Was het schip klaar, dan kwam de schilder met een plamuurmes en werd de hele vloer weer vlak gemaakt. Kwam er weer een nieuw schip overheen. Je hoefde maar een halve spant te tekenen; de andere helft was precies eender, alleen gespiegeld. Je tekende dus het schip in voor- en achteraanzicht, met alle spantenlijnen zoals ze moesten lopen. Dat zijn in het schip de verticale lijnen. Maar een schip heeft ook horizontale lijnen, de waterlijnen. Daar werd een bovenaanzicht van getekend op de vloer. Wel verkort, anders zou zo’n waterlijn te lang worden voor de vloer. Bij elke waterlijn horen de punten waar ze kruisen met een spant. Die punten namen we over uit het vooraanzicht. Als we alle punten van zo’n waterlijn hadden, legden we er een dunne lat langs, en dat moest dan een mooie lijn vormen. Dat heet uitstroken. In de spantenlijst die we van de tekenkamer kregen, zaten wel eens afwijkingen, punten die buiten de lijn vielen. Die corrigeerden we dan, tot we een mooie gestrookte lijn hadden. Die vergeleken we dan weer met de spanten in het voor-

aanzicht. Als dat allemaal geweldig strookte, zetten we de goede maten in de spantenlijst en daar kon de tekenkamer dan weer verder mee werken.

Stap voor stap

Hadden we de spanten eenmaal gedaan, dan kreeg je de huid. De huidplaten werden uit rechthoekige staalplaten gesneden. Telkens twee tegelijk, een voor stuurboord en een voor bakboord. Die moesten in voor- en achterschip ook steeds andere vormen krijgen, met verschillende rondingen. Daar maakten wij mallen voor, de zogenaamde kruismallen. Die maakte je van dunne latjes, 10 x 10 millimeter, volgens de gegevens van de vloer. De kruismallen moest je ook allemaal weer uitstroken. Voor het persen werden vervolgens hardboardmallen gemaakt. Met behulp van die mallen werden de huidplaten in de juiste vorm gedrukt. De drukker keek vanuit een bepaalde hoek langs de mallen en als hij dan een rechte lijn zag, was het goed. Dat gebeurde allemaal op het oog! Het was een speciale tactiek hoor, dat mallen maken. Als je het nooit gezien hebt, kun je je haast niet voorstellen hoe dat in z’n werk gaat. Van de spanten werd een metalen mal gemaakt, een roei. Eerst van een dunne strip, die later werd overgebracht op een dikkere strip. De roei werd met klemmen vastgezet op de vloer. Vervolgens werd het spant gemaakt uit standaard profielen, die in een oven gingen tot ze witheet waren en dan langs die dikke roei in de juiste vorm werden gebogen. Op de huidplaten werd afgetekend waar de spanten kwamen, en op de spanten

waar de stuiken, de lasnaden, van de huid kwamen. Dat heet afschrijven. Toen ik begon werden de schepen nog geklonken. Dan moest je dus ook gaten aftekenen in de spanten en in de huidplaten, die precies met elkaar moesten corresponderen. Later werden de huidplaten op de spanten gelast.

Ieder mens had z’n vak daarin. Je had er die de hele dag mallen maakten, of spanten bogen, of roeien aan het kloppen waren. Als de mallen en latten klaar waren ging alles door naar de afschrijftafels, de brandmachine, soms nog naar de boorder om gaten te boren.... Heel langzaam vorderde dat allemaal, toentertijd.

Het bouwen

Uiteindelijk werd het schip dan in elkaar gezet. Je begint met het onderstuk. Dat bestaat uit het vlak, dat is de onderkant van het schip, met daarin een vlakke vloer, de tanktop. In feite heb je dus een dubbele bodem. De tanktop wordt weer gesteund door wrangen, en in de dubbele bodem zitten tussenschotten, met mangaten waardoor je van het ene naar het andere compartiment kan komen. In die bodem kwam de ballast. Tanks met water, olie en dergelijke. Sommige schepen hadden ook dubbele wanden met tanks erin.

We bouwden het schip in secties ter lengte van een huidplaat, bijvoorbeeld 9 meter. Zo’n sectie werd op z’n kop gebouwd. Eerst werd de tanktop gelast, daarop kwamen de wrangen en tussen-schotten en daar overheen kwam het vlak. Dan werd de hele sectie omgedraaid en met een kraan op de helling gezet. Vervolgens werden de spanten en de huidplaten erop gezet. En dat moest allemaal passen. Met gelaste schepen viel dat nog wel mee, maar o wee als er geklonken werd: al die gaten moesten kloppen.

Ze zeggen dat een geklonken schip stabieler is, maar dat komt omdat de lastetechniek in het begin nog niet zo goed was. Later is dat veel beter ge-worden. Waterdichte of zwaarbelaste delen wer-den helemaal gelast, de delen die droog bleven werden gehecht, met stukjes laswerk. Stel je hebt tussen twee huidplaten een stuik van 6 meter die gelast moet worden, dan werd die gestapellast. Eerst kwam aan de binnenkant een las, dan werd hij aan de buitenkant uitgehakt en ook weer dichtgelast. Sommige jongens konden dat zo mooi, prachtig was dat. Aan het laswerk kon je de vakman herkennen.

Als alles zover klaar was, werden de pijpen gelegd. Vroeger gebeurde dat als het schip op de helling lag, maar in mijn tijd werden de pijpen al in de secties aangebracht. Alle gaten voor de leidingen moesten dus precies op de goede hoogte zitten om aan te sluiten. Er zat weleens een gat verkeerd, vooral in de motorfundatie want daar liggen heel wat pijpen in. De motor-fundatie moest natuurlijk extra verstevigd worden. Dan praat je over platen van 50 milli-meter dik en extra dikke wrangen. De Rode Zee bijvoorbeeld, waar ik aan meegewerkt heb, daar zat een hele zware motor in. Dat was zoiets reusachtigs om te zien. Een superschip vond ik dat, de Rode Zee.

Ook de Happy Rider was iets bijzonders. Dat schip was bedoeld om andere schepen uit het water te kunnen tillen, mijnenvegers of wat maar een gewicht had dat hij nog kon tillen. Er stonden twee kranen op van elk 160 ton. Die stonden op een dubbele, versterkte wand waar weer allerlei tanks in werden opgeslagen. De huidplaten ter plekke waren van heel dik staal met een extra hoge elasticiteit, om de hefboom-krachten van dat tillen op te kunnen vangen. Dergelijke platen werden maar zelden gemaakt. Met zo’n schip ben je wel een jaar bezig.

Wageningen

Ik heb bijna alles gedaan in de scheepsbouw. Uiteindelijk kwam ik in de werkvoorbereiding; daar ben ik na verloop van tijd ook chef gewor-den. Wij maakten een indeling voor de platen zodat je er zoveel mogelijk onderdelen uit kon halen: spanten, wrangen, schotten, huidplaten, alles wat dezelfde staaldikte had. Dat was een stevig karwei.

Halverwege de jaren zestig deed de computer zijn intrede. Dat wil zeggen: de handmatig opgezette spantenlijsten gingen toen naar het Scheepsbouwkundig Proefstation in Wageningen en dan kreeg je een definitieve spantenlijst weer terug. Die zat heel goed in elkaar. Later werden ook de mallen daar gemaakt. Waar wij vroeger kruismallen moesten maken, daar leverde Wageningen de mallen voor de huidplaten direct aan, op speciaal vormvast papier. Kon je zo op de plaat en onder de snij-machine leggen.

Ik ben eens een week naar Wageningen geweest om te zien hoe ze daar werkten. Dat was gewel-dig om mee te maken. Ze maakten een houten model van een schip, helemaal met de computer uitgefreesd. Daar werden de schroeven en de motor in gezet, allemaal op schaal, en dan werd het model getest in een groot bassin waar ze stroming, wind en dergelijke konden simuleren. Heel bijzonder.

Nieuwe scheepsbouwloods

We begonnen met een vrij jonge groep, allemaal jongens van een jaar of achttien, twintig, en we werkten allemaal heel zelfstandig. Soms kreeg je er een maatje bij, die je dan weer een stukje opleidde. Je groeide samen op, werkte altijd samen. Problemen loste je op met de voorman. Als chef van de werkvoorbereiding had ik regel-matig overleg met de andere bazen, maar met

de andere werkplaatsen, buiten de scheeps-bouw, had je niet veel te maken. Veel verenigingsleven had je niet op de ASM. We hebben ooit een voetbalclub gehad, daar zat ik ook in. Verder had je wel feestelijke gelegenheden zoals de tewaterlatingen en kielleggingen. De kiel werd meestal direct na een tewaterlating gelegd. De eerste sectie van het volgende schip werd dan op de helling gezet met een groot bord erop met het tonnage, de lengte, de opdrachtgever enzovoorts. Als de kiel gelegd was, konden ze ook weer facturen schrijven. Bij de overdracht van de Happy Hunter gaf Mammoet, de eigenaar, een groot feest in Amsterdam, met een rondleiding, een rondvaart over het IJ en een optreden van Rita Hovink. Daar zijn we toen met z’n allen in bussen naartoe gegaan. Dat was in het laatste jaar. Ik heb nog in de commissie voor de nieuwe scheepsbouwloods gezeten. Prachtige loods, grote nieuwe kraan... die heb ik later nog vaak zien staan in Hardinxveld. Er zijn nog wel schepen in die loods gebouwd hoor, maar het ging toen al een stuk minder. Je zag het aankomen. Een kennis van me bij Machinefabriek Jansen zei: je moet hier komen werken. Maar ik had het nog veel te goed naar mijn zin op de helling. Toen ik in augustus hoorde dat de ASM in november dicht zou gaan, ben ik toch maar overgestapt. Omdat ik zelf ontslag had genomen, kreeg ik geen afvloeiingsregeling van de ASM, dat was wel een flinke tegenvaller!

Speciaal

De ASM was.... ik heb het altijd ‘speciaal’ genoemd. Niet zoals het nu toegaat op scheeps-werven in elk geval. Het werk ging altijd door, je hoefde niet even een praatje te maken of de baas kwam al langs: ‘Kun je niet verder, jong?’ Als je

naar de tandarts moest, klokte je uit en als je terugkwam klokte je weer in. We hadden toilet-ten buiten, stel je maar voor hoe dat was in de winter. Eerst waren het nog potten, maar ineens waren die potten ook allemaal weg en kregen we dat Franse systeem. Een normaal toilet hebben wij dus nooit gekend. Ik speelde handbal op hoog niveau en op een keer moest ik een interland spelen in Noorwegen. Daar vroeg ik vrij voor aan meneer Clerkx. Maar nee, daar konden ze niet aan beginnen, dadelijk wilde iedereen wel zoiets. Toen moest ik dus een snipperdag opnemen! Tegenwoordig zou je daarvoor betaald vrijaf krijgen.

Maar de ‘bloedhelling’, ach, ik ben in die tijd op heel veel werven geweest en daar was het niet veel anders dan bij ons. Je groeide ermee op. Achteraf heb ik een mooie tijd gehad. En dat zeggen bijna alle jongens die er gewerkt hebben. Wat ik het meest frappant vond: wat wij allemaal máákten. Zo’n betimmering bijvoorbeeld, als je zag hoe mooi dat was, daar was ik weleens jaloers op. Ik heb bij de ASM geen dag gemist en er met veel plezier zesentwintig jaar gewerkt.”