

Historisch overzicht havenwerk in Rotterdam met verzamelde interviews met havenarbeiders over het werk vóór de containerisatie.

Rapport geschreven in opdracht van [Stadsarchief Rotterdam](#), [VHV](#), [Maritiem Museum](#) en [Museum Rotterdam](#)

door Sjaak van der Velden.

Inhoudsopgave

Inleiding.....	5
HET ONDERZOEK.....	7
1. Geraadpleegd schriftelijk, mondeling en visueel bronnenmateriaal	7
2. Kern van de af te nemen interviews	11
3. Het belang van historische interviews.	12
4. Stand van zaken bij het zoeken naar betrokkenen	15
WERK EN WERKOMSTANDIGHEDEN IN DE STUKGOEDSECTOR.....	16
1. Ontwikkeling havenwerk tot 1940	16
2. Havenwerk na 1945.....	20
3. Containeritis.....	22
4. Het havenwerk rond 1965	24
5. Werkomstandigheden.....	28
6. Hoe kwamen de havenarbeiders aan werk?	29
7. Waar kwamen de havenarbeiders vandaan?	33
BIJLAGE 1. TERMEN EN UITDRUKKINGEN UIT DE HAVEN	36
BIJLAGE 2. INTERVIEWS EN INTERVIEWFRAGMENTEN	48
1890, Antonius Adrianus Nouwens, (1853), sjouwer en bootwerker.	48
1890, Willem Snoeij, (1860), graanwerker.	56
1890, Jan Kornelis Van Hiele (1837), uurwerker.	58
1890, Bertus De Beer (1857), bootwerker, voorzitter der Bootwerkersvereniging „de Nederlandsche Vlag”, te Rotterdam.....	61
1890, Jacob Van den Berg (1841), sjouwerman.	67
1890, Petrus Cornelis Hamerslag (1857), kolenbootwerker.	72
1890, Hendrik Gerardus Ottervanger (1859), bootwerker.....	76
1890, Willem de Visser (1856), bootwerker.	81
1890, Hendrik Pieter Zandvoort (1845), pakhuishaas bij de firma Philippi & Co.....	83
1890, Martinus De Witte (1841), graanwerker.	86
1890, Johannes Cornelis Fontaine (1857), arbeider, aannemer in steenkolen en, als het voorkomt, ook steenkolenfactor.	91
1932, Hein Mol (1880-1959), expeditiewerker	96
1952, Jan Geleynse (1870), botenbaas	131
1952, Wessel Kamphuis (), bootwerker	137
1952, Fekkes, Kalis en Tellekamp	145
1952, Koos Halk (~1896), bootwerker.....	153
1960, Boerwinkel (c. 1887)	156
1960, diverse uitspraken.....	156
1961, diverse uitspraken.....	157
1956. Johan Brautigam (1878)	157
1962, L.A. van der Biessen (~1926), expeditievoorman.....	162
1962, diverse uitspraken.....	163
1963, Valken (), kraanmachinist.....	164
1963, C. A. Borremans (1934), controleur	165
1963, Abraham den Braber (1925), pendelaar-voorman.....	166
1963, Ben de Haas (1931), ploegleider	167
1963, A. Jansen (), pendelaar, voorman	168
1963, Kees Mirrer (1912), botenbaas.....	170
1964, anoniem (1925), opstapper.....	171
1967, anoniem, Brief van (oud)-havenarbeider	172
1968, J.R. Lookermans (1909), inspecteur Blaauwhoedenveem-Vriesseveem.....	173
1969, K. Luiten (~1904), botenbaas.....	174

1971, Wim Huibers (journalist), over werk bootwerkers	176
1973, Piet Rhijnen (1907), botenbaas Cornelis Swarttouw	179
1973, fragmenten over ploegwerken en diefstal	182
1973, Wim Boelhouwer (1938), chef-controleur Oostplein	191
1973, Piet van de Nadort (1947), havenwerker Pakhoed	191
1973, Cornelis Kamsteeg (1928), voorman-controleur Alvracht.....	193
1975, Kees Spruijt (1912), controleur Kroonvlag.....	195
1975, Ab van Eijk (1916), loodsbaas NTB	198
1977, Johannes den Rooijen (1894), havenarbeider HAR	200
1977, Arie Slaager (1912), havenarbeider, administrateur Thomsen.....	203
1979, Joop Verroen (), kraanmachinist ECT	211
1983, Arie (), putgast, HAR	211
1983, Jan Oosthoek (1927), kraanmachinist, onderhoudsmonteur Muller-Thomsen	216
1989, Arie (), diverse functies GEM.....	222
1989, Bas (?), kraanmachinist	225
1989, Berend (), diverse banen, GEM-SHV	226
1989, Bram (1917), havenarbeider, Hannes de Jong	230
1989, Chris (1916), controleur, Hanno	232
1989, Coen (), havenarbeider, kraanmachinist, Thomsen	236
1989, Cor (1917), havenarbeider, SHB.....	239
1989, Daan (1918), diverse functies, Blaauwhoed	241
1989, Dirk (~1920), pakhuiskecht St.Job Graansilo	245
1989, Dries (), havenarbeider Hannes de Jong	248
1989, Frans (1909),	250
1989, Gerrit (1916)	254
1989, Giel (1931), bootsman GEM.....	255
1989, Gijs (?), Blaauwhoed	260
1989, Gradus (?), havencontrole SVZ.....	262
1989, Guus (1905), havenarbeider	265
1989, Hans (?), kraanmachinist	267
1989, Henk (), SHB-blikvast bij Muller.....	270
1989, Jaap (1920), GEM	273
1989, Jan (1911),	274
1989, Jan 2 (1914)	276
1989, Jeroen (), vrieshuis	278
1989, Jo (), controleur	280
1989, Johan (), HAR-SHB	280
1989, Joop (1928?), expeditiewerker-controleur	284
1989, Kees (), assistent-botenbaas, SHB.....	285
1989, Klaas (), havenarbeider	289
1989, Koos (),	291
1989, Leo (1916), Cornelis Swarttouw	293
1989, Marco (), controleur-bemonsteraar.....	296
1989, Marcus (1914?), magazijnmeester, GEM	299
1989, Martin (), HAR-SHB	302
1989, Nico (), havenarbeider, HAL, SHB	304
1989, Paul (1917), havenarbeider	306
1989, Peter (), kraanmachinist HAL	308
1989, Piet (), weger GEM	312
1989, Pieter2 (1914), Pakhuismeesteren	314
1989, Rene (1923?),	316
1989, Rene2, HAR.....	317
1989, Rinus (), HAR	318
1989, Rob (), kapitein, SHV	320
1989, Ronald.....	322

1989, Sjaak (), HAR.....	323
1989, Theo (),	324
1989, Thijs (), SHB.....	327
1989, Tijs (), kraanmachinist.....	330
1989, Ton (1930?), weger, Pahoed	332
1989, Willem (), havenarbeider, Lloyd.....	334
1994, Berthus Lauwers (1945), kraanmachinist ECT	337
1997, Niek Stam e.a.	338
2001, K.T. Ouwens (1928), controleur	342
2006, Willem Cox (), tallieman, Thomsen	343
2006, Joop Hofman (1943), sjorder, Perfect.....	344
2007, Piet Bartelse	346
BIJLAGE 3. GEBRUIKTE BRONNEN EN LITERATUUR	348
BIJLAGE 4. PROTOCOL VOOR DE AF TE NEMEN INTERVIEWS.	356

*Inleiding*¹

Uit de literatuur komt een veelzijdig beeld naar voren van de veranderingen in de havenarbeid de afgelopen honderd jaar. Er zijn lijsten met de ontwikkeling van de grootte van de schepen gepubliceerd, overzichten van het aantal stoomkranen en hun elektrische opvolgers, en de beschrijving van de opkomst van het gebruik van pallets en containers in technische handboeken laat voor de lezer niets meer aan de fantasie over. Over de mensen die met deze middelen schepen laden of lossen, lezen we in de meeste gangbare havenliteratuur veel minder hoewel daar sinds de jaren zestig van de vorige eeuw wel verandering in is gekomen. In de sociale en historische wetenschappen is de focus sindsdien namelijk voor een deel verlegd van de 'grote mannen' en instituten naar de gewone man en vrouw en dat geldt ook voor de onderzoeken naar de ontwikkelingen in de haven. Typerend voor deze ontwikkeling in de focus waarmee onderzoekers de haven benaderden, zijn de gedenkboeken van de Scheepvaart Vereniging Zuid (SVZ) die verschenen bij respectievelijk het vijftigjarig bestaan en het eeuwfeest van de organisatie (Teychine 1957; Dicke 2007).

Auteurs over de haven hebben trouwens wel altijd oog gehad voor het opstandige karakter van de havenarbeiders die om het minste of geringste het werk erbij neergooiden. Sommige auteurs waren daar enthousiast over, anderen minder, maar de gedachte dat het zo is, wordt ruim gedeeld. Uit internationaal onderzoek blijkt inderdaad dat havenarbeiders een tamelijk hoge stakingsbereidheid aan de dag leggen (Cooper 2000: 538). Ook bestaat er overeenstemming over dat havenarbeid zwaar, vuil en gevaarlijk werk was tot de introductie van de kolentip, graanelevator en container. De mensen die hun handen en ruggen verhuurden aan de havenondernemers zijn in vroegere studies over het havenwerk slechts op beperkte wijze aan het woord gekomen.

Dat gebeurde dan in onderzoeken naar het werk, de voorkeuren en de handelwijze van havenarbeiders zoals die sinds 1890 zijn verricht op basis van gesprekken. Op basis van deze interviews en de technische publicaties over havenarbeid schetst bijlage 1 van dit rapport een beeld van de havenarbeid in het verleden tot de containerisatie goed doorbrak in het midden van de jaren zestig van de twintigste eeuw. Overigens dient men zich wel te realiseren dat er nog steeds een traditionele stukgoedsector bestaat, maar die is fors kleiner dan in vervlogen tijden en bepaalt niet meer het beeld van de haven zoals we die kennen.

Het rapport bestaat uit twee delen.

Het eerste deel van dit rapport, genaamd Het Onderzoek, bestaat uit vier paragrafen.

In paragraaf 1 worden de geraadpleegde bronnen behandeld op basis waarvan de bijlagen 1 en 2 zijn samengesteld.

In paragraaf 2 komen de hoofdthema's aan bod die aan de te interviewen (ex)-havenarbeiders zullen worden voorgelegd.

¹ Het Gemeentearchief Rotterdam, Museum Rotterdam en het Maritiem Museum zijn een samenwerkingsverband aangegaan voor een onderzoeksproject met de onderstaande doelstelling. In 2010 hebben de drie instellingen een verzoek om een financiële bijdrage uit doen gaan. Nadat voldoende toezeggingen binnen waren, is dr. Sjaak van der Velden voorjaar 2011 begonnen met de eerste fase van het project, waarvan dit het eindverslag is.

De vraag waar vanuit de ervaringen van de mondelinge geschiedenis (Oral History) als wetenschappelijke discipline op moet worden gelet is het onderwerp van paragraaf 3. De stand van zaken bij het zoeken naar onderzoekspersonen komt aan de orde in paragraaf 4. Het tweede deel is een voorschot op 'Fase 2 van het project'.

De bijlagen bevatten respectievelijk informatie over:

1. Terminologie uit het havenbedrijf en het arbeidersbestaan,
2. Gevonden schriftelijke interviews en interviewfragmenten,
3. Lijst van bronnen en literatuur, en
5. Interviewprotocol.

HET ONDERZOEK

1. Geraadpleegd schriftelijk, mondeling en visueel bronnenmateriaal

Een belangrijk deel van het voorwerk voor dit project bestond uit het raadplegen en lezen van tientallen boeken en tijdschriftartikelen waarin een beeld wordt gegeven van de technische, economische en sociale ontwikkeling van het havenwerk. Voor een lijst van deze publicaties wordt de lezer verwezen naar bijlage 4. In deze bijlage zijn ook de geraadpleegde tijdschriften, jaarverslagen, en films opgenomen.

In de inleiding is reeds melding gemaakt van de geraadpleegde interviews en interviewfragmenten. In deze paragraaf komt deze bron nader aan bod en worden ook twee vormen van visueel bronnenmateriaal behandeld: films en foto's.

De interviews en interviewfragmenten (in het vervolg kort aangeduid als interviews) leveren waardevolle inzichten op. Wel is het belangrijk te onderkennen dat ze over het algemeen met een ander doel zijn afgenomen dan ons onderzoek naar werk- en levenservaringen. Zo kunnen we verwachten dat interviews die door de Scheepvaart Vereniging Zuid (SVZ) in haar personeelsblad zijn gepubliceerd een ander en waarschijnlijk gunstiger beeld schetsen dan we tegen zullen komen in vakbondsbladen. Om maar niet te spreken over de enkele interviews die door linkse politieke groeperingen als de Rode Morgen zijn afgenomen.

Het ondervragen van havenarbeiders over hun werk heeft een tamelijk lange traditie. De eerste keer was in 1890 tijdens een parlementair onderzoek naar de arbeidsomstandigheden bij het laad- en loswerk van zeeschepen in Amsterdam en Rotterdam (Staatscommissie). De commissieleden ondervroegen bootwerkers, reders, stuwadoors, de burgemeester, een arts en een predikant om inzicht te krijgen in de levens van de werkers betrokken bij de havens. Hoe kwamen ze aan werk, hoe lang werkten ze per dag, wat verdienden ze en welke voorzieningen waren er als ze door arbeidsongeschiktheid of leeftijd onmachtig tot werken werden? De verslagen van de gesprekken zijn letterlijk gepubliceerd en gaven een onthutsend beeld van het leven dat een behoorlijk grote groep landgenoten leidde. De discussie die volgde op publicatie van het rapport en de gelijktijdige verslaggeving van gesprekken met en over honderden fabrieksarbeiders versterkten de gedachte die vooral socialisten al jaren uitten, dat de overheid diende in te grijpen. De wetgever moest de werkende mens bescherming bieden tegen al te grove uitbuiting. Het zou nog bijna twee decennia duren voor een wettelijke bescherming van havenarbeiders tot stand kwam, maar in de Stuwadoorswet van 1914 werd eindelijk paal en perk gesteld aan de ergste uitwassen.

In de interviews uit 1890 lezen we niet uitsluitend over de arbeids- en leefomstandigheden maar wordt ook een beeld geschetst van de wijze van werken in de haven. Door de uitgebreide vraagstelling is deze parlementaire enquête voor onderzoek naar de sociale en technische aspecten van havenwerk in de negentiende eeuw een nuttige en bovenal eerste bron. Jacques Giele nam een van de Rotterdamse interviews daarom ook op in zijn bundel *Arbeidersleven in Nederland 1850-1914*, die in 1979 verscheen.

Een belangrijke bron van kennis vanuit het perspectief van de havenarbeiders over het havenwerk in zijn technische en sociale aspecten gedurende de eerste jaren van de vorige eeuw zijn de krantenartikelen van Hein Mol, die in het *Dagblad van Rotterdam* een feuilleton schreef onder de titel 'Memoires van een havenarbeider'. De reeks verscheen in 1932 als brochure en

werd in 1980 heruitgegeven door uitgeverij SUN (Mol 1980). Mol putte voor zijn verhaal grotendeels uit eigen herinneringen aan de jaren 1898-1912 toen hij als bootwerker de kost verdiende. Overigens had hij in 1920 reeds, in *De Socialistische Gids* een serie artikelen geschreven over de haven die een meer sociologische en politieke analyse bevatte, maar waarvoor hij ook uit eigen ervaringen putte (Mol 1920).

In de jaren dertig is er niet veel gepubliceerd over het wel en wee van de havenarbeiders, maar in de jaren na de Tweede wereldoorlog zijn diverse boeken gepubliceerd waarin de havenarbeiders zelf aan het woord kwamen. Hoewel ze meestal niet verschenen met het primaire doel om de belevenis van het werk te beschrijven, is vaak wel uit de interviews af te leiden hoe havenwerk eruit zag. Een aardig voorbeeld hiervan is het gedenkboekje dat Cocheret in 1952 mocht schrijven ter herdenking van het 25-jarig jubileum van Jan Backx, de directeur van Thomsen's Havenbedrijf. Omdat hij wilde aantonen dat THB een moderne en vooruitstrevende onderneming was, liet hij een aantal oudere havenarbeiders aan het woord die de omstandigheden uit de negentiende eeuw nog aan den lijve hadden ondervonden. Bekender dan Cocheret's boek is de studie van Bouman en Bouman uit 1955 naar de bevolking van Rotterdam waarin fragmenten uit brieven staan die zij ontvingen na een oproep in de pers. Hun conclusies over de lethargische binnenstadbewoners, de christelijke migranten en hun tot verzet geneigde kinderen (Bouman 1967: 53, 111) houden tot op de dag van vandaag de wetenschappelijke gemoederen bezig.

Andere voorbeelden van publicaties die als bijproduct een beeld geven van de wijze van werken in de haven zijn het SORAH-project dat begin jaren zestig in de havens van Amsterdam en Rotterdam werd uitgevoerd onder leiding van P.J.A. ter Hoeven (1963). De afkorting SORAH staat voor Sociologisch Onderzoek Rotterdamse en Amsterdamse Havens. Dit onderzoek vond plaats in opdracht van werkgevers en vakbonden uit de grote zeehavens om er achter te komen waarom stedelijke arbeiders liever niet in de havens aan de slag gingen en hoe ze er toe konden worden verleid dat toch te doen. Weer andere onderzoeken die – zij het nog zijdelingser – inzicht geven in de gang van het havenwerk zijn dat van Baart naar de gezondheid van havenarbeiders gemeten aan hun hart- en longfuncties (1973), van Hoekema naar havendiefstal (1973), en van Van Dijkum-de Jong naar de arbeidssatisfactie van havenarbeiders (1973). Helaas is het niet mogelijk de protocollen van de afgenomen interviews te raadplegen, zodat we het moeten doen met de gepubliceerde fragmenten.

Naast deze wetenschappelijke en historische publicaties treffen we ook hele en halve interviews aan in personeelsbladen en vakbondsbladen. Vooral de reeks die in de jaren 1960-1964 in het personeelsblad van de SVZ *Havennieuws* onder de titel 'Hij en de Haven' werd geschreven, bevat een flink aantal bruikbare uitspraken van havenarbeiders.

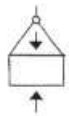
In 1977 publiceerden de Werkgroep voor Arbeidersliteratuur Rotterdam en de Rotterdamse Kunstkring een autobiografisch document van havenarbeider en vakbondsman Arie Slaager. De grote stukgoedstaking van 1979 was voor het weekblad *Vrij Nederland* aanleiding om een speciaal magazine te wijden aan het werken in de Rotterdamse haven waarbij de aandacht vooral uitging naar de ploeg Schildwacht. De leden van punkgroep de Rondos lieten een havenarbeider aan het woord tijdens hun project *Rood Rotterdam* (Raket 1984). In 1989 tenslotte verscheen bij het veertigjarig bestaan van de Havenvakschool een boek met terugblikken (Baart 1989) dat sindsdien door velen is aangehaald en gebruikt om inzicht in het leven van de Rotterdamse havenarbeider te verschaffen. Dit boek was oorspronkelijk thematisch ingedeeld, maar aan de hand van de namen heb ik de diverse onderdelen getracht

weer samen te voegen tot interviews. Dat was overigens niet altijd goed mogelijk en in die gevallen zijn slechts de losse fragmenten opgenomen.

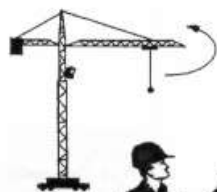
Verder bleek het mogelijk om te hooi en te gras interviews en uitspraken van havenarbeiders over hun werk bijeen te sprokkelen. Alle tot nu gevonden interviews en delen van interviews zijn als bijlage 3 aan dit rapport toegevoegd. Deze bijlage bevat een belangrijke bron voor het in fase 3 van dit onderzoek te schrijven boek omdat de interviews na kritische analyse zeer bruikbaar materiaal bevatten. We spreken dan niet over oral history maar over 'process-generated oral history' (PGOH) zoals beschreven door Alexander Freund (2009). Bestaande, maar met een ander doel afgenomen interviews worden dan voor een nieuw doel gebruikt onder erkenning van het feit dat ze niet dezelfde waarde hebben als de eigen vraaggesprekken.

Geschreven of gesproken teksten kunnen de werkelijkheid soms heel beeldend weergeven, maar toch blijft het voor de lezer die onbekend is met het onderwerp vaak moeilijk zich een voorstelling van het beschrevene te vormen. Gelukkig hebben we voor die beeldvorming ook echte beelden tot onze beschikking; tekeningen, foto's en films.

De tekeningen laten allerlei technische details zien die zonder visualisatie vrijwel niet te begrijpen zijn. We kunnen hierbij denken aan de gestandaardiseerde 'hand- en of armseinen' die worden gebruikt in de gebarentaal tussen kraanmachinist of winchdrijver en de bootsman die hem of haar aanwijzingen geeft. Hieronder treft de lezer twee voorbeelden van zulke gebaren aan.



(een kleine beetje)



(zwenken in de aangegeven richting)

Foto's waarop werkende havenarbeiders te zien zijn, verschenen sinds de jaren vijftig in groten getale in boeken en tijdschriften. Daarvoor gebeurde dat ook wel, maar op kleinere schaal als gevolg van technische beperkingen en de daaruit voortvloeiende kosten. Ze werden echter wel gemaakt en zijn ook ruim aanwezig in de diverse bewaarplaatsen. Hetzelfde geldt voor films, waarvan ik er tien heb bekeken.

In 2010 verscheen DE ROTTERDAMSE HAVEN IN DE 20^e EEUW, een dubbel DVD die een aantal films bevat waarop het laden en lossen in de haven te zien is. Op een film uit 1914 van Thomsen's Havenbedrijf (THB) maken arbeiders een hijs, die vervolgens vanuit het zeeschip naar een lichter wordt overgedraaid. Ook vaten op een platte wagen en een botenbaas die over de rand van het ruim hangend aanwijzingen geeft aan de bootwerkers in de put, staan op de film. Een film uit 1922 lijkt voor een deel dezelfde beelden te bevatten, maar daarnaast zien we een graanelevator, werkende graantremmers, een portaalkraan bij de Lloyd en het gebruik van een steekwagen. De film van THB uit 1923 toont het laden met gebruikmaking van een winch en de handgebaren die worden gebruikt. Ook het eten van brood en drinken uit een kruik door havenarbeiders behoort tot de beelden, evenals het sjouwen met bananen die met een elevator uit het zeeschip zijn gehaald, maar daarna toch nog moeten worden gesjouwd. Films uit 1925 laten een hijs balen zien die op een platte bak wordt gezet, en de werking van laadbruggen. Na oorlogse films uit respectievelijk 1946 en 1948 bevatten beelden van het handmatig lossen van bananen door onderkruipers tijdens een staking en de werking van een graanelevator.

In het Gemeentearchief Rotterdam is ook een aantal films aanwezig waarop het havenwerk goed te zien is. KUK UIT!, een door Nol Bollongino gemaakte veiligheidsfilm van de SVZ uit 1955, geeft een aardig beeld van het werken in de haven uit die tijd (GAR: BB 0713, Z 1073). De film wordt terecht vermeld in het monumentale werk van Paalman over de Rotterdamse filmgeschiedenis (2011: 566). In de film zijn praktijkbeelden verweven met een door C. van Woerden geschreven scenario over ene Jan Maat die door een bedrijfsongeval opgenomen moet worden in het Havenziekenhuis. Het is allemaal een beetje klungelig gespeeld, maar goed aan bod komen de diverse regels voor het veilig maken van een hijs, het wettelijk opgelegde rookverbod, hoe de arbeiders de schilden uit een ruim moeten halen, en hoe omgegaan dient te worden met pallets en elektrische transportwagentjes. Het belang van een goede vakopleiding wordt onderstreept met beelden uit een theorie- en een praktijkklas van de vakopleiding voor havenarbeiders. Termen als 'stijfzetten', 'bijvieren', 'opdraaien' en een 'geklofte ploeg' zijn na het zien van de film geen geheim meer. En met Jan loopt het goed af, na enkele weken in het ziekenhuis (voor een gebroken been) mag hij van dokter Sunier rustig aan weer beginnen met werken..

Op 24 juni 1960 zond de NCRV een film uit van Kees van Langeraad over de HavenVakSchool. Hierin speelde de latere televisiepresentator [Frits Bom](#), nu nog als leerling van de HVS, een klein rolletje: HAVENARBEID: EEN VAK! (Paalman: 359). Twee later meldde de SVZ in zijn jaarverslag het gereedkomen van WERKEN AAN DE WATERKANT, een documentaire over het werk van de havenarbeider (SVZ, jv; GAR: BB 0787).

Wat in de bekeken films vooral opvalt, is de relatieve onveranderlijkheid van de manier van werken door de jaren heen; zeg tussen 1920 en 1962. Het zien van bewegend beeld bevestigt dus het beeld dat uit de literatuur naar voren kwam. Daarna begon de grote verandering pas. De films laten vooral de inhoud van het werk zien, maar wat de mensen die dat werk verrichtten ervan vonden, komt niet aan bod. Daarvoor zijn twee interviews beschikbaar die Jop Pannekoek ooit maakte en die hij later, in 2001, bundelde tot de serie ROETS IN ROTTERDAM. VERHALEN VAN

VROEGER. Twee delen uit die serie geven enig inzicht in het leven van de gewone Rotterdammer die in de haven had gewerkt. De eerste is BOSPOLDERMAN. TE KLEIN VOOR DE MARINE (GAR: BB 4173, Z 843) uit 1989 over een niet bij naam genoemde bewoner van de wijk Bospolder. Deze in 1930 geboren Rotterdammer wilde eigenlijk bij de marine, maar omdat hij te kort was, keurde de marine hem af. Bij de koopvaardij kon hij wel terecht en daar heeft hij tussen 1946 en 1960 zijn brood verdiend. Toen ging hij in de haven aan de slag, vooral als sjorder, tot hij in 1980 op straat kwam te staan. Het tweede deel uit ROETS over een Rotterdamse havenarbeider is DE HAVENARBEIDER. GEEF DIE HOND EEN BAL GEHAKT. INTERVIEW MET ARIE SLAAGER (GAR: BB 4138, Z 838). Slaager zijn we hiervoor al tegengekomen als de man wiens autobiografie in 1977 was gepubliceerd. Feitelijk nieuws levert de film niet op, of het moest zijn dat de in 1979 overleden Slaager volgens de film in 1906 was geboren. In het boek noemt hij zelf als geboortjaar 1912. Uitleg over de titelnaam is hier nog wel op zijn plaats. De titel verwijst naar een uitdrukking in de haven voor iemand die loopt te slijmen bij de baas. Het verwijst naar de tijd toen bootwerkers geen vast werk hadden en in het gevlj bij de botenbazen probeerden te komen voor een baantje. Een rondje in de kroeg kon al helpen en als de botenbaas een hond had, dan kon er voor die hond ook wel iets af.

2. Kern van de af te nemen interviews

Er bestaat een uitgebreide hoeveelheid literatuur over de technische aspecten van het havenwerk in de traditionele stukgoed. Ook zijn veel hele en halve interviews beschikbaar waarin havenwerkers over hun werk vertellen (zie bijlage 3) en we kunnen deze verhalen aanvullen en bevestigen met illustraties en films. Op grond van deze bronnen is het mogelijk gebleken een goed beeld te krijgen van het werk in de havens. Het zware sjouwen, het gevaar, de afhankelijkheid van de ploeg en de vaste maat, de bijna epidemische neiging van hoog tot laag om te stelen, het radicalisme van de havenarbeiders; al deze zaken zijn uitgebreid onderzocht en komen ook ruimschoots aan bod in de bestaande interviews.

Het afnemen van interviews waarin de focus uitsluitend op deze aspecten van de havenarbeid ligt, zou waarschijnlijk nauwelijks nieuwe inzichten opleveren. Bovendien zal het filter van het tijdsverloop, toch al een probleem bij historische interviews of *oral history*, niet veel betrouwbaardere uitspraken en inzichten opleveren.

Het onderlinge contact tussen de havenarbeiders en hun verhouding tot de leidinggevenden zijn aspecten die nauwelijks aan bod zijn gekomen in de bestaande interviews. Willen we daar iets over te weten komen, dan is nader onderzoek vereist. Het onderlinge contact was uiteraard aan de orde waar het belang van het werken in ploegen en met een vaste maat is besproken. De nadruk ligt hier echter over het algemeen op de onderlinge afhankelijkheid. Men was afhankelijk van de ploeg bij snel en veilig werken, maar ook bij havendiefstal. Naar de onderlinge persoonlijke contacten is echter vrijwel nooit gevraagd. Hoe werd de sociale afstand tot de havenwerkgevers ervaren? Waren de contacten met de ploeg of de maat van dien aard dat men ook buiten het werk met elkaar omging? Gingen dergelijke contacten zover dat het hele gezin daar deelgenoot aan was, gingen ook de vrouwen met elkaar om? Of beperkte het contact zich tot de poorten van het bedrijf en eventueel een vakbondsvergadering?

Een andere vraag die in de bestaande interviews niet of nauwelijks aan de orde komt, is of de havenarbeider van midden jaren zestig een ontwikkeling in opwaartse sociale richting heeft kunnen maken. Veel mensen die in het oude stukgoed werkten, raakten hun baan kwijt. Waar gingen zij heen? Een deel ging zoals we al hebben gezien naar de containersector, maar een groter deel verdween helemaal uit de haven. Veel mensen zijn inmiddels uiteraard overleden, maar anderen moesten nog enkele tientallen jaren in hun onderhoud voorzien. Hoe hebben ze dat gedaan en vooral ook, hoe hebben ze die verandering ervaren? Velen van hen zullen toch een toekomstbeeld hebben gehad van langdurig in de haven werken, zoals misschien hun vaders voor hen hadden gedaan. Maar voor hen werd die weg afgesloten. En hoe verging het de generatie die na hen kwam, hun kinderen? Kwamen er door het afstoten van havenwerk ook spanningen in het gezin? Nam het aantal echtscheidingen een nog hogere vlucht dan in de rest van de maatschappij?

De vraag hoe mensen de veranderingen hebben ervaren, kan uitsluitend door het ondervragen van nog levende ex-stukgoedarbeiders worden beantwoord. Een mondeling antwoord op deze vragen geeft een grote meerwaarde aan de af te nemen interviews boven het doen van uitsluitend een literatuuronderzoek.

Daarnaast blijven interviews ook een bron om nogmaals, maar nu systematisch te vragen naar de werkzaamheden en de carrièrekansen binnen het bedrijf. Wat deed het daarnaast met de arbeiders dat ze vanaf begin jaren zestig in de grootste haven van de wereld werkten, had dit invloed op hun zelfvertrouwen?

3. *Het belang van historische interviews.*

12

Sinds het afnemen van interviews voor het vergaren van historische kennis eind jaren zestig weer in zwang kwam, is er veel gedebatteerd over de waarde van zo verkregen kennis. Dit rapport is niet de plaats om deze discussie samen te vatten of te becommentariëren, maar wel wil ik op basis van de recentste Nederlandse inzichten zoals die met name door Selma Leydesdorff (2004) zijn verwoord, een kort overzicht van de mondelinge geschiedschrijving of oral history melden.

In dit rapport is de term oral history al eerder gevallen, hier zal ik kort ingaan op de geschiedenis en betekenis van deze manier van geschiedschrijven. In de geschiedschrijving is lange tijd met enige argwaan en dedain gekeken naar de persoonlijke noot in de geschiedenis. Voor de biografieën en levensbeschrijvingen van vorsten en andere hoogwaardigheidsbekleders was uiteraard ruim aandacht, maar de mensen aan de onderkant van de maatschappelijke piramide moesten het lange tijd doen met een enkele voetnoot in het verhaal. Als het 'grauw' in opstand kwam dan wijdde de geschiedschrijver wel enkele alinea's aan hun optreden, maar dan toch vooral over de vraag in hoeverre ze met hun straatrumoer steun hadden gegeven aan een van de strijdende adellijke of burgerlijke facties. Deze houding van historici is uiteraard niet slechts ideologisch bepaald, maar ook opgedrongen door de schaarsheid van het bronnenmateriaal. Slaven, horigen, loonarbeiders en hun gezinnen hebben slechts zeer sporadisch geschriften nagelaten. Als ze al konden lezen en schrijven dan dwong de strijd om het dagelijks bestaan de meesten ertoe hun tijd aan iets anders te besteden dan aan het schrijven van een egodocument.

Toegenomen alfabetisme en de erkenning van de plaats van de gewone man en vrouw in het democratisch bestel door het toekennen van algemeen kiesrecht sinds 1919 bracht hun plaats in de samenleving duidelijker voor het voetlicht. Toch duurde het in Nederland nog tientallen jaren voor historici hun stem, hun verhaal, ook wilden gebruiken als historische bron. Ook in de contemporaine geschiedenis heeft het lang geduurd voordat historici ertoe over gingen om het geschiedverhaal te schrijven met behulp van de weerslag van die geschiedenis zoals die is neergelegd buiten de officiële bronvorming door overheden, bedrijven en andere heersers. Het gebruik van de mondelinge neerslag van het verhaal in interviews is lang beschouwd als niet behorend tot het werkveld van professionele geschiedschrijvers.

In de Amerikaanse traditie van vastlegging van ervaringen begon in 1948 al een project om interviews af te nemen en te bewaren. Aanvankelijk ging het nog vooral om gesprekken met leden van de elite, maar gaandeweg kwamen ook de 'gewone' man en vrouw in beeld. In Nederland groeide de belangstelling voor het gesprek als bron van historische kennis in de vroege jaren zeventig van de vorige eeuw. Historici en studenten voerden honderden gesprekken met buurtbewoners en arbeiders over de geschiedenis van hun buurt of bedrijf. Daarna schreven ze vervolgens boeken, brochures en artikelen die hun weg vaak terug vonden naar de geïnterviewden. Zelf deed ik in het kader van mijn studie sociaal-economische geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Leiden in die jaren mee aan een oral history project waarbij bewoners van twee Leidse arbeidersbuurten werden geïnterviewd over de situatie in de jaren dertig. Dit onderzoek resulteerde in een populairwetenschappelijk boekje en een artikel in *Tijdschrift Holland* (Steen 1984; Diederiks 1979). In navolging van de Amerikaanse schrijver Studs Terkel gingen daarnaast ook Nederlandse journalisten op pad om het verhaal van beoefenaren van tientallen beroepen vast te leggen (Schouten 1979; Wierenga 1979), maar helaas sloegen beiden de haven van Rotterdam over. Bij hen lezen we dan ook niets over de havenarbeiders en hun ervaringen.

Dit laatste, de ervaringen van mensen, is overigens precies wat slechts met oral history als onderzoeksmethode kan worden achterhaald. Als we willen weten hoe levensgevaarlijk werken in de haven was, dan kunnen we bij wijze van spreken volstaan met een vergelijking van het aantal dodelijke ongevallen in de haven met dat in een willekeurige andere bedrijfstak. Hoe dat gevaar een rol speelde in het leven van mensen; hoe ze het ervoeren, dat kunnen we echter slechts te weten komen door ze zelf aan het woord te laten. Enquêtes in het kader van sociaalwetenschappelijk onderzoek waarin naar deze ervaring is gevraagd, zijn een eerste stap naar een antwoord op die vraag, maar egodocumenten of interviews bieden als enige de mogelijkheid om diep op het probleem van de persoonlijke beleving in te gaan. Daarbij moeten we ons ervan bewust zijn dat de tijd het geheugen filtert. Afhankelijk van de afstand in tijd en ruimte maar ook sociaal, kunnen we verwachten dat herinneringen veranderen. Iemand die dertig jaar na zijn werk in de haven als gepensioneerd miljonair in Marbella woont, zal een heel andere herinnering hebben aan het gebogen in de put staan dan zijn toenmalige ploegmaat die nu bij de voedselbank loopt. Ook een verschil in leeftijd en fase in levensloop kleurt trouwens de herinneringen. De ex-havenarbeider die in 1970 al een gezin te onderhouden had, kan nu niet anders dan anders aankijken tegen die tijd dan iemand die toen net van school kwam en nog weinig verantwoordelijkheden had. Het is daarom van belang om al deze kenmerken van de te interviewen personen in kaart te brengen.

Herinneringen zijn niet alleen een individuele aangelegenheid maar hebben ook een sociale of collectieve component (Frijhoff 2011: 28e.v.). Alle Rotterdamse havenarbeiders uit de jaren

zeventig zijn zich er bewust van geweest dat ze werkten in de toen grootste haven van de wereld. Daar was men trots op, dat werd in de pers uistentreuren herhaald en heeft ongetwijfeld zijn sporen nagelaten in het bewustzijn van de mensen. Het feit dat gepensioneerde havenarbeiders via diverse verbanden nog steeds contact met elkaar onderhouden kan en zal ongetwijfeld ook tot een collectieve herinnering hebben geleid. Ook dit aspect van de collectieve herinnering verdient aandacht. Overigens niet om die herinnering te ontkennen of te bestrijden, want het bestaan alleen al van een collectief geheugen zegt veel over de mensen die dit delen. Het is onderdeel van hun leven en belevenissen.

Het doel van het project is het achterhalen en vastleggen van de beleving van de transformatie in de haven door de opkomst van de container. Bij het afnemen van interviews moet deze doelstelling voortdurend goed in het oog worden gehouden. Doel is niet het vastleggen van de technische veranderingen want die zijn op andere wijze te achterhalen. Overigens kan door vraagg gesprekken het heersende, 'officiële' beeld van de geschiedenis zeker worden bijgesteld omdat de actoren van het proces misschien herinneringen hebben aan zaken die niet op schrift zijn gesteld. Zo noemt een in 1989 geïnterviewde havenarbeider het woord 'rampsonen' voor de platte wagen die begin van de vorige eeuw in gebruik kwam; een term die ik elders niet ben tegen gekomen.

Om een zo optimaal mogelijk resultaat te bereiken geeft Leydesdorff een aantal adviezen van Anderson en Jack door (2004: 83-86), die ik hier graag op eigen wijze aanhaal als spelregels voor de interviews tijdens de voortzetting van het project.

Geef de verteller een kans het eigen verhaal te vertellen. Begin daarom met open vragen en houd als ondervrager zoveel mogelijk je mond om te voorkomen dat de eigen interpretatie voorop komt te staan.

Als de vragen niet beantwoord worden, ga dan na op welke vraag de geïnterviewde wel een antwoord geeft. Dit kan te maken hebben met onbegrip tussen beide partijen.

Hoe ervoer de ondervraagde de feiten en gebeurtenissen, wat was zijn gevoel erbij?

Let op zaken die door de geïnterviewde worden vermeden.

Denkt de geïnterviewde na over zijn leven als havenarbeider en hoe dat gelopen is?

De belangrijkste aanbeveling of stelregel bij oral history is dat de actor alle ruimte moet krijgen om zijn verhaal te vertellen. De door mij verrichte literatuurstudie van het onderwerp 'werken in de klassieke stukgoed' versus containerisatie dient dan ook slechts om zo goed mogelijk een adequaat reagerende gesprekspartner van de geïnterviewde te kunnen zijn. De interviewer kan door te veel interventies of het zelf vertellen van verhalen of gebeurtenissen het interview in grote mate beïnvloeden en zo de uitkomst bepalen. Terughoudendheid is van het grootste belang; het gaat om het verhaal van de geïnterviewde en niet om de ideeën van de interviewer. De twee proefinterviews die ik heb afgenomen zijn in dit opzicht een goede leerschool geweest. Toen ik het eerste naluisterde en -las merkte ik dat het minder een interview met Nico Sannes was, dan wel een gesprek. Bij het tweede interview, met Bart Vervoort, heb ik daarom veel meer mijn mond gehouden, wat een veel bruikbaar resultaat op heeft geleverd. Om de interviews te verwerken en onderling vergelijkbaar te maken heb ik op basis van het literatuuronderzoek, de bekeken films en de gesprekken met de heren Sannes en Vervoort een vragenlijst opgesteld (bijlage 5). Deze lijst zal vooral als verwerk protocol moeten fungeren.

4. Stand van zaken bij het zoeken naar betrokkenen

Voorlopig zijn er twee proefinterviews van aan mij bekende oud-havenarbeiders afgenomen. Deze zijn digitaal opgeslagen en getranscribeerd. Het gaat zoals gezegd om Nico Sannes en Bart Vervoort. Sannes is oud-vakbondsbestuurder, en vanaf 1970 een van de eerste bondscontactmannen die in de haven werden aangesteld om het contact tussen de bondsleiding en de leden te herstellen na de frustrerende ervaring van de havenstaking van 1970. De heer Sannes heeft ook geassisteerd bij het opstellen van de vragenlijst en kwam met een door hem in 1968 gemaakte veiligheidsfilm op de proppen. Deze film is opgenomen bij stuwadoorsmaatschappij Presto om de havenarbeiders te wijzen op de diverse gevaarlijke situaties tijdens het werk en wat daar aan kan worden gedaan. Tijdens de film worden diverse werksituaties goed in beeld gebracht, zoals het maken van een strop, het overdraaien van een hijs en het dichtleggen van een ruim.

Vervoort is in de haven werkzaam geweest tussen 1970 en 2009 waar hij heeft gewerkt bij THB en de opvolgers tot aan de opname in de ECT toe. Hij heeft de transitie van stukgoed naar containeroverslag dus zelf meegemaakt. Hij was vakbondskaderlid en ondernemingsraad maar is altijd in dienst van het havenbedrijf gebleven. Hij wees in de oorspronkelijke vragenlijst op het ontbreken van de functie wagenrijder en brak ook een lans voor meer aandacht voor de gevolgen van het havenwerk voor het thuisfront (vrouw en kinderen).

Daarnaast is gesproken met Frits Bom die een via internet georganiseerde organisatie heeft opgezet van oud-leerlingen van de havenvakschool. Via deze inmiddels niet meer bestaande website (<http://www.havenvakschool.com/>) zou ik in staat worden gesteld om een oproep te doen tot het voeren van gesprekken.

Ook heb ik een lijstje namen gekregen van Bart Vervoort die een reünie heeft georganiseerd van havenwerkers die bij Müller-Thomsen Rotterdam hebben gewerkt.

Verdere zoektochten heb ik voorlopig niet ondernomen omdat voortzetting van het project niet gegarandeerd is. Het leek daarom weinig zinvol om uitgebreid in de publiciteit te brengen dat we dit project onderhanden hebben en dan vervolgens de mensen niet kunnen interviewen op de manier die het project voor ogen staat. Vertrouwen tussen onderzoeker en geïnterviewde is een essentiële voorwaarde voor een geslaagd oral history project en dat vertrouwen zou zo ernstig worden geschaad.

WERK EN WERKOMSTANDIGHEDEN IN DE STUKGOEDSECTOR

1. Ontwikkeling havenwerk tot 1940

Tot de negentiende eeuw werden vrijwel alle goederen nog met de hand door mensen verplaatst. Mannen en in sommige gevallen enkele vrouwen liepen het schip in en uit met de lading in hun handen of op hun nek. Zo ging dat al eeuwen en zo ging het nog steeds. Maar er waren veranderingen op til. Door de industriële revolutie en de fors gegroeide productie en daaruit volgende handelsstromen nam ook de overslag van goederen in de haven fors toe. Er werd naar middelen gezocht om die toename versneld te verwerken. Men gebruikte al langer op beperkte schaal hijskranen, maar die werden nu gemoderniseerd. Zelfs de eerste moderne kraan werd echter nog door mankracht bewogen. Dat was in 1853. Daarna ging het heel snel. In 1865 kwam de eerste stoomkraan, gevolgd door een hydraulische (1879) en vlak voor de eeuwwisseling de elektrische kraan (1896).

In 1885 gaf Neiszen (1885: 18) een overzicht van de mechanische hefwerktuigen in de Rotterdamse haven. De gemeente bezat toen in de oude stad een handkraan met een hefvermogen van 10.000 kilo en een vaste stoomkraan van 25.000 kilo. Op de linkeroever stonden nog 35 gemeentekranen (stoom of hydraulisch). Daarnaast had de rijnspoorwegmaatschappij zeven stoomkranen en een handkraan. Het goederenstation van de staat had 12 kranen en een kolentip (15 ton) terwijl de werf Feijenoord de beschikking had over een stoomkraan van 60 ton hefvermogen. Wat in dit overzichtje vooral opvalt, is de grote rol die de overheid heeft gespeeld in deze eerste mechanisering van de Rotterdamse haven.

Dat was misschien een overblijfsel van de gildentijd want het gilde maakte al gebruik van de Stadskraan en daar gold: “De gehele organisatie van de havenarbeid lag vroeger in feite in overheidshanden, het instituut van de ‘vrijman’ [...] daargelaten” (Teychiné Stakenburg 1984: 1). Strengere reglementering van het werk was een van de kenmerken van de gilden: er stonden – heel begrijpelijk en daardoor klinkt het ook modern – straffen op roken, spuwen in het graan, vloeken en vechten. Maar ook bepaalde het gildereglement sinds 1649 dat alleen zakken van het gilde mochten worden gebruikt, terwijl uitsluitend gildebroeders, de zakkendragers, die zakken ook daadwerkelijk mochten dragen. Het gilde bepaalde niet alleen hoe er moesten worden gewerkt en tegen welke tarieven. Het zorgde ook voor weduwen en wezen en ondersteunde ‘sieken mitsgaders oude en afgeleefde gilde/broeders’ (Teychiné Stakenburg 1984: 35).

Een van de resultaten van de Franse Revolutie die streed voor ‘vrijheid, gelijkheid en broederschap’ was nu juist de afschaffing van de gilden. Gilden werden vanwege hun vergaande reglementering namelijk gezien als een inbreuk op de vrijheid van het individu. In 1812 werden ze in ons land definitief afgeschaft, hoewel de ondersteuningsfondsen (bussen genaamd) nog enkele tientallen jaren in stand bleven. De geest van de gilden was echter niet zomaar verdwenen. In 1828 kwam bijvoorbeeld nog een havenreglement tot stand waarin stond ‘dat het voor de rigtige invordering der plaatselijke belastingen in deze stad volstrekt noodig moet worden geoordeeld dat de goederen, aen zoodanige belastingen onderworpen, uitsluitend door

plaatselijke bedienden gelost, geladen, verwerkt, gemeten en gewogen worden' (Teychiné Stakenburg 1984: 44).

Het inzetten van kranen om goederen in of uit het schip te halen, betekende nog bij lange niet het einde van het handwerk. Mensen moesten nog steeds de kisten en balen aan de kraan hangen en ze er weer vanaf halen. Alle transport was gebaseerd op wat een mens kan hanteren, op een 'man-load'.

Als we kijken naar de fysieke vorm van handelsgoederen dan bestaan er eigenlijk drie vormen: vloeistoffen en gassen, stortgoederen en goederen met een eigen vorm. Om vervoer mogelijk te maken, werden vroeger, in de tijd van het handwerk, vloeistoffen, gassen en stortgoederen eerst omgevormd tot een man-load of stukgoed. Vloeistof bijvoorbeeld ging in flessen en kolen droeg men in manden. De grote veranderingen in de wijze van overslag deden zich aanvankelijk uiteraard vooral voor bij die eerste twee categorieën omdat daar de meeste winst valt te behalen. Een goed voorbeeld daarvan is het transport van aardolie. De eerste partij olie kwam in Rotterdam in 1862 aan in houten kisten en vaten die door havenarbeiders uit het schip konden worden gedragen. Al binnen twintig jaar werden tankstoomboten ingezet voor het olietransport (Loohuis 1952: 10, 130). De olie hoefde nu niet meer te worden gedragen, maar kon rechtstreeks in de twee tanks worden gepompt die waren gebouwd voor de opslag. Al in 1889 was de aanvoer per tankschip ruim groter dan die in vaten. Eind negentiende – begin twintigste eeuw veranderde ook de overslag van kolen, erts en graan van karakter. Werden deze producten eerst als stukgoed behandeld door ze in manden in en uit het schip te dragen, meer en meer werd het massagoed door de introductie van de kolentip, laadbruggen en elevatoren. Al voor 1914 was de gehele overslag van deze stortgoederen massagoed geworden en er zou tientallen jaren niet veel meer veranderen in de afhandeling van massagoed. Het was zo goed als uitgemechaniseerd.

Deze mechanisatie ging overigens niet zonder slag of stoot. Mechanisatie betekent namelijk wel een verlichting van het werk, maar het betekent ook een vermindering van het aantal mensen dat nodig is om een bepaalde hoeveelheid werk te verzetten. Dat laatste wakkerde voor veel havenarbeiders de vrees op werkloosheid aan. Voor werkloosheid bestonden rond 1900 geen voorzieningen. Een werkloze kreeg geen inkomen en was daarmee overgeleverd aan de bitterste armoede. Arbeiders die werkloosheid vreesden, verzetten zich daarom nogal eens tegen technische vernieuwingen. Een aantal grote stakingen rond de invoering van elevatoren bij het graantransport en het in gebruik nemen van de kolentip waren het gevolg. Uiteindelijk zijn ze alle verloren, maar de arbeiders wisten zo hun gevreesde rampspoed in elk geval uit te stellen.

Bij de arbeid in de stukgoedsector was sinds het op grote schaal in gebruik nemen van kranen een belangrijke vaardigheid van de arbeiders hoe ze de goederen aan die kraan hingen en er weer afhaalden. Daarvoor was het zaak om de goederen zo efficiënt mogelijk te bundelen. Dat bundelen noemen we het maken van een hijs, een van de eerste vaardigheden die een nieuwe havenarbeider onder de knie diende te krijgen. Een hijs bestaat uit een aantal stukgoederen die door een strop bij elkaar gehouden en door een winch of walkraan kunnen worden opgetild. Er zijn in de loop der jaren voor de verschillende stukgoederen evenzoveel stropen ontwikkeld. We zullen ons hier beperken tot de gewone stukgoed-Beugelstrop. Een deel van die strop is ter bescherming omgeven door leer (de beugel). Daar pakt de stuwer de strop vast en dan houdt hij dit deel ongeveer op 1.40 meter hoog. Op de plaats waar de strop nu de grond raakt, wordt de eerste baal gelegd. Ze worden daarvan af drie breed en drie hoog in de richting van de runner

(de kabel van de kraan of winch die omlaag hangt om de last te hijsen) gelegd. Op deze negen balen worden halfsteens de laatste twee gelegd waarna het lange deel van de strop onder de beugel doorgestoken wordt. De lus die nu boven de hijs uitsteekt kan vervolgens worden aangehoekt en gehesen.



Een dergelijke hijs is alleen geschikt voor rechtstandig hijsen. Als er onderdeks in het ruim een hijs moet worden gemaakt die juist vanwege het werk onder het dek niet rechtstandig omhoog kan worden gehesen, dan is het van belang de lengten van de stropdelen aan te passen zodat de hijs toch zo vlak mogelijk kan worden neergezet nadat deze eerst een stuk tot onder de kraan of winch kan worden gesleept. Dit is vooral van belang als de hijs moet worden gewogen en op de 'schaal' wordt gezet. Als de hijs is neergezet, grijpt de havenwerker direct met een hand de strop vlak onder de runnerhaak en maakt met zijn andere hand de klephaak open. Na het leeghalen van de hijs wordt de strop weer aan de haak gehoekt en door de winchdrijver of kraanmachinist teruggedraaid het ruim in (of de wal op) (Wind 1950: 47-52).

Het maken van een hijs is iets dat men door oefening leert. Bij ieder goed passen een iets andere methode van werken en andere hulpmiddelen. Platen staal, hout, rails, pijpen, en kisten, alle vereisen ze een specifieke manier van werken. Hetzelfde geldt natuurlijk voor het stuwen van de goederen in een schip. De lading moet namelijk zo worden geplaatst dat er zo weinig mogelijk lege ruimte overblijft en deze niet kan schuiven. Ook is een goede verdeling van het gewicht van belang om te voorkomen dat het schip gaat hellen.

Tot de Tweede wereldoorlog stond de technische ontwikkeling in de stukgoed grotendeels stil hoewel er vanaf 1920 elektrische wagens en vorkheftrucks werden ingezet voor het transport op de wal. Zoals een oud-havenarbeider het in 1989 verwoordde: "In 1920, als de hijs met goederen het schip uitkwam en op de kade werd gezet, dan moest je met de rolwagen, dat is een ijzeren kar die je moet trekken met twee man, de goederen de loods inrijden. Later kwamen de rampsonen, ja zo noemden we die, dat waren van die vervoerwagens met een platte bak. Daar moest je voorop staan en een elektrische motor dreef die kar aan. Die kar kon voor- en achteruitrijden. Dat was een hele verbetering, want je hoefde zelf niet meer te trekken." (Baart 1989: 55). De ontwikkeling van kleine transportmiddelen als de wagens met een platte bak, namen niet weg dat er nog steeds veel door de mensen getild en gesjouwd moest worden. Daarbij was niet alleen het gewicht een belangrijke factor – er werden eenheden van honderd kilo met menskracht verplaatst – maar ook de aard van de goederen was van grote invloed op

de beleving van het werk. Als we de havenarbeiders die in 1989 op hun werk terugkeken (Baart 1989) zelf aan het woord laten, dan komt een beeld naar voren van vies, zwaar werk dat soms ook in onaangename klimatologische omstandigheden werd verricht, want het werk ging door of het nou vroom of snikheet was. En als het buiten niet koud was, dan moest er misschien in een koel- of vriesruimte worden gewerkt.

Laten we een aantal arbeiders het woord geven. Klaas vertelde in 1989 het volgende: “Na een week wilde ik de haven alweer uit. Want het allereerste werk dat ik moest doen, was dooie varkens lossen. Dat zijn balen roggemeel van ongeveer 100 kilogram. Dat was een nationale ramp! Want dat was allemaal kapzakken geblazen. Dat is elke baal op je rug nemen.

Dooie varkens werden die balen genoemd omdat ze niet helemaal gevuld waren. Die gaven geen barst mee. Ze wegen daarom eigenlijk zwaarder dan ze feitelijk zijn. De oude rotten gooiden die zakken als het ware over hun hoofd weg. Als jij dat als nieuweling ook probeerde, dan was je je hoofd kwijt. Want dat van je afwerpen is een slag. Dat is een vak apart. Dat moest je zelf maar ervaren.”

Leo die in 1933 in de haven was begonnen, kwam in 1989 met het volgende verhaal: “Kopra moest je eerst met een pikhouweel loshakken. Zo zat dat aan elkaar gekleefd. Soms met een separatiekleed ertussen. En dat was het rotste werk dat erbij was. Want dat moest je eerst gaan staan afromen. Met drie man maakte je grote houten bakken vol, die werden overgedraaid. Als je een keer de bodem had, dan ging het wel. Want de zij liet je staan. Op de bodem zette je dan de bak, terwijl er boven een met een pikhouweel stond. Je hakte dan een geultje en dan gleed de kopra vanzelf naar beneden. Dan hoefden de scheppers alleen maar te scheppen.”

Nog een product waar diverse verhalen over werden verteld zijn de huiden. Thijs in 1989: “Als je in de huiden had gewerkt, dan stonk je er drie dagen later nog naar. Aan boord werkte je met laarzen aan. Want huiden waren altijd gepekeld. En als je dan bijna op de bodem van het schip kwam, dan stond je wel dertig centimeter in de drab. Smurrie van de huiden, vermengd met pekewater. En stinken dat dat deed. Met je haak in je hand moest je dan voelen waar de laatste huiden waren. De huiden waren opgevouwen met een touwtje er om. Als je met je haak achter het touwtje bleef hangen, dan had je er weer een. En zo werden de laatste hijsen gemaakt. Die huiden waren niet licht hoor. Dertig tot vijftig kilo. Bah, wat een vieze rotzooi was dat.”

“Kou gehad? Man hou op! Ik weet niet precies meer welke winter het was, maar weken achtereenvolgens vroom het. Soms wel twintig graden. Maar, en dat moet ook gezegd worden, we kregen dan vaak erwtensoep. Binnenschepen openleggen moesten we. Over het hele dek lag we 20 tot 30 centimeter ijs. Eerst de presenning er af. Een presenning is een dekzeil over de luiken. Eer dat je die van de luiken had. Daar was heel wat volk voor nodig. Ijs hakken. Met de winch trok je de presenning eraf. Zo zwaar was die van het ijs.”, wist Johan zich in 1989 nog over de jaren dertig te herinneren.

Natuurlijk veranderde er wel het een en ander in de vele jaren tot het uitbreken van de oorlog. De toename van het aantal hulpmiddelen dat kon worden gebruikt op de wal of in het ruim zorgde ervoor dat de productiviteit van de havenarbeider toenam. Daarnaast werd de hijscapaciteit van de kranen ook groter. In 1927 werd bovendien een kraan ontwikkeld die goederen niet meer alleen omhoog en omlaag kon verplaatsen maar binnen een hele cirkel het aangehangen product ook horizontaal kon verplaatsen. Bij de oude kranen kon dit niet, maar moest de giek eens in de week voor een groter bereik worden bijgesteld (het zogenaamde ‘derrickken’). Tijdens het derrickken kon er ook geen last aan hangen. Bij de nieuwe kraan mocht er tijdens het bijstellen wel last aan hangen en kon het werk dus gewoon doorgaan. We hebben

het hier over de top- of wipkraan. Toen er ook nog eens wipkranen werden ingezet met een 'lange lat', die vanwege hun karakteristieke beweging ook wel de jojokraan werden genoemd, waardoor direct vanuit zeeschip in de binnenvaartschepen en andersom kon worden gewerkt, leidde dat tot een forse productiviteitsstijging. In de eerste zes jaar van de jaren dertig steeg de productiviteit met bijna zeventig procent, waar wel duurdere aanschafkosten (20 – 30 %) en een hoger energiegebruik (10 – 15 %) tegenover stonden (Driel 2002: 99). Al met al traden er dus voor de Tweede Wereldoorlog ook in de stukgoed verbeteringen in de overslag op. Er bleef echter vanuit de kant van de werkgevers (stuwadoors en reders) een groot bezwaar bestaan tegen de heersende manier van werken. Tijdens het aan- en afhoeken van een hijs stond de kraan stil en een stilstaande kraan kost geld. Voor dit probleem bestond nog geen oplossing toen in 1940 de Duitsers het land binnenvielen en de haven tot stilstand kwam. Aan het eind van de oorlog vernietigde de bezetter doelbewust een groot deel van de haven om deze niet in handen van hun vijand te laten komen.

2. Havenwerk na 1945

Na de vernietiging door de Duitse bezetter van een groot deel van de havenoutillage moest de haven vanaf 1945 weer worden opgebouwd. De nieuwe haven was vrijwel identiek aan de vooroorlogse, zoals Backx in 1951 constateerde toen hij schreef dat de haven er weer ongeveer hetzelfde uitzag als dertig jaar daarvoor (Backx 1951: 322). Toch ging er iets veranderen. De eerste verandering was het gebruik van pallets of, zoals die met een mooi Nederlands woord wel worden genoemd: laadborden. Bij de pallet hoort een apparaat om ze te vervoeren, want door mensen zijn ze niet meer te hanteren zonder gebruik te maken van een hulpmiddel. Gelijk met de pallet deed de pompwagen of palletwagen zijn intrede en ook de vorkheftruck werd ingezet voor het verplaatsen van pallets. Het uitgebreide gebruik van de heftruck leidde tot een nieuwe functie in de haven, want het zou onveilig zijn om niet daarvoor opgeleide personen de vorkheftruck te laten bedienen. Naast de veiligheid was bovendien de waarde van de goederen in het geding. Als een havenarbeider een zak laat vallen is de schade beperkt, maar een hele pallet vertegenwoordigt heel wat meer waarde, om over de aanschafkosten van een heftruck maar niet te spreken.

Door de palletisering veranderde er veel in de haven en de voordelen voor de reders en stuwadoors waren groot. Aan de hand van een voorbeeld kunnen we dit verduidelijken. Volgens de conventionele manier kwamen dozen (of andere manloads) in een vrachtwagen in de haven aan. De dozen werden handmatig gelost en op de kade gezet. Vervolgens wordt van de dozen een hijs gemaakt (in een net). Deze hijs wordt in het ruim gedraaid en daar door de ploeg havenarbeiders binnenboord in het ruim gestuwd. In de aankomsthaven moest vervolgens het omgekeerde gebeuren. Van de verzender tot de ontvanger gaat iedere doos op deze manier acht keer door mensenhanden. Door bij de verzender alles op een pallet te zetten en die er bij de ontvanger pas weer af te halen, wordt elke doos in het hele traject slechts twee keer door mensenhanden aangeraakt. Jansen en Croese berekenden in 1955 dat de verplaatsing van duizend dozen over een afstand van zestig meter door één man in 36 uur kan worden gedaan. Met een vorkheftruck verplaatst een man diezelfde dozen in anderhalf uur, een forse besparing (Jansen en Croese 1955: 269-270). Omdat pallets ruimte innemen is er soms nog wel voor gekozen om de stukgoederen los in het ruim te stuwen, wat uiteraard weer ten koste van de

tijdbesparing ging. Daarnaast ging men er ook toe over om goederen als massagoed te vervoeren die voorheen nog als stukgoed werden aangeleverd. Voor goederen waarbij deze massificatie optrad, kunnen we denken aan eetbare oliën, vruchtensappen en zelfs wijn. Waar deze voorheen in draagbare eenheden werden vervoerd, zorgde het tanktransport er voor dat ze als nat massagoed van verzender naar afnemer gingen.

De technische veranderingen hadden ook gevolgen voor de onderlinge verhoudingen tussen de bedrijven. Eind negentiende eeuw waren veel van de stuwadoorsbedrijven, dus de bedrijven die onafhankelijk optraden als lader en lossers van goederen uit zeeschepen, tamelijk klein. Uit die periode stammen de namen van roemruchte havenbedrijven als Thomsen, de beide Swarttouws (Cornelis en Frans), en Müller. Waar mechanisatie het eerste optrad, was deze kleinschaligheid ook het eerst niet meer vol te houden. De bedrijven moesten groeien en vreemd kapitaal aan zien te trekken om mee te kunnen doen in de race naar sneller en beter door het aanschaffen van de modernste hulpmiddelen. In de massagoedsector was in de jaren zestig eigenlijk al geen sprake meer van zelfstandige stuwadoors, maar de voortgaande schaalvergroting dwong ze om nog verder te samenwerken met andere bedrijven. Jacques Schoufour, een telg uit de familie Swarttouw, zei het in 1979 als volgt: "We hebben met vooruitziende blik gezegd: jongens, dit is niet vol te houden, we moeten veel geld hebben en dat kan de familie niet opbrengen. Ik wist dat ik wel tegen de familie kon zeggen: jongens, je krijgt dit jaar geen dividend, maar om tegen ze te zeggen: je moet ieder jaar tien, twaalf miljoen ophoesten... Wat moest ik vertellen tegen m'n tante in Frankrijk? Die vond het al niet leuk dat ze heel weinig dividend kreeg. Tweede mogelijkheid was om me zwaar onder de last van de bank te drukken met alle risico's van dien. Maar gewoon nuchter denken en zeggen: kijk, dat is een grote concurrent en dat is een grote concurrent, we gaan die drie nou eens bij mekaar zetten." (Vrij Nederland 8 december 1979). Allerwegen trad in de haven een fusiegolf op; tientallen jaren oude bedrijven zagen hun naam opgaan in een nieuw bedrijf dat onderdeel was van een internationaal concern. Een goed voorbeeld hiervan is het verdwijnen van de naam Thomsen uit de haven. In 1873 was dit bedrijf opgericht door een Deense migrant. Door vooruitstrevend beleid groeide het uit tot een groot stuwadoorsbedrijf en een parapedaardje op het gebied van sociaal beleid. Tijdens de fusiegolf van de jaren zestig kwam er echter een eind aan het zelfstandig bestaan. Thomsen werd opgekocht door Wm. H. Müller & Co (opgericht in 1878), dat vier jaar daarvoor stuwadoor Progress (opgericht 1946) al had ingelijfd. Müller-Progress werd nu samengevoegd tot Müller-Thomsen Rotterdam (MTR), onderdeel van een internationaal conglomeraat van bedrijven Internatio-Müller, dat in 2001 ophield te bestaan. Andere concerns (Furness, NedLloyd, SHV) waren ook actief in de haven met vaak een bundeling van activiteiten: stuwadoor, reder, binnenvaart, cargadoor. In 1980 was door deze en andere fusies een situatie ontstaan dat driekwart van alle overslag in de totale stukgoed (dus inclusief de containersector) in handen was van zes bedrijven (Van der Velden 1982: 37). In twintig jaar tijd was een door en met de veranderingen in de havenoverslag forse schaalvergroting opgetreden waardoor de mensen en dus ook de havenarbeiders, steeds meer heel kleine vervangbare radertjes waren geworden. Het omzetten van stukgoed in massagoed (de massificatie) zorgde er ook voor dat de statistieken jarenlang niet meer klopten met de werkelijkheid. De SVZ benoemde sommige producten aan de hand van een internationale afspraak nog tot stukgoed toen deze allang als massagoed werden vervoerd. In 1970 herberekende de Scheepvaartvereniging de overslag van stukgoederen over de afgelopen jaren, met een daling ten opzichte van de oorspronkelijke opgaven tot gevolg.

Tabel 1. Stukgoedoverslag in miljoenen tonnen, 1964-1968

Jaar	Oude berekening	Herberekening 1970
1964	18,3	16,1
1965	18,7	16,1
1966	19,8	-
1967	22,5	-
1968	24,6	15,2
1969	-	16,1

Bron: SVZ-jaarverslag, 1963-1970

Niet alle stukgoederen lenen zich natuurlijk voor massificatie; je kunt kwalijk een lading radio's in een scheepsruim gooien om ze er na de reis uit te scheppen. Hetzelfde geldt voor het vervoer van paarden of andere levende have. Voor een zeer groot deel van deze soort stukgoederen (maar uiteraard niet de paarden en olifanten) bracht de container uitkomst.

3. Containeritis

Een deel van het traditionele stukgoed leende zich uitstekend voor massificatie, maar dat gold niet voor alles. Goederen die niet vloeibaar gemaakt kunnen worden of in droge stortgoederen omgezet, moesten nog steeds op de ouderwetse manier worden vervoerd. Een deel kon weliswaar op pallets worden verplaatst, maar het kapzakken maakte nog steeds een aanzienlijk deel van het havenwerk uit. In dat deel van de traditionele stukgoed leverde de container een flink aantal voordelen.

In een rapport van de International Labour Organization (ILO) uit 1969 noemt de schrijver er zes (Evans 1969: 10-11). De kosten van de arbeid worden lager, de snelheid van laden en lossen neemt toe, er is minder verpakkingsmateriaal nodig, schade en spil nemen af, de mogelijkheden voor diefstal worden minder en het werk wordt veiliger. Een deel van of al deze redenen worden door andere auteurs ook aangevoerd als positief gevolg van de invoering van de container. In het blad *Havennieuws* dat door de Scheepvaart Vereniging Zuid (SVZ) werd uitgegeven, stond in april 1968 dat door containers de verhouding vaar- : ligtijd van schepen aanmerkelijk was veranderd. Lag een conventioneel schip nog bijna voor de helft van het jaar in een haven aan de kade, voor schepen die containers vervoerden was dit nog maar een vijfde. En aangezien een schip vooral geld oplevert als het vaart en niet als het stilligt, werd dit als een enorme vooruitgang beschouwd.

Met houten en stalen containers met een halfronde bovenkant (een soort huifwagens) was al eerder en zelfs voor de oorlog geëxperimenteerd. Zo voerde Hudig & Pieters al voor 1940 een soort containers aan uit Engeland en voeren twee containerschepen sinds 1958 tussen Rotterdam en Harwich. In 1958 gingen zo ruim tweeduizend containers de Noordzee over; een aantal dat vier jaar later al was gestegen tot ruim 15.000 (*Havennieuws*, juni 1963). Ondanks deze vroege experimenten met containers dateren de meeste historici de komst van de eerste containers in mei 1966 (Goey 2005: 54) toen het ms *Fairland* aanlegde in de Eemhaven. Met een eigen kraan loste het schip de containers op het terrein van Quick Dispatch dat al bij de opening in 1963 berekend was op de afhandeling van containers (*Havennieuws*, september 1963). Op

initiatief van de directeur van het gemeentelijk Havenbedrijf richtte Quick Dispatch in 1965 met twee andere bedrijven (Thomsens' Havenbedrijf, en de Nederlandse Spoorwegen) een nieuw bedrijf op, dat zich specifiek met de overslag van containers zou gaan bezig houden, de Europe Container Terminus (ECT). Een jaar later sloten ook Pakhuismeesteren, Cornelis Swarttouw en Müller-Progress zich bij het samenwerkingsverband aan. De ECT zou zich ontwikkelen tot het veruit grootste containerbedrijf van Europa en sloeg in 2009 met ruim tweeduizend werknemers iets meer dan zeven miljoen containers over.

Noortman en Meeuse verwachtten in een rapport dat ze voor het nieuwe bedrijf ECT schreven dat over vijftien jaar de overslag in de containersector zou verzesvoudigen, maar het daarvoor benodigde aantal manuren met negentig procent zou dalen (1966: 13-16). Het enthousiasme over de nieuwe ontwikkeling in de havenoverslag was derhalve groot en omdat velen dit enthousiasme deelden, sprak men wel over containeritis. Overigens bestond er onder de directies van havenbedrijven ook wel enige terughoudendheid vanwege de te verwachten hoge investeringen, maar de voortrekkers van QD en THB sleurden iedereen mee. Binnen de vakbeweging klonken ook kritische geluiden. Zo dacht Wim Hulsker van de NVV-bond Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel (NBV) nog in 1968 dat het met de containerisatie wel niet zo'n vaart zou lopen. Hij meende dat er door de invoering van de containers hooguit enkele onderhoudsfuncties bij zouden komen, maar de gevolgen voor de werkgelegenheid verder beperkt zouden zijn (Steeds Voorwaarts 24 januari 1968). Ruim een jaar later kon men in hetzelfde bondsorgaan lezen dat het nog wel even zou duren voordat de container de pallet had verdrongen (Steeds Voorwaarts 18-9-1969). Het liep iets anders....

Het massale overstappen op containervoer voor de stukgoedsector vergrootte op ongekende wijze de productiviteit van de arbeid en leidde er toe dat steeds minder arbeiders nodig waren. Voor degenen die overbleven, veranderde er ook veel. Door de container verloor de stukgoedarbeider het fysieke contact met de goederen die hij moest overslaan en dat leidde inderdaad tot de afname van de mogelijkheid tot diefstal die Evans als voordeel van de containerisatie meldde. Diefstal was vanouds een activiteit in de havens waar men zich van hoog tot laag aan bezondigde. Hein Mol beschreef dit bijvoorbeeld uitvoerig in zijn autobiografische boekje uit 1932, maar we zullen ons hier beperken tot een aantal opmerkingen van door Hoeksema (1973) geïnterviewde havenarbeiders. "Het is haast niet op je eigen houtje te doen. De anderen weten het altijd. Er zit minstens zes man in zo'n ruim, je werkt nooit alleen, minstens met twee. Je ziet het toch als Piet steeds weggaat; als ie weg is kan je niet verder." "Van de collega wordt verwacht dat hij de boel niet verlinkt, verder is hij vrij. Als hij niet meedoet is hij wel gauw een 'dromerd'." Een ander zei: "De tijd dat je er min of meer uitlag als je niet meedeed is voorbij. Dat aanvaardt men nu wel zo ongeveer. Verraden doe je natuurlijk niet." Weer een ander: "Een principiële wordt niet kwaad aangekeken. Er zijn nl, heel veel die niet meedoen. Of die de anderen kunnen tegenhouden is de vraag, ieder weet nl, dat ieder zijn mond zal houden."

Door de invoering van containers werd het niet alleen moeilijker voor havenarbeiders om te stelen, maar veranderde ook de aard van het werk aanzienlijk. Voor het meeste werk op een containerterminal zijn niet meer de sterke, stoere mannen nodig die de havens vroeger bevolkten. Met uitzondering van functies als die van de sjorder, de man die op containers klimmend en klauterend deze aan het schip vastzet met stangen van 20-25 kilo, zitten de meeste mannen en vrouwen in een cabine. Om een goed beeld te krijgen van de veranderingen

zal ik eerst een antwoord formuleren op de vraag welke functies er in de haven bestonden rond de omslag van traditioneel stukgoed naar containerwerk, rond 1965.

4. Het havenwerk rond 1965

In de traditionele stukgoed werden en worden goederen uit het ruim in een hijs geplaatst. Nadat die hijs is aangehoekt tilt de kraanmachinist of winchdrijver de hijs uit het schip en draait deze over naar de wal. Daar hoeken andere arbeiders de hijs af en halen hem leeg. De goederen worden vervolgens naar een stukgoedloods gebracht of in een spoorwegwagon (die tussen de poten van de portaalkraan staat) gestuwd. Ook kan de hijs rechtstreeks van het zeeschip in een binnenvaartschip (lichter) worden gezet waar de goederen worden gestuwd door de havenarbeiders die buitenboord staan.

In 1959 heeft het Loontechnisch bureau een functieclassificatie voor het havenwerk opgesteld waaraan de volgende functies zijn ontleend. Om aan te geven hoe het werk van ieder werd gewaardeerd staat achter iedere functie het weekloon in guldens voor werknemers van 21 jaar en ouder volgens de CAO 1973 voor werknemers in de haven- en aanverwante bedrijven te Rotterdam.

- I. Havenarbeiders. Als ze binnenboord staan (putgasten, de mensen die in de put ofwel het ruim werken), verplaatsen en stuwen ze de goederen aan boord van schepen en eventueel op de kade of in loods. Buitenboord (in lighter ofwel binnenvaartschip) halen ze de hijs leeg en stuwen ze de goederen. Als ze dit op de kade doen, dan heten ze afhoekers of walwerkers. Sinds 1962 was de benaming voor deze arbeiders in de CAO's: stuwder. Loodswerkers stapelen de goederen in een loods. (Loon: 273,58, na 1 jaar 278,23 en met certificaat basisopleiding 281,71)
- II. De kras of onderbaas (ploegleider) geeft rechtstreeks leiding aan een ploeg stuwder. Loon: (Loon: 303,03, na twee jaar 306,40)
- III. De winchdrijver hijst de hijs met de winch, een aan boord van het zeeschip opgesteld hefwerktuig. (Loon: 251,60)
- IV. De kraanmachinist hijst de hijs in of uit het schip vanuit de portaalkraan die op de kade staat opgesteld. (Loon: 278,23, na 1 jaar 303,03)
- V. De bootsman geeft aanwijzingen aan winchdrijver en kraanmachinist met behulp van vaststaande armgebaren omdat vooral de kraanmachinist geen goed zicht heeft op de hijs. (Loon: 286,36)
- VI. De vorktruckrijder verplaatst de goederen met een heftruck tussen kade en loods. (Loon: 273,58, na 1 jaar 286,36)
- VII. Controleur ziet toe op de juistheid van de aangegeven hoeveelheden in opdracht van de leverancier of afnemer. (Loon: 278,23, na 1 jaar 286,36)
- VIII. Botenbaas heeft de algehele leiding bij het laden en lossen van een schip. (Loon: verdeeld in vier klassen van 322,40 tot 408,81).

Het loon dat werd verdiend geeft de volgende waardering per functie aan, waarbij 1 als hoogste is gesteld:

1. Botenbaas
2. kras, onderbaas, ploegleider (reepgast)
3. bootsman, vorktruckrijder
4. controleur, kraanmachinist
5. putgasten, havenarbeiders buitenboord, afhoekers, walwerkers, loodswerkers
6. winchdrijver.

Deze indeling komt niet helemaal overeen met de gezagsverhouding zoals de arbeiders die zelf in 1961 voelden. Dat blijkt uit het SORAH onderzoek dat toen werd verricht en waarbij de hiërarchie er als volgt uitzag: baas-kraandrijver-controleur-bootsman-reepgast-havenarbeider (NSS 1961). Wat echter duidelijk is, is dat de botenbaas onder de mensen die rechtstreeks betrokken zijn bij het havenwerk bovenaan de piramide staat. In Rotterdam hebben botenbazen geen beste naam. Zelfs een van de iconen van de stad, het beeld Stad zonder Hart van Ossip Zadkine, is op negatieve wijze vergeleken met een botenbaas: 'een grote muil, zijn klauwen staan verkeerd en hij heeft geen hart in zijn donder'. Dit beeld refereert vooral aan de vooroorlogse botenbaas, die volgens de overlevering inderdaad maar een ding voor ogen had: tonnen draaien en verder interesseerde de mens van de havenwerker hem niets. Na de oorlog is door scholing niet alleen de productiviteit en kennis van de gewone havenarbeider vergroot, maar ook getracht de botenbaas een andere aanpak bij te brengen.

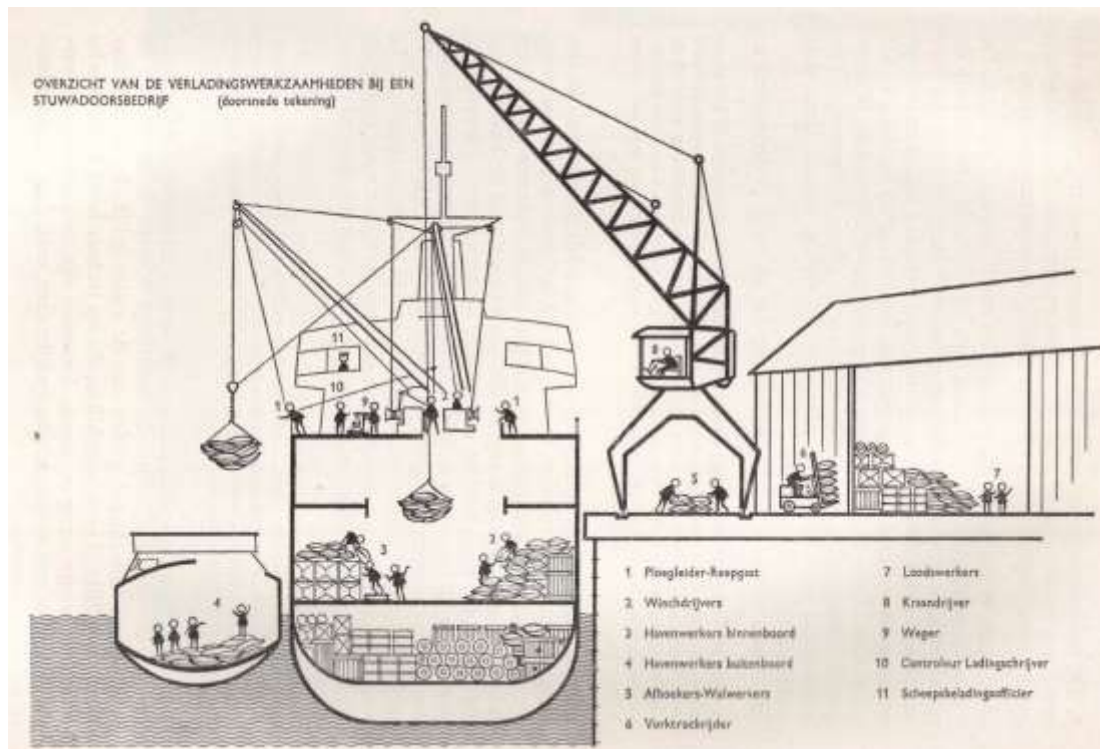
In *Havennieuws* van maart 1963 werd het werk van een botenbaas aldus beschreven aan de hand van de werkzaamheden van een van hen: 'Als botenbaas praat hij met zijn chef, de inspecteur, met de stuurman van een schip, met wie hij nauw samenwerkt bij het stuwen van de lading. Hij praat met de krassen, die hem aan boord assisteren en met de arbeiders in het ruim, die uiteindelijk het ladingsplan uitvoeren, dat de botenbaas in zijn bezit heeft.

Verder kijkt de botenbaas. In elk ruim van het schip dat hij onder handen heeft. Hij controleert of de lading volgens plan wordt gestuwd, ziet erop toe dat een zware lading niet op een lichtere terecht komt, laat het veranderen als het fout is. Praat dan weer en wijst bovendien. [...] Baas Mirrer is volkomen door zijn werk gegrepen. "Ik sta soms op mijn benen te trillen als een schip weg moet. Als na de schafttijd de jongens wat lang op zich laten wachten denk ik maar "Jongens, kom nou toch, schiet toch op. De schuit moet vol".' Deze houding van Mirrer laat aardig zien dat ook onder de nieuwe verhoudingen het draaien van veel tonnen van het grootste belang bleef voor de botenbaas, de stuwadoer en de haven als geheel.

Bangban Oetomo tekende in dezelfde periode als aanvulling op het ideale beeld dat in *Havennieuws* werd geschetst dan ook het volgende op: 'Gevaren zijn er ook door het jachten en de roekeloze manier waarop men werkt; als aan een strop bijvoorbeeld 1 ½ ton mag hangen, gebeurt het vaak, dat ze 2 ton eraan hangen. Vandaar die vele dodelijke ongelukken. Een week na zo'n ongeluk zijn de mensen voorzichtig, maar daarna is de dode weer vergeten en werkt men even roekeloos als te voren. Deze manier van werken komt door de houding van de botenbazen. De meesten van deze bazen bevallen mij niet; zij beschouwen je niet als mens, voor hen ben je een nummer, meer niet.

Verschrikkelijk was het schreeuwen, schelden en vloeken, dat de hele dag doorging, je hoorde niets anders. En het eerste wat die bazen zeiden, als je eens een vergissing beging was: ...! als je het niet goed doet, ga je maar weg, aan het hok staan honderd man om je plaats in te nemen.'

Laten we echter terugkeren naar de werkzaamheden zelf. De onderstaande illustratie uit het boek van Ter Hoeven (1963: 175) geeft op zeer duidelijke wijze aan hoe een schip werd geladen en gelost.



In werkelijkheid waren de functies niet zo strikt gescheiden als uit het bovenstaande functieschema lijkt. Zo haalden stuwiers soms certificaten waardoor ze ook mochten werken als bijvoorbeeld vorktruckrijder of winchdrijver. Ook het werk van de tallyman die aan boord van schepen of op de wal en in loods telwerkzaamheden verrichtte, werd vaak gedaan door een stuwier met het vereiste certificaat. Hij ontving dan 291,18 gulden. De tallyman heeft eeuwig roem heeft gekregen in het liedje "Day-O (The Banana Boat Song)" van [Harry Belafonte](#) waarin de volgende zin voorkomt: 'Come, Mister tally man, tally me banana'.

Voor de onderlinge verhoudingen tussen de havenwerkers was een belangrijk kenmerk van dit type havenarbeid van groot belang. Dit betreft het feit dat de werknemers in een ploeg werken en daarbinnen vaak met een vaste maat. Die ploegen werden vanouds bij de aanname vastgesteld, maar door de overgang van losse arbeid naar meer geregelde arbeid trad ook hierin een verandering op. Sinds 1956 stelde de werkgever bij de arbeidspool SHB vaste ploegen samen omdat deze een aantal voordelen hadden boven telkens opnieuw gevormde ploegen. Ploegvorming leidde volgens de verslagen in *SHV mededelingen* van september 1955 en februari 1956 tot een prettiger werksfeer, veiliger werken, en een beter animo om te werken. Bovendien was de arbeid zo beter te beoordelen en was via de bootsman een beter contact tussen ploeg en SVZ mogelijk. Deze kernploegen vielen niet per se samen met de werkploeg, die soms groter kon zijn. Vaste ploegen werden, als dat door het soort werk nodig was, namelijk aangevuld met

andere havenarbeiders. Overigens was niet alleen de werkgever voorstander van vaste ploegen, maar maakte de vakbeweging er zich ook sterk voor. In *Transport* stond in 1955 ook een aanbeveling voor vaste ploegen in het kader van de 'grotere erkenning van de havenarbeider als mens' en om een eind te maken aan het gesol met individuen. De ploeg was voor veel havenarbeiders een belangrijk aspect van hun werk. In 1979 beschreef Vrij Nederland de ploeg Schildwacht, die zo was genoemd naar zijn ploegleider. "We hebben het er wel eens over gehad wat er zou gebeuren als de ploeg uit elkaar gehaald zou worden. Ik zou wat in de bouw zoeken. En als ik bij m'n maats weg moet, denk ik, stappen de anderen ook op." Alleen al uit deze uitspraak blijkt het belang dat havenarbeiders aan de ploeg hechtten.

Over de ploegsterkte zijn in de loop der jaren de nodige conflicten voorgevallen want met minder man werken, betekende in de meeste gevallen dat het werk zwaarder werd. Vandaar dat met ingang van de CAO voor 1972 in artikel 27 niet-bindende voorbeelden werden gegeven. We lezen daar, om twee voorbeelden te geven, dat bij het werken in zakgoed waarbij moet worden gekapzakt en aangegooid een grootte van 14 man wordt geadviseerd. Bij losse huiden 10 man en bij stammen hout 6 man.

De opkomst van de containersector ging gepaard met het langzaam verdwijnen van de functies die in de stukgoedsector bestonden. De eerste containerwerkers vielen uiteraard nog onder de gewone stukgoedsector, maar dat veranderde al snel. Heetten ze aanvankelijk nog allemaal 'terminalwerker', uiteindelijk kwamen ook hier voor de sector specifieke functies zoals de al genoemde sjorder, de tugmaster-chauffeur en de vancarrier-chauffeur. De containersector en de stukgoedsector groeiden uit elkaar waarbij de lading van de laatste door de eerste grotendeels werd opgeslokt. De ECT begon met personeel uit de traditionele havenbedrijven, maar ook daaraan kwam een einde. Zoals Bosselaar, hoofd personeelszaken van de ECT het in 1984 omschreef: "Zij kregen eensklaps te maken met een type havenwerk dat aanzienlijk afweek van wat zij gewend waren. Op de sjorders na komen zij vrijwel niet meer aan boord van het schip. Ze opereren in elk geval niet meer in groepsverband. Ze blijven voornamelijk aan de wal en werken individueel. Op een containerterminal is de man een bediener van iets; hij zit aan het stuur van een machine – of hij vervult voorbereidende, administratieve zaken. [...] Mensen die uit het stukgoed kwamen, hadden de neiging om hun nieuwe taken telkens te toetsen aan hun ervaringen. En het is menselijk om het verleden te idealiseren. Daarom moest een eigen identiteit worden ontwikkeld, een eigen bedrijfscultuur [...]. We wilden elke mogelijke vergelijking tussen het werken met containers en het werken in stukgoed uitbannen' (Furnexpress jrg. 13, no. 8, 1984: 10-12).

Dat Bosselaar de situatie misschien iets rooskleuriger voorstelde dan anderen haar soms ervoeren, mag blijken uit de uitspraak van een containerwerker uit 1979: "Bij het lossen krijg je je opdrachten vanuit de radio. Dan zit er zo'n kerel de hele tijd in dat ding te lullen, dat hoor je daar boven. [...] De hele dag of nacht hoor je die vent ouwehoeren uit dat hokkie. Dan heb je ontzettend veel storing in dat ding, nou dat is hetgeen waar ik helemaal knettergek van word" (GAK 1979).

5. Werkomstandigheden

Havenwerk in de traditionele stukgoedsector, maar evengoed in de machinale en graansector staat bekend als vuil, zwaar en gevaarlijk. Wat mensen die onbekend zijn met het moderne havenwerk misschien niet verwachten, is dat ook het werk in de containersector volgens een onderzoek van de Arbeidsinspectie uit 2007 fysiek belastende aspecten kent (Arbeidsinspectie 2007: 16). Vooral het sjoeren, stekkeren (aankomen van twistlocks, de verbindingstukken tussen containers) en stoffen en strippen (vullen en leeghalen van containers) is zwaar volgens de internationale NIOSH normen. In 73 procent van de inspecties trof de Arbeidsinspectie overtredingen aan boven de NIOSH grenswaarde; bij de traditionele stukgoedbedrijven was dat percentage overigens wel hoger, 83 procent. Aangezien dit rapport zich beperkt tot het werk in de traditionele stukgoedsector van voor de opkomst van de containersector laat ik bovengenoemd aspect echter verder rusten. Het laat echter wel zien dat de verschillen tussen stukgoed en container soms minder zijn dan verwacht.

Om de gevolgen van het vuile en zware werk enigszins te compenseren, betaalden de stuwadoorsbedrijven toeslagen. In de CAO voor 1973 treffen we bijvoorbeeld enkel verhoogd taakloon (fl 2,03 voor een taak van 3,5 tot 4,5 uur afhankelijk van het werkrooster) aan voor los gestorte kopra, dubbel verhoogd taakloon (fl 4,06 per taak) voor huiden en kapzakken van balen zwaarder dan 80 kilo) en een koudetoeslag van fl 1,65 per taak als het in De Bilt vijf graden vroom. Ook kregen havenwerkers die in vriesruimten en koelcellen moesten werken een koudetoeslag van 44 cent per gewerkt uur. Een stuurman eerste klas met twee jaar ervaring verdiende volgens deze CAO een uurloon van fl. 7,39 waarbij hij zijn loon aardig kon aanvullen met de diverse verhoogde taaklonen, koudetoeslagen of door het behalen van een certificaat zodat hij bijvoorbeeld ook kon worden ingezet als vorktruckrijder, winchdrijver of tallyman. Vanwege het zware karakter van de havenarbeid kwamen op 1 januari 1971 twee verboden tot stand. Een algemeen verbod voor havenwerk dat alleen met ladders bereikbaar is en een verbod op zware havenarbeid voor arbeiders van 60 jaar en ouder tenzij zij hiertegen zelf geen bezwaar maken. Toen Baart onderzoek deed naar de hart- en longfuncties van de oudere havenarbeider concludeerde hij dat deze verboden verstandige beslissingen waren, maar tevens constateerde hij dat de havenarbeiders die al 15 jaar in de haven werkzaam waren, een lagere bloeddruk en cholesterol hadden dan de gemiddelde populatie (Baart 1973, deel 2: 16, 21). Voor de echt sterken, die het werk al een tijd volhielden, was havenwerk volgens Baart dus zeker niet ongezond.

De belasting voor rug en gewrichten is door Baart uiteraard niet onderzocht, maar daar gaan veel klachten van ex-havenarbeiders uit de interviews uit Bijlage 2 over. Het kapzakken van zakken van 80 of 100 kilo wordt genoemd als in ieder geval zeer zwaar werk. Inmiddels is het maximaal toegestane gewicht om te tillen via 75 en 50 kilo teruggebracht naar 23 kilo, maar in de praktijk wordt met die regelgeving nog wel eens een loopje genomen. Dat was in 1964 trouwens al zo, getuige een bericht in vakbondsblad *De Haven* van 12 december. De door de ITF vastgelegde norm was toen weliswaar 75 kilo, maar er werd nog steeds 100 kilo gekapzakt. Dit als reactie op de gemelde opmerkingen van deskundigen dat er in de haven nauwelijks meer gesjouwd werd en de productiviteit mede daardoor zo laag zou zijn in vergelijking met andere havens, in het bijzonder die van Antwerpen. Botenbaas Wim Koppenhol die in november 1965 hiernaar werd gevraagd in *Hieuw-op*, het personeelsblad van Cornelis Swarttouw, was heel

stellig over het havenwerk in 1933, toen hij zijn carrière in de put begon: “Zwaar werk was het toen, heel wat anders dan tegenwoordig.”

Waar vrijwel iedereen het ook over eens is dat is dat havenwerk gevaarlijk werk is. Dat een zeeschip dat rondhout (stammen) vervoert een ‘armen- en benenboot’ werd genoemd had niets te maken met de aanblik die het schip bood, maar met het feit dat beide ledematen nogal eens braken bij het werk aan boord. Hein Mol meldde in 1920 (258) de aantallen dodelijke ongevallen in de jaren 1905-1914. Dat waren er 132 of ruim 13 per jaar, een aantal dat hem de volgende zin opdroeg: ‘De haven kan met recht het slagveld van den arbeid worden genoemd, duizenden hebben daar den tol aan hun beroep betaald, tientallen zijn gezond van lijf en leden naar hun werk getogen om eenige uren later als vormlooze vleeschklompen te worden ongeborgen in de doodenkamer van het ziekenhuis’ (Mol 1920: 257).

Toenemende kritiek, het optreden van vakbonden, wetgeving en voortgaand inzicht leidden ertoe dat ook de havenondernemers meer het belang in gingen inzien van veilig werken. Bij Thomsens’ Havenbedrijf werden om het veilig werken te bevorderen al voor de oorlog Veiligheidsdagen georganiseerd waarop in een wedstrijdsfeer de arbeiders werden gestimuleerd om veilig te werken (Rotterdamsch Nieuwsblad, 25 november 1938). Na de oorlog werd er voortdurend op gehamerd om veilig te werken en dat was niet zonder resultaat. Het aantal ongevallen per havenarbeider dat zo ernstig was dat het verzuim tot gevolg had, daalde van 0,42 in 1950-1954, via 0,39 in 1960-1964 naar 0,15 in de jaren 1970-1974 (Van der Velden 1982: 239).

Volgens de ARBO-factsheet *‘ongevallenanalyse in de havensector’* van Cees Paas uit 2011 waren er in de periode 1998-februari 2004 door ongevallen 20 dodelijke slachtoffers te betreuren, een jaargemiddelde van iets meer dan 3. In de jaren sinds Mol zijn woorden schreef is er dus veel ten goede veranderd, maar nog steeds staat havenwerk bekend als gevaarlijk.

6. Hoe kwamen de havenarbeiders aan werk?

In de negentiende eeuw, toen de haven aan een groeispurt begon als gevolg van de groei van het Duitse Ruhrgebied, de aanleg van de Nieuwe Waterweg en de algehele groei van de Nederlandse economie, waren de havenarbeiders in eerste instantie vooral mensen die in de oude Rotterdamse stadsdriehoek woonden. Al snel kwamen er echter duizenden mensen van buiten. Aangelokt door de grote hoeveelheid banen traden buitenstaanders toe tot het Rotterdamse proletariaat. Ze kregen geen vaste banen, geen veilig werk en geen uitzicht op verbetering, maar wel de kans om via hard werken een boterham te verdienen. Scholing was niet nodig of zoals Henriette Roland Holst in 1901 de vraag naar arbeiders door havenondernemers (of in haar termen het handelskapitaal) beschreef: ‘Het raapt zijn arbeidskrachten van overal samen, kan allen gebruiken wier sterke ruggen en gespierde armen hen tot tillen en sjouwen in staat stellen. Het concentreert in de groote havenplaatsen een bevolking van ongeleerde arbeiders, samengestroomd uit alle provinciën, in breeder stroom naarmate op het platteland groter werkeloosheid heerscht. Het treedt op in brutale winstzucht, met volkomen geringschatting van lijf en leven, gezondheid en kracht ‘zijner’ arbeiders. Het geeft schatten uit voor de inrichtingen, die zijn winst kunnen vergrooten: dokken, kaden en pakhuizen, liften, stoom-hydraulische en elektrische motoren, maar aan eenige inrichting tot vermindering van de gevaren bij het lossen en laden denkt het niet. Het dwingt zijn

arbeiders, somtijds 12, 18, 24 en meer uur achtereenvolgens te werken, voedsel en drank gebruikend onder 't werk, als de boot kolen, de machine olie, dan weer dagen en dagen door te brengen lanterfantend, slenterend op den uitkijk naar arbeid. Het doet het gansche leven van den arbeider vergaan in onregelmatige afwisseling van overarbeid en werkeloosheid, afmattend gejaag en doelloos geluier; het ontnemt aan den arbeid zijn opvoedende werking; zijn scholing tot orde, regelmaat, evenwicht der fysieke en geestelijke krachten. Het heeft niet als de industrie belang bij een zekere mate van intelligentie en kennis zijner arbeiders; het neemt ze en laat ze, louter spieren en peezen.' (Roland Holst 1902: 162-163).

Deze beschrijving van het soort arbeider waarnaar de havenbaronnen in die tijd op zoek waren, is sindsdien niet overtroffen. Een specifiek aspect van de haven van Rotterdam is dat daar rond 1900 de wilde vaart overheerste met als gevolg dat de aankomst van schepen minder geregeld was dan bij de lijnvaartrederijen die op vaste tijden aanmeerden. De bedrijven die zorgden voor laden en lossen, de stuwadoorsbedrijven, hadden dus ook op minder geregelde basis mensen nodig (Gaastra 1975: 222). In 1913 was als gevolg van deze situatie slechts ongeveer 12 procent van de havenarbeiders in vaste dienst bij een van de grote lijnvaartreders of stuwadoors. Nog eens zo'n 21 procent was los-vast wat betekende dat deze geoefende mensen eerste keus waren bij het aannemen van bootwerkers. De overige 8.000 arbeiders konden slechts hopen werk te vinden op een van de enkele tientallen aanneemplaatsen waar de werkbazen mannen 'bestaken' uit de grote overvloed. Maar er waren veranderingen op til. De technische veranderingen vereisten ook een nieuw type arbeider, eentje die wel zij het slechts beperkte scholing had ondergaan. De groei van het aantal kranen, de ingebruikname van de graanelevatoren en de aanschaf van laadbruggen noodzaakten de ondernemers meer mensen in dienst te nemen die een vaste relatie met het bedrijf hadden omdat ze niet meer zo eenvoudig vervangbaar waren. Het bedienen van die mechanische laad- en losmiddelen versterkte tegelijk ook de positie van de havenarbeiders, want een vakman kan over het algemeen hogere eisen stellen dan de ongeschoolde die opgaat in een veel grotere massa lotgenoten. De toegenomen scholings- of in ieder geval vaardigheidseisen verbeterden met andere woorden de marktpositie van de havenarbeiders.

Havenondernemers zagen in toenemende mate het belang in van een geregelder arbeidsmarkt omdat deze de binding van de arbeiders met het bedrijf zou kunnen vergroten, waar havenarbeid nu voor velen een vluchtroute was. Afgemonsterde zeelieden, werkloze grondwerkers en opperlieden zonder werk; allen wisten ze hun weg naar de haven te vinden als het zo uit kwam. Er gingen steeds meer stemmen op dat het vaste personeelsbestand moest groeien. En dat gebeurde ook. Zo veranderde de verhouding los-vast fors. Bedroeg deze in 1913 nog 88:12, in 1939 was de verhouding 57:43 (Rotterdamse Havenkroniek 3, 1939).

Ook de positie van de lossen veranderde. Dat ze her en der tot in kroegen aan toe werden aangenomen en vaak tevergeefs stonden te wachten op werk was velen een doorn in het oog. Niet in het minst in de ogen van de opkomende vakbeweging. De definitieve doorbraak van een minder ongeregeld systeem vond plaats tijdens de Eerste Wereldoorlog. Als gevolg van de internationale duikbotenoorlog kwam de internationale handel voor een groot deel stil te liggen en dus ook het havenbedrijf. De werkloosheid groeide en de mannen die wel werk hadden, voelden de dreiging van werkloosheid boven hun hoofd hangen. Op vrijdag 22 juni 1917 legden de havenwerkers massaal het werk neer en eisten de instelling van een arbeidsreserve, een pool waarin havenarbeiders geregistreerd zouden zijn waardoor niet iedereen zich meer als zodanig kon aanbieden voor werk. Al na enkele dagen kregen zij hun zin. Er kwam een Havenreserve

waarvoor 4.500 arbeiders werden ingeschreven die het eerste recht op werk hadden en bij werkloosheid een uitkering zouden ontvangen. Na enkele veranderingen in het systeem kwam in 1919 de Haven Arbeids Reserve (HAR) tot stand.

In 1930 beschreef P. de Joinville (299-300) de arbeidsbemiddeling door de HAR als volgt. De ingeschreven arbeiders waren verdeeld over een aantal groepen. Op de eerste plaats kende het systeem blikvasten; arbeiders die weliswaar via de HAR waren bemiddeld, maar in de praktijk altijd bij hetzelfde bedrijf werkten. Alle niet-blikvasten waren verdeeld in drie klassen die konden worden herkend aan de kleur van hun werkboekje. De blauwen moesten zich dagelijks melden en kregen als er geen werk voor ze was een uitkering. De bruinen moesten zich ook melden, maar hadden geen recht op een uitkering uit de HAR. En dan waren er nog de houders van weekkaarten of gelegenheidsarbeiders. Zij hoefden zich niet te melden en ontvingen ook geen uitkering, maar hadden wel het recht om in de haven te werken wat ze vaak naast ander werk deden.

Op twee plaatsen in de stad stond een aanneemlokaal (de 'hokken'). Aan de Leuvehaven (later St. Job aan de Westzeedijk), en op zuid aan de Maashaven waar de dagelijkse aanmelding plaats vond. Telkens voor een taak van vier of viereneenhalf uur probeerden de HAR-mensen aan werk te komen en als dat niet lukte, dan kregen ze een stempel in het boekje. Op vrijdagavond en zaterdagmiddag na afloop van de taken vond uitbetaling via de HAR plaats. Dit systeem was misschien niet perfect, maar maakte wel ten dele een einde aan de ongeregelde inkomsten en in ieder geval de uitbetaling in kroegen die in de periode daarvoor voor veel arbeidersgezinnen een drama betekende. Voor pa thuis kwam verdween namelijk behoorlijk wat van het loon in de kas van de kastelein.

Het grootste bezwaar tegen de HAR was dat het geen werkgever was, maar slechts een bemiddelaar. De arbeiders waren daardoor afgezien van de blikvasten telkens in dienst bij een andere baas. In 1954 werd aan dit bezwaar tegemoet gekomen door de opheffing van de HAR en de oprichting van de Centrale voor Arbeidsvoorziening (CvA) (Jensen 1964: 224-6). Via deze CvA waren de havenarbeiders rechtstreeks in dienst bij de SVZ en dat maakte een einde aan de losse arbeid in de haven van Rotterdam. Arbeiders hadden nu recht op een garantieloon van 80 procent van het normale loon, plus betaling voor de melding wat leidde tot een vrijwel normaal loon ook op dagen dat er geen werk was. Ook aan de willekeur kwam een einde doordat de baas nu niet meer uit de bij het hok verzamelde arbeiders kon kiezen maar er werd gekozen via het 'houten-baas-systeem'. Dit hield in dat de arbeider zijn werkboekje in een houten kastje deed met de naam van de baas waar hij wilde werken. Als deze keus overeen kwam met de keuze van de baas dan werd de arbeider daarheen gestuurd. Kwamen de keuzes niet overeen dan bepaalde de CvA waar de arbeider heen moest. De arbeiders kregen ook nu een boekje met een bepaalde kleur (blauw, bruin, groen), maar nu correspondeerde de kleur met de lengte van het dienstverband en het daarbij horende loon. In 1967 werd de CvA omgezet in een van de SVZ onafhankelijke stichting, de Stichting Samenwerkende Havenbedrijven (SHB), maar het systeem veranderde nauwelijks. Tot 1999 toen de SHB een gewoon bedrijf werd dat als SHB Havenpool verder ging tot het faillissement tien jaar later.

Echte los arbeiders bestonden er in de haven van Rotterdam niet meer sinds de oprichting van de CvA in 1955. De meeste arbeiders waren in dienst bij een van de tientallen stuwadoorsbedrijven terwijl de CvA-SHB fungeerde als een soort buffer om tijdelijke personeelstekorten op te vangen. De verhouding vasten-lossen was al aanmerkelijk veranderd sinds 1900 en in 1952 was het aantal vasten voor het eerst groter dan het aantal los arbeiders

(SVZ-jv, 1952). In 1978 was de verhouding personeel van de SHB : arbeiders in dienst van havenbedrijven 15:85 en bij het ter ziele gaan van de SHB had deze eens machtige organisatie nog slechts enkele honderden personeelsleden. Naast de officiële inleen via de SHB kende de haven door de tijd heen altijd het verschijnsel van aanwerving van mensen via koppelbazen. Het ging dan om mensen die niet via de gebruikelijke kanalen aan een baan konden komen, maar wel de bedrijven uit de brand hielpen, de zogeheten 'opstappers'. Geliefd bij de koppelbazen en havenondernemers maar gehaat door het reguliere personeel en de vakbonden omdat zij de lonen drukten en door hun gebrek aan kennis en ervaring de veiligheid in gevaar brachten. Binnen de vakbeweging velde men ondanks de vele nadelen die het bestaan van opstappers meebracht, toch een minder hard oordeel over deze mensen aan de onderkant van de arbeidsmarkt dan men misschien zou verwachten. Illustratief daarvoor is de onderstaande beschrijving van het bestaan van een opstapper die in het vakbondsblad *Steeds Voorwaarts* verscheen op 3 oktober 1964. "Buiten op het terras van een café van het Groothandelsgebouw zit een man op een stoel ineengedoken. Hij probeert wat te slapen. Als we hem storen, doet hij eerst wat wantrouwend. Dan komt zijn verhaal. Hij heeft zestig uur aan een stuk gewerkt. In het ruim van een schip. Voor een koppelbaas. Toen het karwei gedaan was, zei de koppelbaas: Jou ken ik niet. Sodemieter jij maar op! Dat heeft hij toen gedaan, naar het caféterras, 'Morgen om zes uur wil ik bij het Centraal Station gaan staan, meneer. Zien dat ik ander werk krijg.' De man aanvaardt de paar broodjes die wij bij ons hebben graag; vertelt, dat hij de laatste 24 uur niets heeft gegeten. De man blijkt dakloos te zijn, 39 jaar oud, maar lijkt wel 50. Hij is een van de vele tientallen die 's nachts in Rotterdam buiten slapen. Hij is ook een van de velen die door het gilde der koppelbazen aan werk worden geholpen. Soms geven die koppelbazen wat zij beloven; soms veel minder.

Rotterdam - 's Morgens zes uur of 's avonds acht uur. Plaats van handeling het trottoir voor het Centraal Station. In de brede vensterbanken – de jongens die in de 'gallemiese' zijn. Als je in de gallemiese bent, heb je vrijwel geen cent op zak. Je rookt de goedkoopste shag die er is, je hebt geen vaste baas en geen huis ... en je wacht op de koppelbaas. Die heeft onder zijn 'vaste' arbeiders nogal verloop. Daarom kan hij jou altijd wel als aanvulling voor zijn arbeidsreserve gebruiken. Hij neemt je in zijn bus mee naar de chemie, naar Esso, naar de scheepsbouw, naar Verolme, naar de havens.

Daar leent hij je uit aan de officiële werkgever. Hij regelt je uurloon, hij betaalt je - als hij het doet - iedere dag na het karwei in een louche cafeetje of zo maar op straat.

Als je nachtdienst hebt, hang je overdag in de buurt van het station rond; hoef je 's nachts niet te werken, dan kan je een slaappleats zoeken als de nette burgers van straat zijn.

Je kruipt dan op de lege stoel van een terras, in de gangen van de in aanbouw zijnde metro of van de spoorbrug. In een auto die toevallig open is."

Al bedreigde het bestaan van koppelbazen het loonpeil en de veiligheid voor de gewone havenarbeiders, in aantallen was er niet echt sprake van een groot probleem. Volgens het *Rotterdamsch Nieuwsblad* van 29 augustus 1970 bedroeg hun aantal tussen de drie- en vijfhonderd per dag op een totaal aantal havenarbeiders van bijna 15.000. De Rotterdamse haven werd in deze zin dus steeds meer een gewone bedrijfstak waar de meeste mensen in dienst zijn van de bedrijven en slechts een beperkt deel van de mensen via andere kanalen wordt geworven.

7. Waar kwamen de havenarbeiders vandaan?

In de internationale literatuur over havenarbeid en vooral bij de auteurs die op zoek waren naar een typische havenarbeiders subcultuur overheerst de mening dat havenarbeiders in specifieke buurten bij elkaar wonen. In andere steden mag dit misschien zo zijn, in Rotterdam was daar geen sprake van.

Uiteraard woonden de eerste havenarbeiders in de oude stadsdriehoek, gezien de grootte van Rotterdam in die tijd op loopafstand van de haven. Na de groei van de haven, de uitleg van de stad en de sprong over de Maas naar zuid veranderde dit enigszins. Veel nieuwkomers vestigden zich in de nieuw gebouwde wijken op Noord en Zuid, maar ook daar woonden ze tussen de beoefenaren van andere beroepen. Overigens is het nog steeds vaak genoemde beeld dat de nieuwkomers in grote meerderheid van de Zuid-Hollandse eilanden en Zeelanden kwam en zich op zuid vestigden naar het rijk der fabelen verwezen. Slechts ongeveer zes procent van de immigranten uit de jaren 1865-1909 kwam uit Zeeland en een vergelijkbaar percentage kwam van de eilanden (Bruggeman 1998: 151-152). Een iets grotere groep migranten kwam uit Noord-Brabant maar veruit de grootste groep was afkomstig uit de eigen provincie en meer specifiek de omliggende gemeenten. Ook het idee dat de meeste Zeeuwen en eilanders zich op zuid vestigden is een hardnekkig misverstand. Deze groepen hadden evenals de meeste andere immigranten een voorkeur voor de buitenwijken, maar dan vooral voor Rotterdam-Oost. De nieuw gebouwde wijken op zuid vormden in de jaren tot de Tweede Wereldoorlog een 'gemêleerde groep van spoorwegbeambten, spoorwegarbeiders, kantoorbedienden, zeelieden, losse arbeiders en bouwvakkers' (Harst 2006: 52) en we treffen daar natuurlijk ook havenarbeiders aan. Het pesterige 'boerenij' dat Rotterdammers van de rechter Maasoever voor hun stadgenoten aan de overkant hanteerden, lijkt vooral op een misvatting te berusten. Rotterdamse havenarbeiders woonden in de periode voor de oorlog verspreid over de stad in de diverse arbeiderswijken. Uitgebreid onderzoek is daar niet naar gedaan, maar aan de hand van een onderzoek onder leerlingen van de Havenvakschool krijgen we wel een indicatie van de wijken waar de havenarbeiders in de jaren zestig van de twintigste eeuw woonden. Een op de drie leerlingen had een vader die ook in de haven werkte, maar typerender is de geografische herkomst. Dertig procent woonde in Oud-Mathenesse, Spangen, Crooswijk en Tussendijken en 65 procent kwam uit Hoogvliet, Pendrecht, Charlois, Katendrecht, Feijenoord en Bloemhof (Bernard 1965: 52-3). Deze gegevens over de leerlingen suggereren dat de havenarbeiders toen vooral uit het stedelijke arbeidersmilieu kwamen.

Vanaf midden jaren vijftig begon echter een verandering in dit kenmerk van de Rotterdamse havenarbeid. Toen gingen de havenondernemers ertoe over om mensen aan te trekken van ver buiten Rotterdam. De reden om dit te doen was dat het steeds minder lukte om Rotterdamse jongens te interesseren voor het havenwerk. Met de komst van niet-Rotterdamers was de pendelarbeid geboren. In 1950 haalde de SVZ de eerste pendelaars naar de haven, maar twee jaar later waren het er nog maar drie. Daarna groeide het aantal snel tot gemiddeld 1352 in 1954. In korte tijd werd de pendel vervolgens van groot belang voor de haven. Waren in 1955 al 17 op iedere 100 havenarbeiders pendelaars, in 1961 ging het al om 30 procent. Gedurende de hele jaren zestig bleef dit peil ongeveer gehandhaafd, maar veel hoger was het bij de CvA/SHB waar dit percentage ongeveer 60 bedroeg (Van der Velden 1982: 237). De meesten waren afkomstig uit Noord-Brabant, maar ook Zuid-Holland en Zeeland leverden een behoorlijk aandeel.

Een voorbeeld van het leven van een pendelaar ontleen we aan *Havennieuws* (september 1963: 12): “Abraham den Braber (hij woont aan het Harreveld 14 te St. Philipsland) zit in de Rotterdamse haven en hij wil er voorlopig niet uit ook. Zes jaar lang pendelt hij nu reeds naar Rotterdam. Zelf vindt hij dat lang genoeg als bewijs dat het hem goed gaat in de haven. In 1957 werd de heer Den Braber („zeg maar Bram”) benaderd door de Scheepvaart Vereeniging Zuid, die in die jaren met vele havenbedrijven grote wervingsactiviteiten ontwikkelde in „de buitengewesten” van de randstad Holland. Ook op St. Philipsland, waar de heer Den Braber ging fungeren als contactman. Door zijn toedoen werd de aandacht gevestigd op de mogelijkheden die de Centrale voor Arbeidsvoorziening van de S.V.Z. aan de Zeeuwen bood. Zo plakte hij allerlei aankondigingen op palen, hekken en muren. Ditzelfde werd overigens ook gedaan door andere havenbedrijven. Er kwam een einde aan deze wanorde en slechte praktijken toen na onderling overleg de wervingsgebieden afgebakend werden.

Niettemin heeft het voorbereidende werk van Bram den Braber vruchten afgeworpen. Er ging van St. Philipsland een bus voor de Scheepvaart Vereeniging Zuid rijden. Later zijn er nog drie bijgekomen, zodat er op het ogenblik vier C.v.A. bussen van het eiland rijden.

Bram den Braber (nu 39 jaar oud, getrouwd en vader van een dochtertje van zeven) is zelf voorman van een van de bussen. Bus 84. Het is een goede bus, vol mannen, die stuk voor stuk een trotse staat van dienst hebben. Zij hebben vrijwel zonder onderbreking eerst drie jaar lang bij Wm. H. Müller en Co in de Merwehaven gewerkt, de laatste drie jaar worden ze dagelijks met open armen ontvangen op de terreinen van Corn. Swarttouw op pier I in de Waalhaven.

Toen de heer Den Braber zes jaar geleden in de Rotterdamse haven kwam werken, was de omgeving hem niet helemaal vreemd. Kort na de tweede wereldoorlog namelijk deed hij zijn eerste havenwerkervaring op in de Antwerpse haven. Niet zo lang, maar toch altijd nog acht maanden. Met die ervaringen begon hij als putgast in het ruim van de schepen in Rotterdam. Ongeveer drie jaar later promoveerde hij tot stuurman-dek. „Het gaat heus niet slecht,” zegt de heer Den Braber. „Ik zou niet weer naar het land terug willen. ‘s Winters zeker weer stempelen en de hand ophouden voor wat geld; nauwelijks genoeg om van te leven”, zo verklaart hij. „Problemen thuis? Och, nee, ik pendel nu lang genoeg om eraan gewend te zijn. Dat geldt ook voor mijn vrouw. Toch valt het niet altijd mee, vooral niet in de winter”.

De heer Den Braber praat hier luchtigjes overheen, hij wil niet te zwaar tillen aan problemen, zo die er al mochten zijn. Wel wil hij zwaar tillen aan zijn eigen vakopleiding in de haven. „Als het mogelijk is wil ik graag hogerop.... ploegleider... misschien „kras”, denkt hij hardop met het vooruitzicht op een herexamen voor ploegleider.”

De pendelaars waren niet erg geliefd bij hun stedelijke collega's. Dat heeft misschien iets te maken met stedelijke arrogantie naar plattelanders, maar ook de onbekendheid van de pendelaars met het havenwerk en het feit dat zij minder verdienden en daardoor een loondrukkend effect op de havenlonen hadden, zorgde niet voor veel sympathie. De al eerder genoemde Wim Hulsker meldde in 1966 een anekdote over de onwennigheid van pendelaars met de haven: ‘Een Brabantse pendelaar die voor het eerst in zijn leven in Rotterdam was en daar zeeschepen zag, hoorde zich door de baas indelen ‘buiten boord’. Luid protest van de verschrikte man: ‘hij kon niet zwemmen’ (*Handels & Transport Courant* 5 november 1966). Dit was dan nog een goedmoedig verteld verhaal. Heel anders uitte een Rotterdamse havenarbeider zich tegenover een onderzoeker van het SORAH project: ‘Het zijn havenverzekers, dommekrachten zonder enig verantwoordelijkheidsgevoel, uitbeners die nog

heer en meester zijn in de haven ook. Veiligheid kennen ze niet, en ze mogen alles wat een Rotterdammer niet mag' (Bambang 1960: 31). Dat omgekeerd de pendelaars vaak niet erg positief over hun stedelijke collega's dachten, daarvan zal gezien de geschetste sfeer niemand vreemd opkijken.

Ook in het buitenland wierf de SVZ in de jaren vijftig, maar dat is eigenlijk nooit een succes geweest. Aanvankelijk werden in 1950 enkele honderden Spanjaarden uit het de Noord-Afrikaanse steden Ceuta en Melilla met trompetgeschal binnengehaald, maar al snel vertrokken ze weer. In de jaren zestig probeerde men het nog een keer, maar toen en in de zeventiger jaren bleef het gaan om een zeer beperkte groep havenarbeiders die uit andere landen naar hier kwamen.

BIJLAGE 1. TERMEN EN UITDRUKKINGEN UIT DE HAVEN

Term	Bron	Betekenis
Aanhoekers	Baart 149-158; Kobus 5; Bom 12	Mensen die op de kade hijsen voor binnenboord aanhoeken.
Aanlopen	Baart 149-158; Kobus 5	Bij vieren of hijsen ergens tegenaan komen.
Aanpikkelateur	Baart 149-158; Kobus 5	Zie Aanhoeker.
Aapje	Baart 149-158, Cocheret; Kobus 5; Blom 12	1 kilogramgewicht.
aardappelriek	Kobus 5	Een riek met stalen balletjes aan de punten. Voor het opscheppen van losse aardappelen
aardappelschop	Kobus 5	Houten schop met een groot blad
aardappelstrop	Kobus 5	Strop voor het laden en lossen van aardappelen
Achterhandje	Baart 149-158; Kobus 6; Bom 12	De helpende hand; de hand die extra steun geeft bij het tillen.
Achterjanovertjes, meester	Bom 13	Roep van bootsman aan kraanmachinst om behoedzaam te zijn.
Afhoeker	Baart 149-158; Blom 13	Iemand die afhoeft.
Aflaadcontroleur	Bom 13	Controleur- tallyman die lading controleert voor verlader (afzender).
Afnokken	Baart 149-158; Kobus 6; Bom 14	Uitscheiden, ophouden.
Afromen	Baart 149-158; Kobus 6; Bom 14	Laag voor laag weghalen (zie inbreken).
Afscheren	Cocheret; Bom 14	Balken tussen boot en kade zodat de boot de kade niet raakt.
Alles uit z'n werk	Baart 149-158; Kobus 5; Bom 15	Zo snel mogelijk vieren.
Amerikaantje	Baart 149-158; Kobus 7	Dubbele hijs in een strop.
Amsterdammer	Mol 55, Baart 149-158, Hieuw-op, juli 1961; Kobus 7	Slechte hijs, die bij het opdraaien uit elkaar valt. (in Amsterdam is dat omgekeerd)
Apenbakken	Cocheret	Kleinste ertsbak
Armen- en benenboot	Baart 149-158; Kobus 8	Schip geladen met papier- of mijnhout. Stammen kunnen rollen en dat is gevaarlijk; ook wel rollenboot
Baaltje meer	Baart 149-158; Kobus 10	Een aansporing wat meer balen onder dek weg te stuwen of grotere hijsen te geven.
Baantjesgasten	SVZ mededelingen, oktober 1957, Baart 149-158; Cocheret	Bij de ploeg behorende dekgast of controleur die is vrijgesteld van zwaar werk.

Bak	Baart 149-158; Kobus 10	Verhoogd gedeelte op het voorschip.
Bakkeren	Baart 149-158; Kobus 12	Een baal in lengterichting gooien.
Baneus	Cocheret	Snotneus, jonkie
Beddetijken	Baart 149-158; Kobus 14	Grote, doorgaans lichte balen (droge pulp, hop, ongepelde grondnoten).
Beleggen	Kobus 14	Juist vastmaken van touw. Je moet touw beleggen en opschieten zoals dit het laatst geslagen is, dit om kinken en het zich openen van touw te voorkomen.
Biems	Baart 149-158; Kobus 15	Schilden
Bijgaan	Baart 149-158; Hieuw-op, juli 1961; Kobus 21	Verzamelen; rond baas of tijdschrijver gaan staan om ingedeeld te worden.
Bijmaken	Kobus 21	Partij stemmende maken. Bijvoorbeeld door een balen in tweeën te snijden zodat het juiste aantal balen ontstond.
Bijvieren	GAR BB0713-Z1073	
Blaas	Baart 149-158; Kobus 16	Een onderbreking in het werk om even uit te blazen.
Black	Baart 149-158	Loods Black Diamond.
Blind	Baart 149-158	Collo zonder merk (kist, baal).
Blinde dag	Mol 60	Dag zonder werk en verdienste
Blindslaan	Baart 149-158; Kobus 16	Thuis niet afdragen van vakantiegeld.
Blindslaan2	Hieuw-op, juli 1961; Kobus 16	geld ontvangen waarvoor niet is gewerkt
Bokkepoot	Baart 149-158; Kobus 17	Drijvende grijperkraan met vaste arm.
Bokkie	Baart 149-158	Oprit voor schaal.
Bokkum halen	Kobus 18	Uitbrander op kantoor van de baas krijgen.
Bootsman	Kobus 18	Boots, zie dekgast. Geeft tekens aan winchdrijver of kraanmachinist
Bos Huie	Baart 149-158; Kobus 18	Een hijs losse huden.
Brammen	Kobus 19	Grote dikke blokken koper of ijzer
Brandje	Baart 149-158	Een (te) kleine hijs hout. Oorspronkelijk is een brandje een bos afvalhout bestemd voor de kachel.
Brandje	Kobus 19	Te kleine hijs hout
Buffelen	Baart 149-158	Hard werken.
Buikdenning	Wind 19	Houten platen waarmee de bodem van het schip wordt beschermd
Buikhijs	Baart 149-158; Kobus 20	Rondstaande puilende hijs.
Bulten	Baart 149-158; Kobus 20	1. Sanitaire stop. 2. Het kapzakken van grove kolen onderdeks.
Bunkeren	Baart 149-158; Kobus 20	Schaften

Chinees vraagteken	Baart 149-158; Kobus 24	Domme man
C-tje	Kobus 22	Diploma controleur; stempel in groene of blauwe boekje van HAR
Dansvloer	Baart 149-158; Kobus 29	Een vlakke werklaag.
De klad ligt er op	Baart 149-158; Kobus 29	Een schip waarop de werkzaamheden van het begin tot het einde slecht verlopen.
De knaak verdiend hebben	Baart 149-158; Kobus 29	Op een losboot als eerste de buitenhelling bereiken. Bazen gooiden wel eens een rijksdaalder tussen de spanten zodat er harder gewerkt zou worden.
De schepen liggen kop-an-kont	Baart 149-158; Kobus 29	De voorsteven van de een naast de achtersteven van de ander.
Dekgasten	Mededelingen SVZ, 48, juni 1952; Baart 149-158; brief Sannes 2011; Kobus 29	Bootsman (boots), reepgast, winchgast.
Derde handje	Baart 149-158; Kobus 31	Takel met 3 schijven.
Dobbelstenen	Kobus 32	Balen/pakken rubber
Dok	Baart 149-158	Entrepotdok voor opslag van transito- en met accijns belaste goederen.
Dooie varkens	Baart 149-158; Kobus 33	Logge, door hun lengte onhandelbare zakken.
Doorbestellen	Mol	Aanzegging om na de normale werktijd door te werken
Doorstaan	Mol	Dezelfde ploeg maakt de boot leeg na de normale werktijd
Doorsteken, doorstekertje	Baart 149-158; Kobus 33	Strop of leng gemakkelijk onder een hijs door steken.
D'r zit 'n losse slag in de runner	Baart 149-158; Kobus 33	Een deel van de runner is niet meer rondgespannen om de hijstroommel.
D-tje	Kobus 29	Dekgast; stempel op het blauwe of groene boekje van de HAR.
Een partijtje losgestort	Baart 149-158; Kobus 37	Een hagel- of een regenbui.
Een zo nodig	Kobus 37	Als er zaterdagnacht gewerkt wordt kun je besteld worden voor de zondag, maar als je voor '1 zo nodig' wordt besteld dan hoeft de baas maar 1 taak zondagsgeld te betalen in plaats van 2.
Elleboogstoom	Kobus 38	Door handkracht bewegen van de gaffels van een elevator of hijswerktuig
Engelsman	Baart 149-158	Opkorting in een strop.

Engelsman	Kobus 39	Stropopkorting in een eindeloze strop.
Ezelenblaas	Baart 149-158; Kobus 41	Met baal of kist in de handen staan, terwijl een ander nog bezig is.
Ezelsoren	Baart 149-158; Hieuw-op., juli 1961; Kobus 41	Opkortingen in een strop.
Fieter	Baart 149-158; Kobus 42	Koker voor los gestort graan. (Feeder)
Gaffeljongen	Baart, 68; Kobus 44	Bediende de pijpen (gaffels) van een elevator, bewoog ze op en neer en onderhield (smeerde) ze.
Geef die bezem eens aan	Mededelingen SVZ, 82, augustus 1955	de hijs is niet goed
Geef die hond ook een bal gehakt	Kobus 45	Uit de tijd van de aanname van havenarbeiders in het cafe om de baas gunstig te stemmen.
Gekrompen boot	Mol 26	Boot waar zogenaamd minder lading in zat dan op de ladingpapieren stond
Gezalfden	Cocheret	Oudste vaste personeel bij Müller dat voorrang kreeg bij de aanwerving
Gordijntje trekken	Baart 149-158; Kobus 47	Lading snel hoog opstapelen zonder de ruimte daarachter op te vullen.
Gouden ploeg	Cocheret	Ploeg bij Piet Thomsen voor het laden en lossen van zeilschepen (1870)
Graanpooier	Kobus 48	Soort kleine stofzuiger om de restjes graan uit de hoeken van het ruim te halen.
Grondbalen	Baart 149-158; Kobus 48	De onderste balen, die men bij lossing voorlopig laat rusten, onder andere met het oog op het eronder liggende stuw hout.
Grote gat	Baart 149-158; Kobus 49	Ruim 2.
Haarspeld	Baart 149-158; Kobus 50	Een stalen stroppenklem in de vorm van een lange schuifspeld om de strop vast te zetten.
Haartje op	Baart 149-158; Kobus 50	Beetje omhoog.
Half	Baart 149-158; Kobus 51	Vijf hijsen aan.
Hang er eens een bossie aan	Mededelingen SVZ, 82, augustus 1955	(uitdrukking van bootsman)
Havenartiest	Mol	Havenwerker
Hel	Baart 149-158; Kobus 55	Locker in loods of zeeschip.
Hellevoeter	Cocheret	Personeel van Piet van Koeveren
Hij draait zich om	Baart 149-158; Kobus 59	Het is nog een half uur werken.

Hij ligt in de pan	Hieuw-op, juli 1961; Baart 149-158; Kobus 59	Het is nog een uur werken.
Hijs strijken	Baart 149-158; Kobus 60	Neerzetten
Hijsie voor 't kantoor	Baart 149-158; Kobus 60	Een modelhijs.
Hijsie-voor-achterop-me fiets	Baart 149-158; Kobus 60	Een veel te kleine hijs.
Hijsie-voor-schaal	Baart 149-158; Kobus 60	Een hijs die gewogen moet worden en daarom recht moet hangen met de rijgbeugel bovenop.
Hoed	Enquête V 1157	18 hectoliter
Hok	Baart 149-158; Hieuw-op, juli 1961	Aanneemlokaal van de Centrale voor Arbeidsvoorziening aan de Maashaven.
Hondehok	Baart 149-158	Een kistverpakking met een schuin dak. Het dak betekent: Niet op elkaar stuwen.
Hondsvot	Baart 149-158; Kobus 56	Een bevestigingssoog of -pen voor het vaste part aan een takelblok.
Hooiboeren	Cocheret	Ertsploeg bij Müller
Houd hem warm	Baart 149-158; Kobus 58	Blijf doorduwen, houd de vaart er in. Houtem warm.
Ik heb er de balen van	Baart 149-158; Kobus 61	Ik heb er schoon genoeg van.
In de put werken	Baart 149-158; Kobus 61	Zie Putgast. In het ruim bezig zijn.
Inbreken	Baart 149-158; Kobus 62; Blom 14	Enkele lagen diep gaan bij nieuw ruim of nieuwe partij om op deze manier goed voor het werk te komen staan.
Ingieten	Baart 149-158; Kobus 62	Zeer snel balen in een strop doen.
Japanse zelfstrikker	Baart 149-158; Kobus 63	Eigenwijze vent
Jas aan de boom	Baart 149-158; Kobus 63	Koenigsfeld.
Jeneverschaal	Kobus 63	Lange platte bak voor lichte colli met grote inhoudsmaat
Jo-Jo	Baart 149-158; Hieuw-op, juli 1961; Kobus 64	Drijvend stukgoedkraantje, waarvan de arm open afgetopt kan worden.
Jumper	Baart 149-158; Hieuw-op, juli 1961; Kobus 64	Touw aan de voorloop bij enkele laadboom.
Kabelgast	Baart 149-158; Kobus 64	Iemand die voor de gereedschappen zorgt.
Kapzakken	Baart 149-158; Kobus 66	Zakkendragen. De dragers beschermen haren en nek met een lege zak die ze als een kap (kapzak)

		op het hoofd dragen.
Kast	Baart 149-158; Kobus 66	Grote lichter.
Kat	Baart 149-158; Kobus 66	Een hijscabine van een brugkraan.
Kat in bakkie	Baart 149-158	Gemakkelijk werk.
Katje	Baart 149-158; Kobus 66	Een baaltje dat men voor eigen gebruik volmaakt.
Kattekoppen	Baart 149-158; Kobus 67	Min of meer ronde pakken wol (Australie).
Kempenaar	Baart 149-158; Kobus 67	Bepaald soort lichter.
Kies trekken	Kobus 68	Klem zittende lading met runner of kraan lostrekken
Kistjes-man	Mol 66; Cocheret	Parlevinker met roeiboot, verkochten bier en jenever
Klaar-naar-huis	Baart 149-158; Kobus 69	Als een bepaald karwei geklaard is, is de werktijd ten einde.
Klamp	Baart 149-158; Kobus 69	Een gestuwde stapel goederen.
Klaphijs	Baart 149-158; Kobus 71	Een gestropte hijs waarin onoordeelkundig naast elkaar geplaatste goederen door het rijgen van de strop op elkaar kunnen schuiven.
Klaploper	Baart 149-158; Kobus 71	Blok tussen twee kranen.(Centerblok).
Klappen	Baart 149-158	Met een kantelijzer spoorstaven omkantelen.
Kleedjes kloppen	Baart 149-158; Kobus 71	Bij op- en overdraaien hijs te hoog overdraaien.
Kleine Jan op het schijthuis	Kobus 71	101. Honderd komt van de WC en 1 komt van kleine Jan.
Klootzakkie	Baart, 121; Kobus 72	Zakje dat met bandjes om je middel zit
Knijverzak	Baart 149-158; Kobus 72	Gereedschap- en broodzak van zeildoek.
Knoeren rapen	Kobus 72	Brokken erts rapen en binnen bereik van d egrijper brengen.
Knopen	Kobus 72	Vloeken
Knuppels	Kobus 72	Stalen balken van 15 cm in het vierkant, worden wel in de zijkant van het ruim gestuwd. Hiertoe zet men twee schilden schuin de zij in; de schilden worden ingevet waardoor de knuppels

		vanzelf de zij inschuiven.
Koeien boven de sloot!	Baart 149-158; Kobus 72	Toezichthouders om een open ruim die naar beneden staan te kijken.
Kommer (Coamings)	Hieuw-op, juli 1961; Kobus 25, 73	Luikhoofd; Opstaande rand om een ruim
Kontje	Baart 149-158; Kobus 73	Stophoutje voor vaten.
Konvooioper	Kobus 73	Waterklerk, zorgt voor het in- en uitklaren van schepen.
Kop van een hijs	Baart 149-158; Kobus 74	Het hoogste gedeelte van een schuinhangende last.
Kopenhagenhaken	Kobus 74	Gereedschap net als platenklemmen met ketting voor het laden en lossen van platen.
Koplaag	Baart 149-158; Kobus 74	De buitenste goederenrij op een klamp.
Koppen gelijk houden	Baart 149-158	Alle planken aan een kant van de hijs gelijk leggen.
Kopse vaten	Baart 149-158	Vaten die kop tegen kop worden overgedraaid of kop tegen kop gestuwd liggen.
Kraantjesjongen	Cocheret	Jongend die winch bediende op graanboot voordat de elevator er was
Krabbelaar	Baart 149-158; Kobus 76	Iemand die onhandig werkt.
Kras	Enquête; Mol 55; Kobus 76	Baas over 1 ruim; hield toezicht over laad- en loswerk.
Krentelaag	Baart 149-158; Kobus 77	Een patroon van kisten, dozen of zakken waarin telkens drie breedten (koppen), grenzen aan twee lengten.
Kruppploegen	Cocheret	Ertsploeg bij Thomsen
Kuieren (een dag)	Baart 149-158; Kobus 79	Straf (een dag); zonder loon van het werk gestuurd worden.
Laat je zakken	Kobus 83	Opdracht van kras of botenbaas om na koffiepauze weer het ruim in te gaan.
Lege koeien	Baart 149-158; Kobus 83	Koeiehuiden.
Lekko (volgens Kobus: Leggo)	Mededelingen SVZ, 82, augustus 1955, Baart 149-158; Kobus 83	Laat gaan; laat vallen; Kijk uit! Bij het "strijken" van een hijs betekent het: Zet neer!
Lendetrekken	Kobus 83	Kratten waarin meerdere liter flessen Heineken bier zaten; erg zwaar.
Loodsbaas	Kobus 85-6	Toezichthouder bij het laden en lossen van een zeeschip, zowel aan boord, in de lichter en in de loods. Vrijman bij graan en op stroom heet hij de controlebaas

Lopende balen	Baart 149-158; Kobus 87	Verliezen snel stromend hun inhoud, wat niet de bedoeling is.
Loper	Baart 149-158; Kobus 87	Een zaadsteker zonder handgreep die gebruikt wordt bij het bemonsteren van zakken zaad.
Losgestort	Baart 149-158	Onverpakt en stortend geladen.
Luie end	Baart 149-158; Kobus 88	De plaats waar het gemakkelijkste deel van het gezamenlijke werk wordt verricht.
Luie of vlugge wagens	Baart 149-158; Kobus 88	Soorten yale-wagens
Lummel	Baart 149-158; Hieuw-op, juli 1961; SVZ mededelingen 122, juli 1960; Kobus 89	5e of 7e man in een ploeg, binnen- of buitenboord. Werkte zonder maat!
Mandje	Baart 149-158; Kobus 91	Opkorting in een strop voor een drum of vat met een kapotte bodem of deksel.
Meester	Baart 149-158; Kobus 93	Kraanmachinist.
Mispikker	Kobus 94	Foutje.
Moongat	Baart 149-158	Ruim 3.
Mopperen	Baart 149-158; Hieuw-op, juli 1961; Kobus 95	Het werk onderbreken en ter plaatse even koffie drinken en een boterham eten.
Natte jassen	Baart 149-158; Hieuw-op, juli 1961; Kobus 96	Losse, gezouten koeiehuiden.
Nederveen	Baart 149-158; Kobus 96	Bootsman die de hijs te hard neerzet.
Noorman	Baart 149-158; Kobus 97	Gekloofde stukken boomstammetjes voor opvulling bij schuin oplopende luiken.
Olifant	Baart 149-158; Kobus 97	Steun, staander of stut.
Om aan de railing te naaien	SVZ mededelingen 122, juli 1960	
Onderuit	Kobus 97	Kreet van bootsman als er een hijs in de put werd gevierd.
Op de rooie jagen	Baart 149-158; Kobus 99	Aanzetten tot de grootst mogelijke krachtsinspanning.
Op en over	Baart 149-158; Kobus 99	De lading uit het ene schip via de bascule in het andere schip laden.
Op het zetje werken	Baart 149-158; Kobus 100	Hijs vieren buiten het bereik van de boom of kraan de zij inslingeren.
Op stootgaren liggen	Baart 149-158; Kobus 102	Een op vertrek liggend zeeschip dat op dezelfde dag nog naar zee moet.
Op stroom werken	Baart 149-158; Kobus 102	Schip op de rivier op de boeien of palen.
op zijn ouwe	Baart 149-158; Hieuw-op,	een strop part voor part onder een voorwerp (de

mannetjes	juli 1961; Kobus 102	last) leggen
Opdraaien	GAR BB0713-Z1073	
Openluchtboekhouder	Baart 149-158; Kobus 99	Controleur.
Oplegwerk	Enquete V 1159; Boerwinkel 1960	Het brengen van de kolen uit het schip naar het pakhuis
Opstapper	Kobus 102	Iemand die pas in de haven wekt.
Opwerken	Baart 149-158; Kobus 102	Een aantal lagen tegelijk optasten.
Orgeldraaier	Baart 149-158; brief Sannes 2011; Kobus 103	Winchman; winchdrijver.
Oud wijf	Kobus 68, 104	Kettingrol, blok voor het leiden van lange kettingen
Over de muur	Baart 149-158; Kobus 103	Een hijs die in een lichter gaat.
Over de Noord	Baart 149-158	Aan de noordkant van het zeeschip.
Over de Zuid	Baart 149-158	Aan de zuidkant van het zeeschip.
Overloeker	Baart 149-158; Kobus 103	Een werkspion. Kijkt of de verlader zich wel aan de afspraken houdt.
Overstomer	Cocheret	Man die aan boord de boom van de winch heen en weer haalde
Paardetanden	Baart 149-158; Kobus 105	Grote maiskorrels.
Papegaaiebekken	Baart 149-158; Kobus 106	Grijpen de kim van een drum. Het zijn haken waarmee drums staande gelicht kunnen worden.
Papegaaiestokkies	Baart 149-158; Kobus 106	Houtjes met een bocht van ijzerdraad of bandijzer, die dienen om baren koper te lichten.
Peer	Baart 149-158; Kobus 108	Verzwarende aan kraanrunner.
Poehaan	Mol 55 (voetnoot)	Kras
Poep (poop)	Baart 149-158; Kobus 112	Verhoogd gedeelte op het achterschip.
Prikker	Baart 149-158; brief Sannes 2011; Kobus 114	Vorktruck.
Put	Kobus 114	Ruim van een schip.
Putgast	Kobus 114	Havenarbeider die in ruim werkt.
Rammetje	Baart 149-158; Kobus 119	Douaneambtenaar (Recherchedienst), die binnenlopende zeeschepen inspecteert op smokkelwaar.

Rampsonen	Kobus 119	Elektrisch wagentje met platte bak; bestuurder stond voorop en kon voor- en achteruit rijden.
Reepgast		Zie dekgast
Reutelen	Baart 149-158; Kobus 121	Tellen.
Roedelbaantje	Baart 149-158; Kobus 122	Rolbaan.
Rollend bed	Baart 149-158; Kobus 1123	Frame op rollen waar een hijs mee verreden wordt.
Runner	Baart 149-158; Kobus 125	Hijsdraad.
Schaalgast	Baart 149-158; Kobus 126	Helpt de bootsman bij het strijken aan dek op de bascule.
Schaar	Baart 149-158	Klem om strop.
Schep vreugde in 't leven	Baart 149-158; Kobus 130	Schepwerk/tremwerk
Schepwagen	Baart 149-158; Kobus 130	Vorktruck.
Schieter	Baart 149-158; Kobus 131	Schuivend stuk hout of metaal uit een slecht gemaakte hijs.
Schijten en zeiken	Kobus 134	Gewicht van 55 kilo.
Schuiver	Baart 149-158; Kobus 134	Drijvende grijperkraan met uitloper.
Sjarri-warri	Baart 149-158; Kobus 136	Op- en overstel met 3 wartels.
Slangetouw	Baart 149-158; Kobus 137	Een borg-end van het ene part van een strop om de last heen naar het andere part.
Sleephijs	Baart 149-158; Kobus 137	Een hijs met een zeer kort voorpart die door zijn bouw gemakkelijk vanonder dek gesleept kan worden.
Slierend	Baart 149-158; Kobus 137	Borgend op strop om te voorkomen dat bij schuinhangende hijs de strop verschuift.
Slingerbaal	Baart, 68	
Snertblok	Baart 149-158; Hieuw-op, juli 1961; Kobus 138	Een open blok dat opengemaakt kan worden, zodat de draad niet ingestoken hoeft te worden.
Snurker	Raket	Onderkruiper
Spatend	Baart 149-158; Kobus 139	Borgend om hijs stil te houden.
Spenen	Kobus 139	Met een steker lading uit enkele balen halen om een nieuwe baal te maken en zo tekorten te voorkomen
Spil	Baart 149-158; Kobus 139	Een hele dienst in machinaal bedrijf.

Spits	Baart 149-158; Kobus 139	Bepaald soort lichter.
Staart	Baart 149-158; Kobus 141	Het laagste gedeelte van een schuin hangende last.
Stemmend maken	Kobus 142	Partij stemmend maken om in overeenstemming te brengen met papieren. Zie ook Wanbaal
Stijfzetten	GAR BB0713-Z1073	
Stijve trut	Kobus 145	Gewicht van 13 kilo
Stijve-arm-kraan	Baart, 70	
Stokketrekker	Baart 149-158; Kobus 142	Kraanmachinist op drijvende stoomgrijperkraan.
Stoot koffie balen	Baart 149-158; Kobus 142	Aantal van 20 stuks.
Streklaag	Baart 149-158; Kobus 143	Liggen alle goederen in een richting gestrekt over anders gestuwde lagen heen.
Stukstal	Havennieuws 8 juni 1963	aantal goederen in lading (wordt genoteerd in talleyboekje)
Sukkel winch (sukkelaar)	Cocheret	Handmatig gedraaide winch (1870)
Taak	Baart 149-158; Kobus 146	Een halve dienst.
Tak	Baart, 65	Elevatorpijp
Tallyman	Baart 149-158; Kobus 147	Controleur.
Tellen	Baart 149-158; Kobus 148	Volle kolom (10 hijsen).
Tent d'r op	Baart 149-158; Kobus 148	Dichtleggen bij regen met een zeil.
Toezichthouders	Mededelingen SVZ, 48, juni 1952	Bazen
Tonnen draaien	Bambang Oetomo 20	Jaagsysteem
Toren	Baart 149-158; Kobus 151	Weegkamer elevator.
Torn	Baart 149-158; Kobus 151	Beurt om hijs op te geven.
Twee zwaantjes	Kobus 154	22
Tweeling	Kobus 154	Twee jojo's op een ponton
Uithouwers	SVZ mededelingen 122, juli 1960	
Uitkammen	Baart 149-158; Kobus 155	Stroppen - schenkelhaken - pijpenhaken uit elkaar halen.
Van de kant	Mol 63	Havenwerker
Van fluit tot fluit werken	Baart 149-158; Kobus 155	Van begin tot einde werktijd werken (volgens Kobus van fluit tot fluit).
Verlengen	Baart 149-158; Kobus 159	De normale werktijd met een uur tot anderhalf uur verlengen.
Veter	Baart 149-158; Kobus 161	Drijvende elevator.
Vier hoeken in de brand	Baart 149-158; Hieuw-op, juli 1961	Kist of zak met 4 man optillen; een kist of zak wordt vierkant opgelicht .
Vierhoutjes	SVZ mededelingen 122,	

	juli 1960	
Vies trekken	Baart 149-158	Klemzittende goederen met behulp van een runner of kraan lostrekken.
Vleeshaken	Baart 149-158; Kobus 162	Gesprongen draadjes in een staaldraad, die letsel aan de hand toebrengen.
Vlieg	Baart 149-158; Kobus 163	Oprit - om vaten op bascule te rollen.
Vloeren	Baart 149-158; Kobus 163	Balen - kisten - zakken steeds met een laag gelijk optrekken.
Vlotje	Baart 149-158; Hieuw-op, juli 1961; Kobus 164	Politiepost van de Rivierpolitie.
Voertje	Baart 149-158; Kobus 164	Graan of zaad, dat als voer voor duiven of konijnen mee naar huis genomen werd.
Vol	Baart 149-158	10 hijsen aan.
Wanbaal	Baart 149-158; Kobus 166	Een slecht gevulde baal; een baal waarvan de inhoud gedeeltelijk verloren is gegaan.
Weghoudertje (smokkelhaakje)	Kobus 138, 167	Haakje dat in je handpalm past voor gebruik als gebruik van haken eigenlijk verboden is.
Wildemensenhout	Baart 149-158; Hieuw-op, juli 1961; Kobus 167	Kapbalken.
Worstjes	Kobus 169	Korte eindjes touw bij ijzer om wegschieten te voorkomen.
Zak met gras	Baart 149-158; Kobus 170	Stommeling.
Zet de kraan tegen de kommers	Baart 149-158; Kobus 172	Laat de kraanrunner (hijsdraad) tegen de binnenkant van het luikhoofd komen.
Zo groeien ze in het bos	Baart 149-158; Kobus 173	Wordt gezegd van stammen die, verkeerd aangehoekt, verticaal aan de kraan komen te hangen in plaats van horizontaal.
Zwaantjes	Baart 149-158; Kobus 174	De balanswijzers van een bascule.
Zwanehals	Baart 149-158; Kobus 174	Een omgebogen ontluchtingskoker aan dek van een schip.
Zwanenек	Baart 149-158; Kobus 174	Drijvende grijperkraan met beweegbare toparm.
Zwarte bende	Baart 149-158; Kobus 175	Recherchedienst.
Zwevend bed	Baart 149-158	Hijsjuk voor drums.
Deukenduwer	Nieuwsblad Transport 17 augustus 1996	Controleurs die toezicht houden op de hoeveelheid goederen die in en uit de schepen wordt geladen en gelost. Ze staan daarbij meestal tegen een loods geleund.

BIJLAGE 2. INTERVIEWS EN INTERVIEWFRAGMENTEN

1890, Antonius Adrianus Nouwens, (1853), sjouwer en bootwerker.²

90. De Voorzitter: Toen de afdeeling een bezoek bracht aan sommige schepen, heeft zij u op een ertsboot aangetroffen. Werkt gij ook op andere soort booten?

A. Zeker, ook in kolen, graan, mijn hoofddoel is echter het werken in het erts.

91. V. Welk werk wordt het meest door de lose sjouwers gezocht?

A. Het graanwerk, omdat dit het gemakkelijkst is, en men daarbij altijd zijn nachtrust heeft, terwijl voor het werken in het erts na zonsondergang niet extra betaald wordt en het werken daar dag en nacht doorgaat.

92. V. Waarom werkt gij dan het liefst in het erts?

A. Omdat ik het stof van het graan niet kan verdragen. Zij, die geregeld daarin zitten, hebben daarvan geen last.

93. V. Wordt er in het ertswerk niet meer verdiend?

A. Dat heeft ook al zijn mee en zijn tegen. Ik heb op ertsbooten vier dagen en drie nachten gewerkt voor f 10, en ook wel eens in denzelfden tijd daarop f 18 en f 20 verdiend.

94. V. Werkt gij altijd bij denzelfden baas?

A. Neen.

95. V. Waar wordt gewoonlijk het werkvolk aangenomen?

A. Bij Thomsen in een pakhuis, bij De Haas op het Vaste Land, bij Van den Brink aan huis, voor of in de herberg, ook wel aan het Yachtclubgebouw; hij heeft echter meest vaste mensen.

96. V. Hoe is bij het ertswerk de arbeidstijd geregeld?

A. Wij werken met 3 ploegen van 13 man; de eerste werkt van 's morgens 6 tot 's avonds 10 uur, de tweede van 6 tot 's middags 2 uur, en de derde van 's middags 2 tot 's morgens 6 uur, en dan zoo voorts, zoodat er steeds twee ploegen te gelijk aan het werk zijn, terwijl de derde acht uren rust neemt.

97. V. Begrijp ik het goed, dat men in elke ploeg 16 uren in het etmaal werkt?

Ja.

²

Staatscommissie, *Enquete gehouden door de staatscommissie, benoemd krachtens de wet van 19 januari 1890 (staatsblad no. 1). (derde afdeeling). Los- en laadwerk bij zeeschepen te Rotterdam en Amsterdam*

V. Maar in die 16 uren wordt de arbeid toch nog wel afgebroken door rusttijd?

A. Wij krijgen tweemaal een kwartier, dat wel eens 20 minuten wordt, en eenmaal een uur.

99. V. Dus 11/2 uur te zamen, en van de 16 uren 14 1/2 uur werkelijke arbeidsduur?

A. Ja.

100. V. Hoe lang werken 3 ploegen over een ertsboot?

A. Naar de schepen zijn: 3 of 4 dagen, soms eene week. De Spaansche schepen zijn voor ons het slechtst; daarin kunnen wij geen 25 cents maken.

101. V. Werkt gij nooit langer dan 16 uren achter elkander?

A. Neen.

102. V. Ik meende, dat het wel voorkwam, dat eene ploeg 35, ja 45 uren achter elkander werkte, behoudens de daartusschen vallende rusttijden?

A. Dat is wel gebeurd met kleine booten, waar dan met 2 ploegen gewerkt wordt om meer te verdienen, maar sedert de werkstaking heeft dat niet meer plaats.

103. V. Geschiedt de betaling per last?

A. Ja, ieder man heeft 5 cents per last, maar het gemeene daarbij is, dat wij in Holland moeten werken tegen Engelsch gewicht, en dus op iedere ton 15 pond voor niemendal moeten doen, wat bij schepen van 2 à 3 duizend ton voor ons heel wat schade is.

104. V. Gij zeidet, dat de voor het lossen van een schip noodige tijd zeer uiteen loopt; hoe komt dat?

A. Soms loopen wij dagen op eene boot zonder wat te kunnen uitvoeren, hetzij omdat er gebrek is aan lichterscheppen, of, als wij voor de spoor werken, aan wagens, en voor al dien tijd krijgen wij niets.

105. V. Dat zijn omstandigheden onafhankelijk van de te verwerken stof; maar is er ook geen verschil ten gevolge van het erts zelf?

A. Ja, het kwaadste is het Bilbao-erts.

106. V. Wat verdient gij nu aan zoo'n schip? Laat ons eens aannemen, dat er vijf spillen aan zitten.

A. Dat kan 15, 16 gld. zijn, maar ook minder. Alles kan tegenvallen en meeloopen. In ons vak is zoo slecht eene begroting te maken.

107. V. Er wordt toch wel meer verdiend?

A. Ja, bij zeldzame uitzondering komen wij wel eens tot f 20.

108. V. Ook niet tot 30, 35 gld.?

A. Neen, dat kan alleen bij 2 ploegen. Als twee ploegen f60 hebben, dan is dat f30 per hoofd, maar als die f 60 over drie ploegen verdeeld wordt, krijgt men er maar f 20 van.

109. V. In schriftelijke mededeelingen, die ons zijn gedaan, wordt gesproken van 16 uren arbeid en 2 1/2 uur schafttijd; maar gij spreekt van 16 uren arbeid, en eens 1 uur en 2 maal een kwartier rust, dus 1 1/2 uur. Was die schriftelijke mededeeling dan onjuist?

A. Als ik om 6 uur aan boord kom, heb ik om 8 uur een kwartier rust om eene boterham te eten. Dan werk ik tot 1 uur en ga tot 2 uur van boord, werk dan weer tot 5 uur, krijg rust van 5 uur tot 5.15 a 5.20 en werk dan weer tot 10 uur.

110. V. Elke ploeg bestaat uit 13 man, zeidet gij. In eene van de schriftelijke mededeelingen echter werd ons gemeld, dat de ploegen zijn van 12 man. Kan het verschil hierin liggen, dat onder uw 13 de vrijman is begrepen?

A. Neen, dien hebben wij op de ertsbooten niet; er is een bootsman en die is kras. Wij hebben geen loopenden kras; vandaag ben ik kras, morgen is het een ander.

111. V. Houdt die kras aantekening van de geloste hoeveelheden?

A. Neen, dat doet de weger, die is onder de 13 begrepen.

112. V. Daarin kan dan het verschil zitten; want er zijn immers ook booten, waar niet gewogen wordt, niet waar, zooals die van Krupp, omdat daar alles in eigen beheer gebeurt?

A. Ja, en om goed te kunnen stelen. Het erts wordt bij Krupp gestort in geijkte lichters en bij andere firma's ook wel, en dat geeft aanleiding tot allerlei ruzie en onaangenaamheden. Want als zoo'n boot hier komt met 520 ton, dan gebeurt het, dat maar voor 480 ton wordt betaald, omdat er zooveel is gemeten aan de lichters.

50

113. V. Gaat het naar de geijkte maat van den lichter?

A. Ja, en het verschil ontstaat, doordat wij niet weten, hoe groot de lichter is.

114. V. Houdt gij aantekening van uwe verdiensten, en zoo, ja, kunt gij ons dan daarvan een overzicht geven?

A. Naar de uitgaven voor mijn huishouden te oordeelen, verdien ik gemiddeld f 10 per week.

115. V. Gij noemt dit cijfer in verband met de uitgaven van uw huishouden, maar staan er geene persoonlijke uitgaven naast, waarmede gij geen rekening houdt? Men zegt bijv., dat in uw bedrijf zeer veel sterke drank wordt gebruikt, en sommigen beweren zelfs, dat die daarin onmisbaar is?

A. Sterke drank is volstrekt niet noodig in ons vak; ik gebruik nooit sterken drank op mijn werk.

116. V. Is dat eene uitzondering, of komt het veel voor?

A. Er zijn er meer, die doen zooals ik; maar de meesten kunnen niet werken zonder sterken drank te gebruiken.

117. V. Dus eene bewering, als zoude groot drankgebruik in uw vak noodzakelijk zijn, noemt gij bepaald onjuist?

A. Ja.

118. De heer Rochussen: Zou het drankgebruik in het algemeen niet veeleer schadelijk zijn?

A. Ja, het ertssjouwen is reeds op, zichzelf gevaarlijk, en door drankgebruik wordt dat gevaar natuurlijk groter.

119. De Voorzitter: Er wordt beweerd, dat door vervoerders van kleine schuiten veel drank verkocht wordt aan de mensen, die in op stroom liggende schepen aan het werk zijn. Is dat waar?

A. Ja, en wanneer ik er iets aan kon doen, dan zou ik het bepaald verhinderen. Laat een man voor 12 of 16 centen jenever meenemen naar zijn werk, dan zou hij toch geen drank meer kunnen krijgen voor hij naar den wal gaat; maar thans kunnen zij het gedurig koopen van die schuiten.

120. V. Heeft dat zeer veel plaats?

A. Ja, het is een schandaal, zooveel van die schuiten als er zijn.

121. V. Hebt gij ook gehoord van pogingen om het kwaad te keeren?

A. De havendienst vigileert er wel op, zooals men zegt, maar hoe gaat dat? Wanneer de agenten dat moesten naloopen, konden zij hun eigen werk wel in den steek laten. Daarbij komt nog, dat die schuitenvoerders voorgeven, bier te verkoopen, maar daartusschen zitten flesschen jenever, en den gezagvoerder kan het niet schelen, zolang zijn eigen equipage maar niet dronken wordt. Het is dan ook tegenwoordig een gruwel, zij komen soms bij drie of vier tegelijk aan boord.

122. V. Wordt er op de ertsbooten ook veel des Zondags gewerkt?

A. Neen. De verhooging van het loon voor Zondagswerk, tengevolge van de werkstaking, heeft dat heel wat verminderd. Na die werkstaking is het loon voor erts- en graanbooten des Zondags met 50 percent verhoogd.

51

123. V. Wordt het werkvolk feitelijk gedwongen in de kroegen drank te gebruiken, doordat het zich daarheen moet begeven om arbeid te zoeken?

A. Ja, natuurlijk. Wanneer ik weet, dat een baas in eene herberg is, moet ik daar ook wel binnengaan, en wanneer ik dat een paar keer deed, zonder een borrel te gebruiken, zou de kastelein mij wel de deur uitgooien.

124. V. Wordt daar ook op crediet drank geschonken?

A. Ja zeker.

125. V. Komt het wel voor, dat, wanneer het op betalen aankomt, de baas eerst afhoudt, wat door het werkvolk aan den kroeghouder verschuldigd is, en het dezen ter hand stelt?

A. Neen.

126. V. Zijn er bazen, die zelf eene kroeg houden?

A. Neen, een baas van De Poorter hield eene kroeg, maar heeft die moeten opruimen, omdat hij anders zijn baasschap verloren had.

127. V. Heeft ook het uitbetalen nog veel in de kroegen plaats?

A. Niet veel meer. Een baas of zes hebben eerst een kantoor in de Eendrachtstraat gehuurd, en nu is er een pakhuis in de Herderinnestraat bijgekomen, waar het loon uitbetaald wordt.

128. V. Waar gebeurt het nog wel in eene kroeg?

A. Bij IJkelaan in de Pelikaanstraat.

129. V. Moet men daar dikwijls op de uitbetaling wachten?

A. Neen; het is gemakkelijk, terstond na het werk zijn geld te ontvangen van den kastelein.

130. V. Van den kastelein? Deze zorgt dan zeker wel, dat hij het voorschot voor verstreken drank terugkrijgt?

A. Velen keuren die manier van betalen af; er wordt veel misbruik van gemaakt; vele bazen dwingen het volk in de herberg te komen.

131. V. Zoudt gij sympathie hebben voor wachtlokalen, waar de menschen niet meer zijn blootgesteld aan weer en wind, en waar zij zouden worden uitbetaald?

A. Ik zou zulke lokalen goedvinden, als de bazen er ook het werkvolk moesten aannemen. Nochtans blijft zulk een verblijf altijd maar een wachtlokaal. Als mijn baas zegt: kom er om 7 uur, en hij verschijnt om 9 uur, dan ben ik daar zoo goed als op straat.

132. V. Maar als het in zulk een wachtlokaal zóó geregeld word, dat men op de uitbetaling niet behoefde te wachten, zoudt gij dan de oprichting er van wenschen?

A. Ja.

133. V. Zouden vele werklieden naar uwe meening er gebruik van maken?

A. Neen, het ligt niet in hun aard. Het zit er van kindsbeen in: zoodra de menschen aan den kant komen en ze hebben 5 cts. of 10 cts. in den zak, gaan zij bij slecht weder een glas bier of een borrel drinken, dan is men warm en goed.

Als ik vandaag aan eene boot klaar kom, wil ik niet, dat ik geen geld krijg vóór Zaterdag, en als ik dan in eene week of 14 dagen niets heb verdiend, ten genoegen van den baas nog wachten op geld.

134. V. Gij wilt te kennen geven, dat gij het wenschelijk acht, dat de menschen dadelijk na het lossen hun geld krijgen?

A. Ja.

135. V. Zijt gij niet secretaris van de BootwerkersVereeniging Labour Union?

A. Ja.

136. V. Wanneer is die vereeniging opgericht?

A. Na de werkstaking.

137. V. Van waar haar naam?

A. Die is er maar aan gegeven.

138. V. Staat de naam niet in verband met de omstandigheid, dat de vereeniging zich heeft aangesloten bij den Engelschen bootwerkersbond?

A. Neen. In den aanvang hebben Sas en V. d. Kolk daarmede wel gescharreld, maar daarbij is het gebleven.

139. V. Die personen zijn immers niet meer in het bestuur? Waarom niet?

A. Om slecht gedrag; zij hebben de contributie ten bedrage van f 800 opgemaakt en zijn weggejaagd.

140. V. Wat is het grootste ledental geweest?

A. 1200, maar dat is teruggegaan tot 200, en sedert weder gestegen tot 500 ruim.

141. V. Wat beoogt de vereeniging?

A. Het tegengaan van knoeierijen der bazen.

142. V. Waarin bestaan die?

A. In het af houden van geld. Bij voorbeeld: als wij na 7 uur 's avonds werken tot 12 uur, krijgen wij f 1.50 extra, ook al werken wij maar tot 8 1/2 uur. Maar verleden week hebben zij, in plaats van f 1.50, slechts f 0.75 willen geven, om de rest, die toch door het kantoor betaald is, in eigen zak te steken. Eindelijk, na veel gepraat, hebben zij wel betaald, maar nu laten zij het volk ook staan.

143. V. Wendt uwe vereeniging zich in zulke gevallen niet tot de cargadoors?

A. Neen, wij gaan dan maar naar de bazen.

144. V. Hebben de bazen eene vereeniging?

A. Neen.

145. V. Zoudt gij het toch niet wenschelijk vinden om geschillen ter kennis van cargadoors te brengen?

A. Och, al zouden die ons willen helpen, de bazen knoeien toch; zoolang de wereld bestaat, zal er geknoeid worden. Bazen, patroons, kantoorklerken, arbeiders alles knoeit, het is een knoeiboel onder elkander.

146. V. Zou het dan juist niet goed zijn om door gemeenschappelijk handelen, door aanraking met elkander, te trachten, dat te voorkomen?

A. Ik geloof het niet; het beste is, dat wij onze eigen rechten zoeken, en het met een goed woord probeeren.

147. V. Een goed woord, juist; dat onderstelt aanraking, overleg, niet waar?

A. Jawel.

148. V. Wordt onder de arbeiders wel gesproken over de wenschelijkheid van eene officieele vertegenwoordiging, over wat men noemt: „Kamer van arbeid”, die voor de belangen van de arbeiders zouden kunnen optreden, waar dit pas geeft?

A. Neen, daar wordt niet over gesproken.

149. V. Als ik uwe mededeelingen over het loon goed heb begrepen, dan wordt door u af en toe veel verdiend, maar kunnen daarop volgen, en volgen daarop dikwijls, dagen van niet-werken. Zoudt gij er de voorkeur aan geven om, natuurlijk tegen lager loon, geregeld werk te hebben?

A. Ik wel.

150. V. Gelooft gij, dat die wensch onder de arbeiders algemeen is?

A. Dat denk ik wel.

151. V. Ons is gezegd, dat pogingen om los volk te veranderen in vast, geen bijval hebben gevonden onder de arbeiders; misschien omdat dezen de kans willen loopen om nu en dan een goeden slag te slaan?

A. Ja, dat zal wel zijn, zooveel hoofden zooveel zinnen. Er zijn er, die liever af en toe eens hard werken en dan weer wachten; maar ik heb liever geregeld werk.

152. V. Als gij daarmee dan bijv. f 12 's weeks maaktet, zoudt gij dat een vooruitgang vinden in uw toestand?

A. Ja.

153. V. Heeft dat denkbeeld wel eens een onderwerp van beraadslaging in uwe vereeniging uitgemaakt?

A. Neen.

154. V. Er bestaat eene tweede Bootwerkers-vereeniging naast de uwe, „Neerlands vlag”. Is er verschil in richting tusschen haar en uwe vereeniging?

A. Neen, maar toen van het werk op Zondag aan de Liverpool-beurtbooten, in plaats van 371/l cent, maar 21 cents werd betaald, en wij den president van die vereeniging daarover gingen spreken, antwoordde hij: als ih daarover begin, valt mijne vereeniging in duigen.

155. V. Komen dergelijke afwijkingen, als waarop gij daar doelt, van het eenmaal overeengekomene dikwijls voor?

A. Ja.

156. V. Kunt gij daarvan meer voorbeelden aanhalen?

A. Na de werkstaking zouden goederenbooten gelost worden met een loopenden kras; een baas heeft den loopenden kras weer afgeschaft.

Thomsen neemt voor werk, waaraan hij weinig verdient, voor licht werk, volk van het platteland.

157. V. Het vervoer van en naar de schepen op stroom geschiedt immers per schuit? Is daarin in de laatste jaren niet eene groote verbetering gekomen?

A. In het begin is dat wel het geval geweest, maar dat wordt weder hoe langer hoe slechter. De bazen moesten genoodzaakt worden goede booten aan te schaffen met een ijk er op, om te zien hoeveel menschen men er mag inladen.

158. V. Heeft er geen toezicht van overheidswege op die roeibooten plaats?

A. Neen.

159. V. Ik meende, dat daaromtrent eene gemeenteverordening bestond?

A. Dat weet ik niet. Ik weet wel, dat er geijkte booten zijn, maar in ons vak worden die niet gebruikt.

160. V. Moet de baas niet gebruik maken van roeibooten, door daarvoor aangestelde roeiers bediend?

A. Neen, het werkvolk roeit elkander over.

161. V. Waarvoor worden dan die geijkte roeibooten gebruikt?

A. Voor het overbrengen van loodsen en particulieren.

162. V. Hebt gij wel eens ongelukken met de roeibooten bijgewoond?

A. Ik heb wel bijgewoond, dat er soms groot gevaar voor zinken bestond.

163. V. Zijt gij wel getuige geweest van ongelukken aan boord van schepen?

A. Eenigen tijd geleden is er een man doodgefallen, en verleden week is er een boom, dien men boven in de mast had geplaatst, neergevallen en is daardoor een werkman zwaar gekwetst.

164. V. Is die man naar het Ziekenhuis vervoerd?

A. Neen, naar zijn huis; het was een man van den overkant.

165. V. Is er toen door den baas of den cargadoor iets voor dien man gedaan?

A. Neen; al brak ik beide beenen, ik zou geen cent krijgen.

55

166. V. Zijn er geen firma's, die uitzondering op dien regel maken?

A. Bij beurtbooten mag dat misschien gebeuren, maar in ons werk krijgt het losse volk geen cent.

167. De heer Rochussen: Zijn er veel Engelschen leden uwer vereeniging? Menigeen zou dit denken, omdat men anders niet begrijpt, hoe eene Hollandsche vereeniging een Engelschen naam draagt.

A. Neen, er is geen enkele Engelschman bij.

168. De Voorzitter; Ons is medegedeeld, dat de leden der vereeniging Labour Union verklaard hadden niet te willen werken met arbeiders. die niet tot die vereeniging behoorden. Is dat juist?

A. Dat is wel bij enkele booten gebeurd, kort na de werkstaking, toen „Neerlands vlag” begon op te nemen. Toen zeiden de leden van „Neerlands vlag”: wij werken niet met de anderen, die geen lid van onze vereeniging zijn; en wij omgekeerd hetzelfde. Maar dat heeft misschien maar 3 of 4 weken geduurd, en daarvan is nu geen sprake meer.

169. V. Dus die eisch wordt van uwe zijde thans niet meer volgehouden?

A. Zeker niet.

Bron: Enquete 1890

1890, Willem Snoeij, (1860), graanwerker.

205. De Voorzitter: Werkt gij uitsluitend in het graan?

A. Sinds de laatste 8 jaren wel. Op mijn 19de jaar ben ik het bootwerk begonnen. Vroeger was ik bij het behangers- en stoffeerdervak, maar daar ik er al jaren bij was geweest en niet genoeg verdiende naar mijn zin om vooruit te komen, ben ik veranderd.

206. V. Ik meen u te hebben aangetroffen aan boord van de graanboot Akme, die gelost werd voor de firma Borleffs; werkt gij gewoonlijk voor die firma?

A. In de laatste zes jaren wel. Wij hebben nu een klap gekregen, doordat de firma W. H. Muller & Co., die vroeger door onze firma liet lossen, dit nu zelf gaat doen.

207. V.' De firma Borleffs is graanfactor, niet waar?

A. Juist

208. V. Zijt gij vast werkmán bij die firma?

A. Neen, ik ben de eerste van de tweede ploeg; ik ben slikker. Er zijn acht menschen in de eerste ploeg.

209. V. Hebben die acht altijd loon, ook als er geen werk is?

A. Neen, men noemt hen vast, omdat zij het eerst aan de keuze zijn, als er werk is. Er is nog eene derde ploeg, als er genoeg werk is; en is er dan nog meer volk noodig, dan neemt men losse mannen.

56

210. V. Hoeveel verdient gij gemiddeld per week?

A. Dat is ongelijk; verleden week werkte ik 2 dagen, de daaraan voorafgaande werkte ik geheel door, maar vóór 14 dagen niets, wegens den reeds genoemden klap.

211. V. Werktet gij voor dezen klap geregeld 6 dagen in de week?

A. Ja.

212. V. Gaat gij nu ook bij anderen werk zoeken?

A. Ja, wij kunnen dat licht doen, omdat wij tot de tweede ploeg behooren. Als er eenigszins werk is voor een man, moeten de acht van de eerste ploeg het loon deelen, zoodat zij altijd aan het kantoor moeten blijven.

213. V. Hoeveel verdientet gij vroeger in de week?

A. f 12 à f 13; anderhalf jaar kon ik geregeld werken en had soms f 14, f 15, maar ook wel f 9 A f 10. Bij nachtwerk had ik soms f 19.

214. V. Uw toestand is dus nu veel minder gunstig?

A. Ja

215. V. Hoe is de werktijd geregeld?

A. Van 6 tot 7 uur in den zomer; van 7¹/₂ tot 4 uur in den winter, zonder rusttijd. In dezen tijd kan men van 12 tot 2 uur rusten om te eten.

216. V. Gaan dan allen naar huis?

A. Ja.

217. V. Bij alle bazen?

A. Althans bij alle graankantoren.

218. V. Wordt dikwijls later dan 7 uur des avonds gewerkt?

A. Als de boot haast heeft, dan werken wij soms tot 11 uur, zonder dat wij er meer voor krijgen. De bootwerkers krijgen dan f 1.50 meer boven het loon. Dat graanwerk, moet u weten, heeft twee soorten van werk. De bootwerkers lossen het graan uit het ruim, en wij ontvangen het op het dek en werken het in de lichters. Ons loon bedraagt 12¹/₂ cent per last.

219. V. Werkt gij wel eens geheele nachten door?

A. Zeker. In den regel wordt het 7 uur, maar als de boot los moet, komen wij om 9 uur terug, werken dan tot 5 uur door, met een oogenblik rust om een boterham te eten; dan rusten wij tot 7 uur, en werken daarna weder door tot 12 uur. Het kan voorkomen dat men op die wijze 2 of 3 dagen en nachten doorwerkt.

220. V. Werkt gij op dek gelijk op met de eigenlijke bootwerkers?

A. Ja.

221. V. Wordt er veel des Zondags gewerkt in uw vak?

A. Neen, na de werkstaking niet zooveel meer.

222. V. Was dat Zondags-werken vroeger al niet veel verminderd?

A. Jawel, maar na de werkstaking nog veel meer, want nu is het Zondags- en nachtwerk duur geworden. Wij krijgen voor extra Zondags- of nachtwerk geen cent extra, maar de bootwerkers krijgen voor nachtwerk 5 cts. per last meer, dus 15 cts. per last en daarenboven f 3 premie.

223. V. Heeft de firma Borleffs bazen in haar dienst?

A. Ja, één.

224. V. Is dat een beambte van de firma?

A. Ja.

225. V. Dus gij zijt in dienst van de firma, niet van haar baas?

A. Ja.

226. V. Worden in het graanvak ook jongens gebruikt?

A. Vroeger wel, maar na de werkstaking is dat ook al verminderd; nu worden voor dat jongenswerk oude menschen gebruikt, die het werk, dat zij vroeger deden, niet goed meer kunnen verrichten.

227. V. Op welke leeftijd begonnen die jongens mede te doen?

A. Op 14-, 15-, 16-, 17-, 18jarigen leeftijd.

228. V. Welk werk deden die jongens?

A. Het drijven van de winch in den regel, maar als zoo'n jongen wat bij de hand was, nam de kras zoo'n jongen wel eens mede en gaf hem wat extra voor het werk, dat hij dan deed, waar een ander werkman dan voor bleef staan, en zodoende hield zoo'n jongen er dan een man uit, die voor het werk bekwaam was. Die jongens kregen f 0.75 à f 1 per dag, zoodat zij genoeg geld hadden om des Zondags te kunnen schooieren.

229. V. Is daar nu geheel een einde aan gekomen?

A. Sinds de werkstaking komt het niet meer voor: bij al de booten, waar ik gewerkt heb, waren er oude mensen aan de winch.

230. V. Hebt gij dikwijls ongelukken bijgewoond?

A. Zelden.

Bron: Enquete 1890

1890, Jan Kornelis Van Hiele (1837), uurwerker.

58

284. De Voorzitter: Zijt gij altijd in uw tegenwoordig vak werkzaam geweest?

A. Vroeger was ik schipper van eene tjalk, maar ik ben genoodzaakt geworden, nadat ik eerst op het bootje tusschen Katendrecht en Rotterdam gevaren had, nu sedert een jaar mijn brood aan den wal te zoeken.

285. V. Waarin bestaat nu uw werk?

A. In het versjouwen van goed van het schip naar de pakhuizen.

286. V. Hoeveel verdient gij daarmede?

A. Bij Thomsen f 0.25 per uur, maar met expeditiewerk slechts f 0.20.

287. V. Om bij den heer Thomsen te blijven: hoe lang is daar de arbeidsdag voor het sjouwerwerk, dat gij verricht?

A. Toen ik er werkte, waren de anderen begonnen om 7 uur; maar ik werd eerst aangenomen om 9 uur, en heb toen gewerkt tot 7 uur 's avonds voor 25 cts. per uur.

288. V. Hebt gij gedurende het afgelopen jaar aanteekening gehouden van hetgeen gij verdiend hebt?

A. Neen, maar ik heb weinig verdiend, want er is overvloed van volk, dat van buitenaf hierheen is gestroomd, zoodat niet allen altijd werk hebben. Er zijn wel weken geweest, dat ik niets verdiende, maar ik heb een zoon van 18 jaar, die nog wel eens wat inbrengt.

289. V Waar werkt die?

A. Aan de Amerikaansche booten, maar ook hij heeft niet altijd werk. Dat komt alleen voor, wanneer de boot spoedig gelost moet worden. Als er ruim tijd is om te lossen, heeft men het losse volk niet nodig.

290. V. Gij zegt, dat gij weinig verdiend hebt; maar ligt dit misschien niet daaraan, dat gij op betrekkelijk hoogen leeftijd met dit vak begonnen zijt, en dus achterstaat bij menschen, die er hun leven lang in zijn?

A. Neen, er zijn meer menschen in het vak, die even oud zijn als ik.

291. V Maar die hebben het hun leven lang gedaan?

A. Dat zal ik niet zeggen; voor het sjouwen van ijzererts of kopererts moet men meer ervaring hebben, maar voor mijn werk niet.

292. V. Waar wordt gij aangenomen?

A. Soms wordt het volk aangenomen op het kantoor van Thomsen, en ook wel, zooals Zaterdag voor acht dagen, aan de boot.

293. V. Is het wel voorgekomen, dat gij in de kroeg aangenomen zijt?

A. Neen, maar het gebeurt wel.

294. V. De uitbetaling geschiedt ook wel in kroegen, niet waar?

A. Ja, dat weet ik bij ondervinding.

295. V. Was dat een baas, die zelf eene kroeg hield?

A. Neen, die baas heette Van den Brink, en hij betaalde uit in eene kroeg in de Pelikaanstraat.

296. V. Wordt men daar op een vast uur besteld?

A. Ja.

297. V. En krijgt men dan dadelijk zijn geld?

A. Ja, het gebeurt ook wel, dat de kastelein het geld heeft, en dat deze uitbetaalt.

298. V. Is die kroeg in de Pelikaanstraat eene herberg, waar gij meer komt?

A. Neen, ik loop in geen herbergen, ik kan den drank o zoo goed missen.

299. V. Vindt gij het dan zeer hinderlijk, dat gij in eene herberg moet komen om uw loon te krijgen?

A. Ja. dan verteert men vijf cents voor een glas bier of wat anders, want daartoe is men wel genoodzaakt.

300. V. Wanneer gij dus besteld wordt in de Pelikaanstraat, meet gij feitelijk iets nemen?

A. Wanneer men een paar uur moet wachten, durft men wel niet anders.

301. V. Gelooft gij, dat er velen zijn, die dit eveneens hinderlijk vinden?

A. Ja, ik heb nog al eens arbeiders gesproken, die van denzelfden geest zijn en liever, evenals ik, een kop koffie met suiker hebben.

302. V. Hebt gij gehoord van een totnogtoe niet verwezenlijkt plan om lokalen voor wachten en uitbetalen op te richten, waar geen sterke drank gebruikt zou mogen worden?

A. Ik heb er wel eens in de courant van gelezen.

303. V. Hebt gij wel eens arbeiders hooren zeggen, dat zij van die wachtlokalen niet gediend zouden zijn?

A. Nooit.

304. V. Hebt gij ook wel op stroom gewerkt?

A. Neen.

305. V. Hebt gij ons nog iets mede te deelen?

A. Over het nachtwerk: mijn zoon heeft op eene Amerikaansche boot gewerkt 36 uren achtereen.

306. V. Is hij in dien tijd niet van het werk geweest?

A. Neen, wij hebben hem eten gebracht. Er zijn dan vijf schafttijden van een uur. Zij hebben in plaats van kleine tusschenpoozen, die wij mopperen noemen, vijf schafturen genomen.

307. V. Was de jongen na dat werk op?

A. O neen, hij was nog goed present; het was dan ook geen slavenwerk, en wordt met 25 cts. per uur betaald. Des nachts worden ook de schafturen betaald, die van den dag niet. Voor zulk een nachtwerk hrijgt men dan f 3.

308. V. Hebben de arbeiders er niet tegen, zoolang te werken?

A. Neen, want het geeft in den zak.

309. V. Volgt op zulk een buitensporig langen werktijd dan in den regel een tijd van werkloosheid?

A. Dan komt mijn jongen tehuis voor de nachtrust, en als hij geroepen wordt, komt hij weer op.

310. V. Hoeveel verdient hij gemiddeld per week?

A. Omtrent f 7, maar aan de Amerikaansche hooten bedraagt het soms f 15 a f 16, maar dan is het 4 dagen en 3 nachten werken.

311. V. Als uw jongen geregeld werk kon hebben. bijv. 12 uren daags, tegen een vast loon van f 10 a f 12, zou hij daaraan de voorkeur geven?

A. Dat geloof ik!

312. V. Loopt hij ook niet in de herberg?

A. Zoo min als ik; dat wil zeggen: hij drinkt er wel eens een glas bier, maar hij maakt er geen misbruik van. 's Zaterdags-avonds en 's Zondags is hij bij mij thuis te vinden.

Bron: Enquete 1890

Sjaak van der Velden, 2025

**1890, Bertus De Beer (1857), bootwerker, voorzitter der
Bootwerkersvereeniging „de Nederlandsche Vlag”, te Rotterdam.**

393. De Voorzitter: Wilt gij ons omtrent de oprichting uwer vereeniging een en ander mededeelen?

A. Verleden jaar heb ik, te zamen met Van der Kolk en Sas, bij gelegenheid der werkstaking, met de heeren cargadoors geconferceerd. Toen heb ik steeds de onderhandelingen helpen voeren (er was toen ook een Engelschman, zekere Orbell hier), en nadat de werkstaking geeindigd was, de commissie ontbonden verklaard.

Ik zag toen, dat door de commissie uit de werkstakers niet goed gehandeld werd tegenover het volk, en heb mij dan ook daarvan afgescheiden. Later heb ik in eene vergadering in “Caledonia” verklaard, dat ik eene vereeniging ging oprichten tegenover de hunne, en die op betere leest wenschte te schoeien. Zoo is de vereeniging „de Nederlandsche Vlag” ontstaan en in bloei toegenomen. Men heeft mij toen het presidentschap aangeboden en, hoewel ik er niet veel lust in had, heb ik dit toch in het belang van den werkman aanvaard.

394. V. Gij zeidet, dat de handelingen van Van der Kolk en Sas niet goed waren tegenover het werkvolk; wat bedoelt gij daarmee?

A. Omdat al het geld, dat tot ondersteuning der werkstakers gezonden werd, van socialistische zijde kwam, (en dit wisten natuurlijk V. d. Kolk en Sas), en ik het beter vond, dat de arbeider volstrekt niet met die partij in contact kwam, heb ik mij afgescheiden.

61

395. V. Wat is het doel uwer vereeniging?

A. De thans bestaande loonen te behouden en geen werkstaking op touw te zetten vóór het noodig is. De werkstaking is juist ontstaan, doordat de arbeider niet kreeg wat hem toekwam.

396. V. Wil dit punt nader toelichten.

A. De werkstaking is geboren uit de omstandigheid, dat de arbeider zijn verdiend loon niet ontving. Het uitbetalen in herbergen brengt veel drankgebruik teweeg. Ook kan de arbeider niet nagaan wat een schip in heeft.

397. Gij achtet dus de werkstaking gerechtvaardigd?

A. Ja, en zeer noodig.

398. V. Is er nu verbetering in den toestand gekomen?

A. Zóó weinig dat ik eigenlijk niet weet waarvoor de werkstaking heeft gediend. Er is bepaald, dat de arbeider na 1 of 2 uren arbeids, nooit minder dan f 1 zal ontvangen, maar dat wordt niet nageleefd. Ik ondervind zelf, dat voor veel werkzaamheden hoegenaamd niets wordt ontvangen; ik wijs op het halen van gereedschap, het bijtrimmen in graanbooten, naar gelang de goederen diep liggen, enz. Zoo werk ik soms mij zelven bij regenachtig weder in het zweet en verdien dan f 1,50 per dag. Mocht deze commissie daaromtrent zoo mogelijk verbetering aanbrengen!

399. V. Heb ik u goed begrepen, dat de werkstaking uws inziens noodig was, maar dat hare gevolgen niet aan de verwachting hebben beantwoord?

A. Dat is zoo.

400. V. Tracht dan niet uwe vereeniging de gevolgen van de werkstaking aan de verwachting te doen beantwoorden?

A. Ja, wij hebben daartoe pogingen gedaan bij, den heer Van der Pot, die welgezind is, doch ook hij vermag niet veel tegen den bestaanden toestand. De bazen hebben het hecht in handen en laten ieder staan, die bij de patroons gaan spreken over behandeling en loon.

401. V. Hebt gij in uw eigen geval met de cargadoors gesproken?

A. Neen, want dat zou mij niets baten; de bazen doen wat zij willen.

402. V. Kunt gij ons dan duidelijk maken, hoe in deze verbetering te verkrijgen zou zijn?

A. Die is alleen te verkrijgen door den bazen het recht te ontnemen om menschen, die zich over het loon gaan beklagen bij de cargadoors, te laten staan.

403. V. Is dan de weg, om billijke wenschen vervuld te krijgen, niet juist het zich rechtstreeks wenden tot de cargadoors?

A. Ik hoop, dat de commissie de vragen, die zij stelt, zooveel mogelijk voor de arbeiders zal oplossen.

404. V. De commissie is geroepen om van de belanghebbenden hunne ervaringen te vernemen, feitelijke mededeelingen te ontvangen, hunne wenschen te hooren en de middelen, die zij meenen dat kunnen leiden tot verbetering. Nu zegt gij, dat het kwaad zit in de willekeurige handelingen van de bazen; zoudt gij derhalve meenen, dat de weg tot verbetering daarin ligt, dat de zelfstandigheid van de bazen verminderd word en de cargadoors zich meer rechtstreeks, bemoeiden met het werkvolk?

A. Wel zeker.

405. V. Is in dien zin door uwe vereeniging wel overleg gepleegd met de cargadoors?

A. Jawel. Voor de werkstaking is voor de cokes gevraagd f 1.20 per last, maar bij de werkstaking is dat punt niet behandeld, zoodat het bedrag is gebleven op f 1, later is het verhoogd tot f 1.10. Het cokeswerk is nu een zeer ellendig werk, waarbij het schoeisel zoo slijt, dat, als ik bij toeval, omdat ik geen oude schoenen bij mij heb, met een goed paar er in ga, deze onbruikbaar worden. Bij dat werk moeten eigenlijk 8 man beneden zijn, maar thans wordt dat gedaan met 6 man, waarbij dan komen 1 op de stort, de bootsman en de winchdrijver. Dat zijn 9 man. Wij verdienen dus per last 11 cents, gerekend tegen 1 gld. Nu wil ik graag hard werken, maar dan moet er wat aan te verdienen zijn, en dat is bij dit werk niet mogelijk. Er moeten nu al 2 man uitgehouden worden om het werk voor 11 cents te kunnen doen, en er moet hard gewerkt worden om 15 ton per uur af te krijgen. Een schip buiten is gemakkelijker dan een schip, dat binnen ligt; maar onder het loon zijn nog verschillende werkzaamheden begrepen, om het schip langs zijde te krijgen, enz. Nu heb ik al dikwijls gevraagd om daarin verbetering te krijgen, maar dat schijnt niet mogelijk.

Is het recht en billijk, dat, wanneer men aanneemt, tegen betaling per uur, eene boot te lossen, men soms gedurende 2 1/2 uur ander werk moet verrichten zonder daarvoor betaald te worden?

406. V. Gij spreekt thans over een punt, dat bij de werkstaking juist niet behandeld is; maar de vraag, die ik u deed, betrof uwe mededeeling, dat door sommige bazen de toen overeengekomen bepalingen niet worden nageleefd. En mijne vraag was: heeft uwe vereeniging daarover onderhandeld met de vereeniging van cargadoors?

A. Ja. De heer Van der Pot heeft mij zelfs een staat gegeven met de namen van de heeren cargadoors, die hun woord hadden gegeven om te voldoen aan hetgeen tijdens de werkstaking is overeengekomen.

407. V. Hebben die onderhandelingen niet tot het gewenschte gevolg geleid?

A. Een arbeider wordt meestal weerhouden om voor zijn recht te spreken, omdat hij anders kans heeft niet meer aangenomen te worden. Zoo heb ik eens tot Zaterdagnacht 2 uur gewerkt aan eene boot van Ruys. Bij de afrekening weigerde de baas om mij de 50 % verhooging voor Zondagswerk uit te betalen. Met Ruijs nu hebben wij het meeste te kampen gehad om die verhooging van 50 % te krijgen. Toen heb ik den baas gezegd: „wilt gij de 50 percent er niet bij doen, houd ze dan maar, dan zal ik zelf wel met den heer Ruijs in onderhandeling treden.” Hij zeide toen, dat dit niet noodig was, en dat hij het dan wel op zijne eigen verantwoording zou doen, wat dan ook geschied is. Hoe die vork nu in den steel zit, weet ik niet.

408. V. Gij zijt weder afgeweken van mijne stellige vraag, of de onderhandelingen, door uwe vereeniging met de cargadoors gevoerd over het niet-nakomen van de overeengekomen bepalingen, tot een gewenscht gevolg geleid hebben, ja dan neen.

A. Neen, niet bij allen.

409. V. Zoudt gij het wenschelijk achten, dat in het leven werd geroepen eene officieele vertegenwoordiging der arbeiders, opdat die officieele vertegenwoordiging, met haar uit den aard der zaak grooter gezag, kunne optreden in het belang van het werkvolk, tot overleg en minnelijke schikking van moeilijkheden met de belanghebbenden ter andere zijde?

A. Ja.

410. V. Ons is gezegd, dat, als zoodanig vertegenwoordigend lichaam werd in het leven geroepen, het te vreezen ware, dat daarin zitting zouden verkrijgen, niet de beste arbeiders, maar die het meeste leven maken, en dat dientengevolge wel eens meer kwaad zou kunnen worden gesticht dan goed. Deelt gij die vrees?

A. Dat vrees ik niet. Ik bij voorbeeld ben geen oproermaker en houd er van, alles kalm af te doen. Er zijn er meer, die niet alleen eveneens denken, maar eveneens handelen ook. Wat ik echter zou wenschen, zijn arbiters, die alle geschillen, welke zich tegenwoordig ook nog zoo menigvuldig voordoen, zouden kunnen oplossen. Die personen zouden dan onafhankelijk moeten zijn van de patroons.

411. V. Ik laat daar, of beslissende uitspraken door arbiters mogelijk zouden wezen, en of men zich niet zou moeten bepalen tot minnelijk overleg. Doch in allen gevalle: zouden uws inziens de vertegenwoordigers arbeiders niet door dezen gekozen moeten worden?

A. Er zou moeten zijn eene commissie van patroon en arbeiders.

412. V. Ja, maar die arbeiders zouden toch gekozen moeten worden door hunne mede-arbeiders?

A. Er zouden goede kandidaten moeten worden gesteld.

413. V. Bedoelt gij te zeggen, dat het kiesrecht moeten gebonden zijn aan zekere voorwaarden tot waarborg voor goede keuzen?

A. Ja.

414. V. Is er eene reden, waarom de twee bootwerkers-vereenigingen hier ter stede, de uwe en die genaamd Labour Union, naast elkander bestaan? Waarom komt het niet tot samensmelting?

A. Ik heb daarover voor 14 dagen onderhandeld maar dit is nog niet tot een resultaat gekomen. De richting van een nationalen bond in alle zeeplaatsen ware zeer wenschelijk.

415. V. De secretaris van de vereeniging Labour Union heeft ons gezegd, dat zich onlangs het geval voordeed aan eene boot, dat de 50 pct. verhoog voor Zondagsarbeid niet werd uitbetaald; dat hij daar omtrent met u in overleg was getreden, waarop gij zou hebben geantwoord, dat, indien gij u daarmede bemoeide uwe vereeniging spoedig in duigen zou liggen. Is dat juist?

A. Dat is niet juist. Ik ben met geen lid der LabourUnion daarover in bespreking geweest. Wel heb ik vernomen, dat de bedoelde verhooging nu eens wel, dan weder niet werd uitbetaald. Gisteren kwam iemand, werkend voor het kantoor van den heer Muller, zeggen, dat hij verleden Zondag had gewerkt, maar de 50 pct. verhooging niet ontving. De menschen wilden het loon niet aannemen. Men kwam bij mij aan de boot, en ik heb gezegd terstond te zullen gaan naar het hoofd van het kantoor. Mij werd geantwoord, dat zij van het kantoor kwamen en geene verhooging hadden kunnen ontvangen. Later heeft die persoon mij verteld, dat aan den eisch was voldaan.

64

416. V. Wordt uwe vereeniging geldelijk ondersteund door de cargadoors?

A. Naar aanleiding van circulaires, die wij gezonden hebben aan den groothandel, hebben wij, namens de vereeniging van cargadoors, ontvangen f 200, met de toezegging een volgend jaar weder te mogen komen.

417. V. Ligt in dat aannemen van geld van patroons uws inziens niet een gevaar voor de onafhankelijkheid eener arbeidersvereeniging?

A. Ik zelf hecht meer aan eigen bespaarde fonds dan aan gekregen geld, maar onze vereeniging was zwak en ongelukken komen onder de bootwerkers veel voor. Als ondersteuning voor zulke gevallen was die bijdrage ons dus zeer welkom, te meer daar er in Rotterdam voor bootwerkers niet veel wordt gedaan. Thans kunnen wij enkelen in geval van een ongeluk f 7,50 uitkeeren per week.

418. V. Wordt er ook door bazen of patroons bij ongelukken in de bres gesprongen?

A. De meesten doen daaraan niets, doch er zijn uitzonderingen. Een lid onzer vereeniging trekt thans iets van de firma Hoogerhuis & V. d. Pot.

Wij hebben een man gehad van de firma Thomsen die was van boven naar beneden gevallen. Nu moet men 3 maanden lid van onze vereeniging zijn, alvorens ondersteuning te kunnen genieten, en die man was nog niet zoolang lid, maar hij had eene vrouw en 3 kinderen die geen verdiensten hadden. De man is 14 weken in het ziekenhuis geweest en de heer Thomsen heeft er niets aan gedaan.

419. V. De heer Thomsen deelde ons mede, dat hij in het eene geval ondersteunde en in het andere niet. Hij sprak ons juist van een geval, dat een man in het ruim was gevallen, wien hij geen ondersteuning had gegeven, omdat het ongeluk het gevolg was van eigen schuld door dronkenschap. Kan dat het geval zijn, door u bedoeld?

A. Neen, het geldt een zekeren Verbeek, die ten allen tijde werkt bij Thomsen. Ik ben bij den heer Thomsen geweest, maar deze heeft niet meer gegeven dan wat in de boot verdiend was.

Verder hebben wij nog een zekeren Ouwerkerk gehad, die aan den Rijnspoor werkte; ook deze heeft geen anderen steun gehad dan van onze vereeniging; hij had zijn arm gebroken.

Dan hebben wij nog een zekeren Leertouwer gehad, wiens schouderblad uit elkander was, hem hebben wij 15 weken ondersteund. Wij betalen dat alles zelf. Ik meen, dat die man ook bij de firma Thomsen was; hij werkt er althans dikwijls; ik weet echter niet, of hij dat ongeluk daar heeft gekregen.

420. V. Is in uwen kring de wensch zeer sterk, dat er grooter aansprakelijkheid worde gelegd op de werkgevers om bij voorkomende ongelukken schadeloosstelling toe te kennen aan den getroffene?

A: Ja, wanneer de ongelukken gebeurd zijn buiten eigen schuld, dan zou dit rechtvaardig zijn, want dikwijls verrichten wij zeer gevaarlijk werk, vooral des nachts, bijna zonder licht. Laatst hebben wij nog eene ijzerboot gelost van 112 ton, dat duurde van Donderdagmorgen tot Zaterdag-morgen 9 uur achtereen, en beneden hadden wij 's nachts geen ander licht dan van eene kaars.

421. V. Komt het voor, dat de arbeiders zich zelf verzekeren tegen ongelukken?

A. Heel weinig

422. V. Waarom geschiedt dat niet door diegenen, die, zooals een deel der bootwerkers, groote verdiensten hebben?

A. Ik begrijp niet hoe men van groote verdiensten kan spreken. Ik werk bijv. Maandag en Dinsdag en heb dan 's Woensdags geen werk; Donderdag en Vrijdag werk ik weder, maar ik loop 's Zaterdags weer leeg. Als de booten veel medebrengen, verdienen wij een weekgeld. Maar dan moeten wij 's nachts doorwerken. Als nu de Leith-boot moet gelost worden, dan werk ik van 12 tot 12 uur. Nu geloof ik, dat een loon van f 0.25 per uur mij rechtmatig toekomt, omdat ik twee dagen of meer per week niet werk.

Er zijn wel weken geweest, dat ik slechts f 4 a f 5 verdiende.

423. V. Door een van de getuigen, die een groot getal arbeiders in dienst heeft, is ons verzekerd dat een zeer aanzienlijk deel van zijn werkvolk week in week uit, het geheele jaar dooreengenomen, gemiddeld f 20 per week verdient. Acht gij dat dan onjuist?

A. Ik weet alleen, dat ik ze niet verdien. De heer Plate zeide ons bij de werkstaking, dat hij een geld-drager voor zijn kantoor noodig had tegen een loon van f 14; en toen hebben wij allen gevraagd, of hij ons voor f 12 wilde hebben.

424. V. Houdt gij aantekening van uwe verdiensten?

A. Direct niet.

425. V. Behoort gij tot die arbeiders, die steeds in aanmerking komen, als er werk is?

A. Ik werk geregeld aan de Leithboot. Er zijn wel eens weken, dat ik f 20 maar ook andere dat ik slechts f 6 verdienen.

426. V. Hebt gij nooit weken, zooals ons uit een overgelegd lijstje van verdiensten bij ertsbooten is gebleken, dat gij f 30 à f 35 verdient?

A. Nooit. Wij hebben voor het erts een cent verhooging gevraagd, en toen zeide de heer Plate ons, dat in dat geval al het erts uit Rotterdam zou gaan; daarop hebben wij een halven cent verhooging gevraagd, maar dien ook niet gekregen. Voor al de soorten erts wordt vijf cents per last betaald. Wanneer nu het werk goed medeloopt, dan kunnen wij, met 3 ploegen werkend, in 24 uren f 18 à f 20 verdienen; maar dat is geen verdienste van alle dagen.

427. V. Zit het kwaad van de betrekkelijk geringe verdienste voor velen niet hierin, dat er te groote wisseling van personeel is en men te zelden aan de beurt van arbeiden komt?

A. Die het meeste drinkt, heeft het meeste werk. Tijdens de werkstaking waren er veel bazen, die herbergen hadden. Ik vind het uitnemend, dat bij de beurtbooten vrij algemeen op de kantoren uitbetaald wordt. Bij stroomwerk heeft de uitbetaling nog steeds in de herbergen plaats. De arbeider is dan wel gedwongen aldaar, het zij dan veel of weinig van zijne zuur verdiende penningen te verteren, en ik heb dikwijls gezegd: „wat vind ik het lam in zoo’n kroeg, want je moet er verteren tegen wil en dank.” Ik heb lang op wachtlokalen aangedrongen, en van onze vereeniging is dan ook een adres uitgegaan, waarin wij aanboden het benedengedeelte van het Yachtclubgebouw, geheel op onze kosten, voor dat doel te restaureeren, op welk adres evenwel afwijzend is beschikt. Later is het adres van de cargadoors gekomen, waaraan van onze zijde in de courant adhaesie is betuigd.

66

428. V. Geloof gij, dat een wachtlokaal door het grootste gedeelte van het werkvolk met ingenomenheid zou worden begroet?

A. Ter dege! Maar dan zou de arbeider ook daar, onmiddellijk na het lossen van een schip, zijn loon op dezelfde gemakkelijke wijze moeten kunnen krijgen als thans in de kroeg.

429. V. De heer Kolkman: Gij hebt immers gezegd, dat, toen Van der Kolk en Sas in het bestuur der vereeniging Labour Union waren, die vereeniging in verbinding stond met de sociaal-democraten, niet waar?

A. Dit heb ik niet beweerd; wel, dat hunne denkbeelden in socialistischen zin waren. Ik ben trouwens nooit met hen in eene vereeniging geweest, wel indertijd in de commissie van de werkstakers.

430. V. Op dit oogenblik bestaat die vereeniging nog, en uwe vereeniging heeft getracht daarmede samenwerking te verkrijgen?

A. Ja.

431. V. Is dan thans de socialistische geest uit die vereeniging verdwenen?

A. Er is een beter bestuur gekozen.

432. De Voorzitter: Hebt gij nog iets mede te deelen?

A. Ik zou aan deze commissie willen verzoeken te bewerken, dat voor nachtwerk op de beurtbooten een gulden extra per nacht wierd uitbetaald.

433. V. Wordt wel op graanbooten, maar noch op de erts-, noch op de beurtbooten extra loon betaald voor nachtwerk?

A. Neen. Voorts zou ik gaarne het Zondagswerk afgeschaft zien, althans voor zoover het mogelijk is: alleen het hoog noodige werk moest des Zondags worden verricht. Engeland geeft daaromtrent een voorbeeld, en het beschaafde Holland mag daarin niet achterstaan.

Bron: Enquete 1890

(herdrukt in Giele 1979: 186-191)

1890, Jacob Van den Berg (1841), sjouwerman.

560. De Voorzitter: Waar werkt gij?

A. Sedert 1870 bij de Nederlandsche Stoombootmaatschappij.

561. V. Werkt gij op de booten of aan den wal?

A. Op de booten.

562. V. Zijt gij vast arbeider, in den zin, dat gij een vast weekgeld hebt?

A. Ja, maar niet van 't kantoor; van den baas, die het werk aanneemt van het kantoor per gewicht, en die weder ons aanstelt.

563. V. Hoeveel is uw weekloon?

A. f 14.

564. V. Hoe lang is daarvoor uw werktijd' ?

A. Van 'smorgens 6 tot 'savonds 9, 10 of 12 uur, tot de boot klaar is.

565. V. Hoeveel rusttijd hebt gij?

A. Een uur; van 1 tot 2 's middags om te eten. Die dichtbij woont, gaat naar huis, en die veraf woont, laat eten brengen. Vroeger hadden wij een paar maal een kwartier om eene boterham te eten, maar dat is nu sedert een jaar of drie afgeschaft. Dat doen wij nu onder het werk door.

566. V. Zijn er onder u lieden, die van 's morgens 9 tot 's avonds 10 uur werken en dan in het geheel geen warm eten genieten?

A. Jawel.

567. V. Krijgen zij al de dagen, waarop zij werken, in 't geheel geen warm eten?

A. Wat zij doen, als zij 's avonds thuis komen, weet ik niet; maar als ik overdag niet thuis kan komen, dan houdt mijne vrouw het eten warm, of zij maakt het warm als ik kom, en dan gebruik ik dat, vóór ik naar bed ga.

568. V. Komt het wel voor, dat gij 's nachts door moet werken?

A. Ja, maar zelden.

569. V. Als gij in zulk een geval 's morgens om 6 uur begint en gewerkt hebt tot 's avonds, werkt gij dan in eens door, als er nachtwerk bij komt?

A. Als de baas vooraf weet, dat het een heelen nacht doorwerken is, dan krijgen wij om 10, 11 uur een half uur om eene boterham te eten. Daarna werken wij weder door tot 5, 6 uur.

570. V. Gij werkt dan dus gestadig door, den geheelen dag en den volgende nacht, met niet meer rust dan door u is opgegeven?

A. Ja.

571. V. En gaat gij daarop 's morgens naar huis?

A. Neen, niet vóór 12 of 1 uur, als de boot afgevaren is.

572. V. Hoe dikwijls komt het voor, dat gij aldus van den eenen morgen 6 uur tot den volgende middag 12, 1 uur moet doorwerken?

A. Zelden, maar het kan elke week gebeuren, als de aankomende boot heel veel lading in heeft, die slecht opschiet en er veel te laden is.

573. V. Werkt gij nooit korter dan tot 's avonds 9 uur?

A. Neen.

574. V. Wordt op Zondag door u gewerkt?

A. Neen; de boot, die aankomt, wordt vastgemaakt; en als er eens wat mede is gekomen, wat dadelijk weg moet, zooals verleden week paarden uit Londen, dan wordt dat bezorgd, maar anders werken wij op Zondag in het geheel niet.

575. V. Gij verdient f 14 in de week, zeidet gij; is dat onverschillig, hoe lang er gewerkt wordt, ook al komt de nacht er bij?

A. Ja.

576. V. Hoeveel man zijn er tegen een weekgeld van f. 14 in vasten dienst?

A. Twaalf.

577. V. Dat is toch niet het geheele personeel? Wordt het aangevuld met anderen?

A. Het wordt aangevuld; gisteren en Maandag bijv. hebben wij gewerkt met 40 a 45 man.

578. V. Wat verdienen die?

A. f. 0.25 per uur.

579. V. Wordt dat loon verhoogd, wanneer zij des avonds na een zeker uur of des nachts werken?

A. Neen.

580. V. Dat zijn zeker lieden, die van de kade aangenomen worden?

A. Ja.

581. V. Is het u bekend, of er door de losse bootwerkers gemiddeld per week, over het geheele jaar berekend, meer dan f 14 wordt verdiend?

A. De losse arbeiders, die bij ons werken niet; maar onder de erts werkers zijn er, die gemiddeld meer dan f 14 per week verdienen.

582. V. Er zijn losse arbeiders bij erts- en andere wilde booten, die beweren, dat zij blijde zouden zijn, indien zij, het gansche jaar door, gemiddeld f 10 à f 12 per week verdienen. Zijn dat dan uws inziens arbeiders, die hun arbeid niet verstaan?

A. Dat geloof ik niet; er zijn slechte onder, maar ook goede.

583. V. Werken er bij u op de boot ook jongens?

A. Neen.

584. V. Op welken leeftijd zijt gij begonnen op de booten te werken?

A. Op mijn 27ste jaar.

585. V. Wat hadt gij tot dien tijd gedaan?

A. Tot mijn 23ste jaar heb ik in het boerenland gewerkt.

586. V. Hoe zijt gij er toe gekomen, van beroep te veranderen?

A. Ik verdiende niet genoeg voor mijne groote huishouding, en toen ben ik, op aanraden van mijne familie hier, van Willemstad naar Rotterdam gekomen.

587. V. Zijn er in de laatste jaren nog veel veldarbeiders naar deze stad gekomen?

A. Niet zooveel als een 20 jaar geleden, met den oorlog tusschen Pruisen en Frankrijk, toen het hier vreeselijk druk was. Ik hoor wel, dat er aan de overzijde nog veel volk van het Overmaasche komt.

588. V. Wordt uw loon op het kantoor uitbetaald?

A. Jawel.

589. V. Hebt gij bij de werkstaking verleden jaar doorgewerkt?

A. Op den Donderdag heeft de baas, door de bedreigingen van de werkstakers met geweld gedwongen, moeten stoppen. De werkstakers hielpen toen zelf nog 4 kisten transito-goed, dat niet aan den wal mocht blijven liggen - er waren er wel 25 aan iedere kist -, aan boord, en daarop is het schip gesloten en door de ambtenaren verzegeld.

590. V. Wilden ook de losse sjouwers bij u aan boord liever doorwerken?

A. Jawel.

591. V. Was er toen geen politie ter plaatse?

A. Veel politie, maar zij was niet in staat de baan schoon te houden.

592. V. Maar de politie heeft dan toch zooveel mogelijk haar plicht gedaan?

A. Ja zeker.

593. V. Hoe is het den Vrijdag daarop gegaan?

A. Toen zijn wij 's morgens vroeg, terwijl het heel rustig aan de Boompjes was, weer aan het werk gegaan, maar tegen tien uur begon de volkshoop weer hoe langer hoe meer aan te groeien. Wij zijn toen evenwel met vaste menschen blijven doorwerken tot 's avonds half zes. Toen moesten wij weer eindigen; men dreigde zóó, dat wij niet durfden voortgaan. Er lagen twee booten aan den kant, de Maasstroom en de Holland. Als wij weder wilden beginnen met werken, durfde de baas niet. Twee cargadoors van het kantoor zeiden, dat de boot 's morgens moest varen. Een der heeren van het kantoor zeide: werkt maar door, gij kunt op onderstand en bescherming rekenen, de boot moet, klaar, Ik zeide: baas, ik durf niet, laat ons tot morgen vroeg wachten, dan is alles rustig. Dit werd goedgevonden, het gebeurde aldus, en wij werkten toen zonder tegenstand geregeld door tot de boot klaar was.

594. V. Was er op den Vrijdagmiddag eene sterkere politiemacht aanwezig?

A. Dat kan ik niet zeggen, er was altijd veel politie, de schutters en mariniers stonden aan het Nieuwewerk.

595. V. Wanneer kwam de gewapende macht in de Boompjes'?

A Dat herinner ik mij niet.

596. V. Was zij Vrijdag-middag niet aan de Boompjes, en hield zij toen de baan niet ruim'?

A. Wij hebben geen gewapende macht gezien, alleen politie.

597. V. Gij hebt gezegd, dat de vaste lui Vrijdagmorgen het werk hebben voortgezet; was dat zonder hulp van losse?

A. Neen; de losse menschen, die durfden, konden komen.

598. V. Meent gij niet, dat er onder de losse lieden, die niet kwamen, waren, die uit eigen wil aan de werkstaking hebben deelgenomen?

A. Dat geloof ik niet.

599. V. Hoe gaat het voor het vaste personeel in geval van ziekte '?

A. Het ontvangt half loon.

600. V. Zijt gij in een ziekenfonds?

A. Ja, daaruit trekt men f' 5.

601. V. Ontvangt gij dan half loon, onverschillig hoe lang de ziekte duurt?

A. Ja, dat is eene goedheid, geen akkoord. Er is nu iemand, die reeds 14 weken ziek is, en het altijd gehad heeft.

602. V. Komen er wel eens bij het werk ongelukken voor' ?

A. Ja, vóór 5 jaar heeft iemand een stuk ijzer op het been gekregen, waardoor hij ook 13 weken thuis geweest is, maar die kreeg al dien tijd het halve loon.

603. V. Kreeg hij in dat geval, het gevolg van een ongeluk, dat hem getroffen had, niet het gansche loon?

A. Neen, het halve.

604. V. Zijn er buiten het vaste loon nog premien of andere' voordeeltjes?

A. Om de 14 dagen krijgen wij voor het vastmaken van de booten op Zondag f 0.40.

605. V. Hoe lang werkt gij daarvoor dan op Zondag '?

A. Wij komen 's ochtends op tijd; maar tot hoe lang wij blijven moeten, dat hangt er van af, of de boot vroeger of later binnen komt.

606. De heer Le Poole: Is de verleiding tot misbruik van sterken drank voor het losse volk grooter dan voor het vaste personeel?

A. Neen, want de baas is erg streng op dat stuk en stuurt iemand zelfs weg, als hij onder het werk in de herberg komt.

607. V. Brengen de sjouwerlieden hun betrekkelijk hoog loon altijd thuis?

A. Er zijn goede en kwade onder, als overal.

608. V. Meent gij, dat betaling van een vast loon per week meer ten goede komt aan het gezin, dan betaling, zooals die voor een groot deel der arbeiders, op erts- en andere booten, steeds geschiedt?

A. Voor mij zou dat hetzelfde blijven, maar voor menschen; die gaarne naar de herberg gaan, is het slecht, als zij dikwijls geld in handen krijgen; want dan kunnen zij even zoovele malen verteren.

609. De heer Visser: 's Dinsdags werkt gij tot 12 uur, en dan?

A. Dan gebruikt de baas ons soms om wat op te knappen, te verven of te teren. 's Woensdags zijn wij geheel vrij. 's Donderdags gaan wij weder aan het werk tot de booten leeg zijn. 's Zaterdags werken wij weder tot 12 uur, tenzij de « Maasstroom » in de vaart is, wat dezen zomer nooit het geval is geweest.

610. De Voorzitter: 's Woensdags hebt gij dus een geheel vrijen dag. Hoe besteedt gij dien gewoonlijk? Verricht gij dan nog werk elders?

A. Ja, als de een of andere baas mij dat van te voren vraagt, maar ik loop er niet om. Dat wordt mij dan in daggeld betaald, maar het komt zelden voor.

611. V. Wat doet gij dan gewoonlijk op dien Woensdag?

A. Och, kleine werkjes; er is wel eens wat te timmeren of te verven voor de vrouw, of wij gaan naar de familie. Ook lees ik wel eens een mooi boek, uit de bibliotheek van de vereeniging «Obadja».

612. V. Zijt gij niet lid van de afdeeling der vereeniging 'Patrimouium'?

A. Ja, uit de bibliotheek van die vereeniging kan ik ook boeken krijgen.

613. De heer Kolkman: Gij hebt gezegd, dat gij een vast weekloon hebt van f 14. Is die toestand van vast arbeider met vast loon bij uwe mede-arbeiders gezien, of vinden zij het verkieslijk, liever de kans te loopen om dan eens een hooger loon en dan weer niets te verdienen?

A. De meesten zouden wel in mijne positie willen zijn.

614. V. Is er in den tijd, dat gij bij uwe maatschappij zijt, al eens iemand van het vaste personeel vertrokken, zoodat gij hebt kunnen heoordeelen, of er veel animo was om in de plaats van den vertrockene te treden?

A. Neen.

Bron: Enquete 1890

1890, Petrus Cornelis Hamerslag (1857), kolenbootwerker.

725. De Voorzitter: Hoe is de aard van uw werk?

A. Wij brengen de kolen uit het ruim aan het dek, en dan worden zij in lichters gestort, door eene ploeg van zes man.

726. V. Zijt gij bij een vasten baas?

A. Neen.

727. V. Gaat gij het werk ook wel eens in herberg ophalen?

A. Neen, daar worden wij nooit besteld. Als de aankomst van eene boot aan het zeekantoor aangeplakt wordt, gaan wij naar den baas in het pakhuis. Hij schrijft dan meest aan de deur op, wie hij hebben wil.

728. V. Hoe wordt gij betaald?

A. Na de werkstaking met /' 1.10 per hiel van 21.330 KG. en per man; als er goed stoom is, werken wij daarover 1 1/2 uur. Op oude booten gaan de mandjes niet naar boven, als er niet goed stoom is.

729. V. Wordt intusschen toch altijd met stoom gewerkt?

A. Neen, op sommige booten werken 3 ploegen met stoom en 2 met de hand. Die ploegen wisselen elkander af aan de spil (200 mandjes) en aan de winch.

730. V. Hoelang werkt gij over eene kiel zonder stoom?

A. Met de eerste spil 2, met de benedenspil, dat is met hetgeen dieper in het schip ligt, 3 uren.

731. V. Hoeveel werd betaald vóór de werkstaking?

A. Niet ten volle 99 cent.

732. V. Er is dus toen eene verhooging gekomen van 10 pct.?

A. Ja.

733. V. Wordt die nieuwe loonsregeling algemeen nageleefd '?

A. Ja, de baas komt met het gestempeld bewijs van het kantoor, dan wordt het afgestempeld en wij worden uitbetaald.

734. V. Hoelang werkt gij over een schip'?

A. Over de Berrington 20 à 22 uren, dat is de gemakkelijkste boot; over de Triffitic 26 a 28 uren, dat is eene der zwaarste.

735. V. Hoeveel rusttijd hebt gij?

A. Tweemaal een uur en tweemaal een kwartier. In die uren gaan wij naar den wal om te eten, hetzij naar huis, of dat het dan gebracht wordt.

736. V. Hoeveel verdient gij gemiddeld per week?

A. Precies kan ik dat niet zeggen, dat zal zoo f 8 a f 9 zijn, meer niet, want 's winters loop ik soms weken zonder werk.

737. V: Zoudt gij willen ruilen met eene befrekking van f 10 in de week, met 12 uren werk per dag?

A. Dat hangt er van af niet om ijzer te verwerken, want daarmee beult iemand zich af, terwijl de baas rijk wordt.

738. V. Hebt gij wel eens in erts gewerkt.?

A. Zelden.

739. V. Werkt gij bij voorkeur in de kolen?

A. Ik kan dat niet altijd doen, want ik behoor niet bij eene vaste ploeg, en hoeveel te spoediger eene boot loskomt, zooveel te meer despatch-money het kantoor heeft.

740. V. Wat is dat despatch-money?

A. Eene premie op het spoedig lossen.

741. V. Waarom zijt gij niet bij een vasten baas?

A. Wij weten niet altijd, wanneer er kolenbooten komen, en dan loopen wij intusschen naar wat anders te zoeken, juist misschien op het moment dat zij ons noodig zouden hebben. Dan wordt er ander volk genomen.

742. V. Waar wordt gij uitbetaald?

A. Bij Martinet in de Pelikaanstraat, in eene kroeg.

743. V. Welke baas betaalt daar?

A. Kersbergen, en de Haas betaalt in de Herderinnenstraat in een kantoor.

744. V. Wat is u aangenamer, dat gij betaald wordt in eene herberg of in een pakhuis?

A. In die herberg blijft mijn geld liggen, als ik er wegens ander werk soms niet ben, maar als ik bij de uitbetaling in het pakhuis niet present ben, moet ik wachten tot ik den baas weer eens zie, of tot den volgende Zaterdag.

745. V. Maar gesteld, dat er eene gelegenheid was om ten allen tijde uw geld te kunnen krijgen, zou het u dan aangenamer zijn, buiten de herberg betaald te worden?

A. Dat is mij hetzelfde; als ik in de herberg niets wil gebruiken, laat ik het; daar wordt men niet toe gedwongen.

746. V. Worden die kolenbooten op stroom gelost?

A. Ja.

747. V. Hoe gaat gij dan naar boord?

A. In de schuiten van den baas.

748. V. Zijn die schuiten niet wel eens overladen?

A. Ja, dat komt omdat ieder al haast maakt, als het werk is afgelopen, om maar naar den wal te komen; de meesten zouden liever den nek breken, dan op eene volgende schuit te wachten. Als wij van den wal komen, gaat dat beter, maar dan komen er nog als eens trimmers van den schipper mee, die aan den wal zijn gaan eten.

749. V. Dus als de arbeiders zelf maar niet zoo de schuiten instormden, zou dat overladen niet plaats behoeven te vinden?

A. Neen, dan kon men tweemaal varen, maar als het lossen afloopt, heeft de boot in den regel al stoom op, de sleepboot ligt er voor, en de loods is soms een uur te voren aan boord. Is het werk afgelopen, dan begint de hurrie onmiddellijk, en men moet maar zien, hoe men zoo spoedig mogelijk van boord komt. Of men daarbij kans loopt, een ongeluk te bekomen, deert den kapiteins niet; ze geven net zooveel om een mensch als om een ouden poetslap. Ik ben wel eens medegevaren tot aan het Park, om daar met de sleepboot wat veiliger van boord te komen, want als ik zwemmen wil, doe ik het liever naar mijne keus. Het vervoer is ook gevaarlijk, omdat men daarbij gevaar loopt van overvaren te worden; de stoombooten zetten maar door.

750. V. Hebt gij wel eens een ongeluk gehad?

A. Neen, wel eens gezien; twee jaren geleden heeft Binnenveld bij het overspringen op de boot nog een been gebroken.

751. V. Kan dat een zekere Binnenveld zijn, dien wij eenigen tijd geleden op eene erts- of graanboot hebben aangetroffen?

A. Jawel.

752. V. Welke gevolgen heeft dat ongeluk voor hem gehad?

A. Dat hij al dien tijd niets verdiend heeft.

753. V. Hoe was dat ongeluk ontstaan?

J. Bij het springen op de stoomboot viel hij op een zwaren ijzeren tros, en brak zodoende zijn been.

754. V. Heeft hij geen ondersteuning gehad van den baas?

A. Neen, van ons.

755. V. Wordt er wel eens ondersteuning door den baas verleend in zulke gevallen?

A. Ja; vijf bazen hebben zich hier indertijd vereenigd en elk f400 gegeven, om ingeval van een ongeluk of ziekte den man te kunnen ondersteunen. Dit is dan ook gebeurd met een man van baas De Haas, die ziek is geworden.

756. V. Hoeveel kreeg die man toen?

A. f 10 per week.

757. V. Hoe lang?

A. Gedurende 12 of 13 weken. Ik weet niet, of die kas nog bestaat, want van de vijf personen zijn er nog maar drie overgebleven.

758. V. Hebt gij zelf ons nog iets mede te deelen?

A. Ja, ik zou wenschen, dat de roeibootten, waarmede wij van en naar de schepen gebracht worden, geijkt werden, zoodat er bijv. geen 22 man ingelaten werden, wanneer zij slechts gebouwd zijn voor 18. Verder zou ik wenschen, dat wanneer er eene roeiboot met volk naar of van een schip gaat, de stoombooten met half werk moesten malen.

759. V. Wien zoudt gij voor dat te vol laden van de schuiten verantwoordelijk willen zien gesteld?

A. Den kras; die kan bevelen, hoeveel mannen er in eene schuit mogen.

760. V. Hebt gij wel eens een ongeluk met eene roeiboot bijgewoond?

A. Neen. Eens kwamen wij van stroom afzetten met 20 mannen in eene schuit; het was ruw weder, zoodat het water in de schuit kwam. De een krabbelde er al gauwer uit dan de ander, en toen zaten wij met ons zevenen in den vlieger van den lichter, de rest bleef op de boot. Wanneer nu midden op het water zoo iets gebeurt, gaan er licht menschen over boord, en dan houden zij, die niet zwemmen kunnen, de anderen, die wel kunnen zwemmen, vast.

761. V. Zijn er wel eens op die wijze menschen verdronken?

A. Ja, eenige jaren geleden is er een, die van eene ijzerboot kwam, overvaren.

762. V. Wordt er bij heel ruw weder niet een stoombootje gebruikt voor het vervoer van het werkvolk?

A. Ja, maar dan moet het in het belang van den baas zijn, dat de boot dagen heeft, d. w. z. dat zij leeg moet. En dat is dan nog alleen 's morgens; wanneer het 's avonds met het uitscheiden is, wordt er niet over gedacht, maar liever een keer of vier overgezet.

763. V. Wat zijt gij vroeger geweest P

A. Varensgezel op de binnenvaart; thans, sedert acht jaren, bootwerker.

Bron: Enquete 1890

1890, Hendrik Gerardus Ottervanger (1859), bootwerker.

764. De Voorzitter: Verricht gij een bepaald soort van los- en laadwerk?

A. Neen, allerhande.

765. V. Behoort gij tot eene vaste ploeg?

A. Neen, drie menschen gaan mij voor.

766. V. Bij welken baas werkt gij?

A. Bij Frans Swartonw; ik moet komen hoek Draaisteeg-Boompjes; daar hooren wij 's avonds, of er werk is.

767. V. Waar loopt gij dit op?

A. In de herberg.

765. V. Moet gij dan wel eens lang wachten?

A. Soms 2 uren.

769. V. Waar wordt gij uitbetaald?

A. Ook in de herberg.

770. V. Ligt dan het geld altijd gereed?

A. Ik moet soms 1, 1 1/2 uur wachten.

771. V. Gebruikt gij dan wat?

A. Soms een glas bier.

772. V. Wordt er door anderen veel gebruikt?

A. Ja, naar de verdienste; maar dat laat ik aan hunne beleefdheid; ik heb eene vrouw en drie kinderen, en heb een hekel aan de herberg. Als het niet noodig is, kom ik er nooit. Vroeger moesten wij er ook 's Zondags komen, maar dat is sedert 4, 5 weken afgeschaft. Nu komen wij dan 's morgens aan de post Lenvehaven.

773. V. Ware het u aangenaam, als gij nooit meer in de herberg behoeftet te gaau?

A. Ja, ik houd niet van die conversatie, en een glaasje bier of jenever kan ik wel elders krijgen. Vroeger werkte ik bij den heer Ruijs; bij de laatste werkstaking is daar de baas bedankt. Deze had een kras, dien hij aanstelde om ijzerbootjes te lossen; dit was extra-werk. Die kras was daarover als baas gesteld, en nu gebeurde het dikwijls, dat er geld te kort kwam, doch als wij er over gingen spreken, konden wij van de baan oprukken. Ik ben daar dan ook vandaan gegaan.

774. V. Hebt gij wel gehoord van het plan tot oprichting van een wachtlokaal, en hoe denkt gij daarover?

A. Ik zou dat heel goed vinden, en er zijn er meer, die er zoo over denken, ofschoon er ook zijn, die er onverschillig over spreken. Maar die een beetje mensch is, moet dat wel goedkeuren.

775. V. Wordt er nog veel in herbergen uitbetaald?

A. Het volk van vaste beurtbooten wordt heel weinig in herbergen uitbetaald, maar dat van aannemers bijna altijd.

776. V. Geschiedt de uitbetaling daar alleen, wanneer de aannemer het werk rechtstreeks aanneemt van den kapitein of buitenlandsche reeder, of ook wanneer hij het aanneemt van den cargadoor?

A. In het laatste geval net zoo goed.

777. V. Er wordt echter toch ook wel uitbetaald door sjouwersbazen, in de Eendrachtslaan en de Herderinnestraat, in een daarvoor gehuurd lokaal?

A. Die zaakjes zijn al afgeloopen. Baas De Haas legt het geld neder in eene herberg naast zijn lokaal, als men niet komt op den aangegeven tijd, wat men niet altijd doen kan, omdat men dan soms te werk is.

778. V. Wil dit zeggen, dat die baas De Haas eens in de week uitbetaalt?

A. Neen; als het werk gedaan is, betaalt hij den volgenden dag of den daaraanvolgenden uit; het geld van degenen, die dan afwezig zijn, bijv. omdat zij ander werk hebben, wordt in de herberg te bewaren gegeven.

779. V. Worden de nieuwe bepalingen die verleden jaar na de werkstaking omtrent het arbeidsloon, enz. in werking zijn getreden, geregeld nageleefd?

A. Sommige bazen zijn al dadelijk daarvan begonnen af te wijken. Ik werk nooit in de granen en heb dus geen ondervinding daarvan, maar mij is het volgende geval verteld. Bij baas Veltenaar hadden de menschen tot na zonsondergang in graan gewerkt. Voor arbeid na dien tijd is extra-loon verschuldigd; die menschen vorderden derhalve, omdat zij tot half negen hadden gewerkt, een daalder. Vier hunner hebben dat gekregen, maar drie hebben het eerst na lang aanhouden ontvangen. Nu bestaat er eene aannemersvereeniging, en toen er later werk kwam, had de baas zijnen medeleden aangeraden om een van die menschen niet meer te nemen, zoodat deze Maandag, toen er drie booten aankwamen, kon blijven staan.

780. V. Was dat extra-loon overeengekomeu?

A. Ja, vroeger was dat zelfs f 3.

781. V. Is het uzelfen wel eens voorgekomen, dat men u niet naar het tarief wilde betalen, dat bij de werkstaking is vastgesteld?

A. Neen.

782. V. Gij spreekt van eene vereeniging van aannemers; is dat de United Stevadores Company?

A. Ja.

783. V. Bestaat die dan nog?

A. Ja, dat zijn Frits De Haas, Cornelis Swartouw en Bart Veltenaar; anderen hoor ik nooit noemen.

784. V. Aan welk soort van werk geeft gij de voorkeur?

A. Ik heb geen voorkeur, hoewel de manier van werken voor ons wel eens schadelijk is. Dinsdag-morgen bijv. heb ik om 8 uur gereedschap gehaald en dat gebracht op een Zweedsch bootje, dat zinkerts inhad. Daarmede was het 12 uur geworden, en werden wij door onzen baas om 2 uur terug besteld. Op dit uur teruggekomen, zeide ons de baas van de boot, dat wij den volgenden morgen om zes uur konden beginnen. Om half zes uur was ik op mijn post, maar ik zag niemand, en eerst om acht uur zijn wij aan het werk gegaan. En intusschen hadden wij nog altijd niets verdiend. Wij hebben zes cents per last en de menschen beneden negen cents, zoodat dit voor ons een groot verlies was. Toen kwam van de beurs de boodschap, dat wij des nachts moesten werken, wat met het erts zelden gebeurt, omdat het nauwkeurig gewogen moet worden. De menschen beneden wilden 's nachts niet werken, en wij zijn - ik ben weger - afhankelijk van hen.

785. V. Is er nu van nacht wel gewerkt?

A. Ja, maar zeer ongeregeld, want om 11 uur ging ieder een glas bier of jenever drinken, en toen is er weer gewerkt van twaalf tot half vijf. Het gevolg is geweest, dat ik in het geheel maar f 4.50 voor al dien tijd verdiend heb.

786. V. Wordt voor het brengen van gereedschap aan boord niet betaald?

A. Nooit.

787. V. Is het gereedschap van den baas?

A. Ja, van baas "de Hellevoet" - zoo noemen wij hem altijd -; zijn eigenlijken naam ken ik niet. Dat is de baas van de lui, die in het ruim werken en het goed op dek brengen. Ik werk onder een anderen baas op dek.

78

788. V. Hebt gij ook wel in het ruim gewerkt des nachts?

A. Ja.

789. V. Hoe wordt er dan verlicht?

A. Met petroleumlampen of kaarsen_

790. V. Komen dikwijls schuiten met jenever aan de booten, wanneer gij er werkt?

A. Ja, daar wordt veel gebruik van gemaakt.

791. V. Wordt er dan betaald of geborgd?

A. Allebei; dat hangt er veel van af, of men den kastelein kent.

792. V. Den kastelein?

A. Och ja, zoo noem ik de lui, die daar aan boord de jenever verkoopen.

793. V. Wordt er ook wel door vrouwen jenever aan boord gebracht?

A. Dat heb ik nog nooit gezien.

794. V. Hebt gij wel eens gezien, dat de kapitein of de stuurman het verschaffen van jenever verhinderde?

A. Nooit.

795. V. Het vervoer van het werkvolk naar en van boord geschiedt immers met roeibootjes, die aan den baas toebehooren?

A. Ja.

796. V. Zijn die niet vaak erg vol?

A. Ja, meest zijn er wel 15 a 16 man in, en wanneer het dan uit het Noordwesten wil waaien, komt er wel eens water in.

797. V. Is dit evenzeer het geval bij het gaan naar het schip als bij het gaan naar den wal?

A. Ja, dat is hetzelfde.

798. V. Ons is toch gezegd, dat het overladen zijn dier roeibootten vooral voorkomt bij het terugkeeren naar den wal, door eigen schuld der arbeiders, omdat ze haast-je, rep-je van het schip af willen, zoodra de werktijd om is. Is dat niet zoo?

A. Dikwijls, als de schuit te vol is, ga ik er niet in, hoewel ik goed kan zwemmen.

799. V. Gebeuren er wel eens ongelukken mee?

A. Ja, door aan den rand te moeten zitten, valt er dikwijls een in 't water.

800. V. Beveelt soms de kras, dat gij in de boot moet gaan, ook als zij te vol is?

A. Ja.

801. V. Wat verdient gij op eene ertsboot bij nachtwerk?

A. Als bij dag.

802. V. En hoe is dat bij de graanbooten?

A. Daar werkte ik nooit; ik heb er wel over gedacht, omdat het werk minder gevaarlijk is. Onlangs kreeg ik een stuk ijzer op den voet en moest drie weken thuis blijven.

803. V. Kreegt gij toen van iemand ondersteuning?

A. Neen, alleen van een ziekenfonds f 5, waarvoor ik wekelijks 10 cts. betaal. Verleden week verdiende ik niets. Nu is er eene ijzerboot, maar niemand wilde een paar uren voor mij invallen, nu ik voor uwe commissie verschijnen moest.

804. V. Houdt gij aantekening van uwe verdiensten?

A. Neen. Van Rotterdamsche kermis af verdiende ik in 4 weken f 12,75, maar ik heb ook wel weken van meer en minder, van f 16, f 10, f 5, laatst eene van f 26. Ik sla dan door elkander, en spaar met mijne vrouw in de goede weken voor de slechte, die er kunnen komen.

805. V. Hebt gij nooit getracht in eene vaste ploeg te komen?

A. Ja, maar ik moest te lang wachten eer ik aan de beurt kwam. Wisten vele patroons, dat ik goed ben in mijn lezen en schrijven, mijn Engelsch en met de situatie van schepen, omdat ik op de Oost heb gevaren, dan zou dat wel lukken; maar als Fortuna je niet gunstig is, doe er dan maar eens wat aan.

806. V. Zoudt gij uwe tegenwoordige, ongeregelde verdienste willen ruilen met een vast weekgeld van f 10?

A. Neen, dan blijf ik liever maar zoo scharrelen; dan heb ik toch de kans, dat het beter kan worden.

807. V. Denkt gij, dat gij tegenwoordig meer dan 10 gld. gemiddeld per week maakt, het geheele jaar door?

A. Ja, naar mijne gissing maak ik wel 12 gld. per week, maar meer ook niet.

808. V. Gij hebt zooeven gezegd, dat gij vroeger gevaren hebt; zijt gij nu al lang bij dit vak?

A. Sedert ik van dienst gekomen ben; ik heb gevaren, totdat ik op moest komen als milicien.

809. V. Zijt gij lid van eene arbeidersvereeniging?

A. Neen, men heeft mij daar wel toe willen dwingen, maar ik heb er geen lust in; daar wordt vergadering gehouden, maar dat geeft niets. Bij de laatste werkstaking werkte ik bij mijnheer Ruijs aan de Grimsby-boot. Toen hoorde ik dat 's Zondag-avonds vergadering zou gehouden worden in de herberg op den hoek van de Vechterstraat. Hoewel mijne vrouw er tegen was, ging ik er toch heen. Een kras van den baas deed het voorstel om den volgenden morgen met frisschen moed te beginnen. Ik was om half zeven present, maar toen de baas zijn volk aflas, bleek het, dat er van de 32 man maar 2 waren opgekomen; de anderen liepen rond, keken toe en dreigden ieder, die aan het werk wilde gaan. Om eene rammeling te krijgen, daar zag ik niets in, en ik ging ook heen. Wanneer ik eene week niet werk, ben ik er vier achteruit; ik ging dus 's middags naar baas Meijer, om eens te vragen of ik weer kon beginnen. Hij zeide: jawel, als de lieden maar willen; ik begrijp niet, waarom zij zijn uitgescheiden. Dinsdag-morgen ging ik weer uit, maar als ik wat dicht bij de booten kwam, hoorde ik scheldwoorden en geschreeuw. Dinsdag-middag zijn wij begonnen met 32 man, maar toen kwamen er weer anderen om ons op te zetten. Ik was in het ruim, zoodat ik dat niet hoorde. Toen ik echter zag, dat de luiken weder dicht gelegd werden en de anderen weggingen, zeide ik: ik ben nu eenmaal aan het werk en blijf werken. Met de bemanning heb ik toen doorgewerkt, en den chef van de boot heb ik op de hoogte van de zaak gebracht. Ik zeide, dat ik niet wilde uitscheiden, daar bijv. aan de Gooleboot ook gewerkt word, en ben dan ook aan het werk gebleven. Toen zijn er nog vier of vijf man aan het werk gekomen, en des avonds om half twaalf ben ik, met een corvijngel gewapend, om mij tegen aanvallen te verdedigen, naar huis gaan, zonder echter aangerand te worden.

810. De heer Le Poole: Wordt er door de losse bootwerkers, in weken zonder verdiensten, wel eens geld opgenomen in de herbergen, waar uitbetaald wordt?

A. Dat zou ik niet kunnen zeggen.

811. V. Wanneer de herbergier het u uit te betalen loon voor u bewaart, moet gij hem dan daarvoor iets geven?

A. Neen, ik heb hem nooit iets daarvoor gegeven.

812. De Voorzitter: Hebt gij nog iets onder onze aandacht te brengen?

A. Ik wenschte de Commissie nog mede te deelen, waarom ik van de Grimsbyboot weg ben gegaan. Op zekeren dag, toen ik met vier losse arbeiders vaten en kisten met margarineboter aan het stouwen was, vielen er drie of vier van die lagen naar beneden, zoo dat er eenige tonnen braken; wij timmerden die in elkander, maar in een paar kisten konden wij al de boter niet meer pakken. Wij wisten niet wat te doen, en ik gaf den raad die boter maar overboord te werpen. Eenige van de menschen echter hebben van die boter op hun brood gesmeerd, en dit werd ontdekt. Nu wilde de kras, dat ik hem zeggen zou hoe het gegaan was, maar ik kon dat niet, want ik was toen juist weggeroepen voor een ander werk. Daarop zeide de kras, dat ik er ook debet aan was. Toen dan ook de baas, voor wien ik nu werk, mij in zijn dienst wilde nemen, heb ik dat aangenomen, om zodoende ook van dien kras af te zijn.

En als mijnheer Ruijs wist, wat een persoon die kras is, zou hij zelf zeggen, dat het eene schande is. Het is nog geweest aan den overkant met het lossen van eene pijpenboot, dat de kras van den Franschman, die er met een vertolker bij was, f 5 voor het volk als fooi kreeg. Toen gaf hij ons elk een glas bier en stak de rest in zijn zak.

Ook heb ik vier jaren lang in de kolen gewerkt. Dit geschiedt aan het achtergat met 13 man, die 75 cents per last verdienen en nog 2 cents per last er bij krijgen om met zijn dertienen te verdeelen. Aan het vóórgat werkt de kras niet mee, maar toch houdt hij van de veertien stuivers, die de mannen verdienen, een stuiver af.

Ik geloof, dat, als mijnheer Ruijs dat alles wist, het wel anders zou worden. Als ik hem sprak, zou ik het hem dan ook wel onder het oog brengen.

81

813. V. Zoudt gij het, met het oog op zulke feiten, toch niet goedvinden, dat allen aangesloten waren bij eene vereeniging, door welke dergelijke zaken ter kennis van de patroons gebracht en met hen besproken konden worden?

A. Och neen, want men ziet het o.a. bij de “Nederlandsche Vlag”, die vroeger sterk was, maar waar heel geen regel meer bestaat, daar de een zus, de ander zoo wil.

Bron: Enquete 1890

1890, Willem de Visser (1856), bootwerker.

850. De Voorzitter: Zijt gij altijd bootwerker geweest?

A. Neen, ik was vroeger bij de groote zalmvisserij, waarbij mijn vader betrokken was; maar daarbij gingen de zaken slecht. Toen was ik wel genoodzaakt op andere wijze den kost te zoeken, en zoo ben ik nu sedert 5 jaren bootwerker bij de firma Thomsen.

851. V. Behoort gij tot eene vaste ploeg?

A. Degenen, die bij een ander ook werken en booten waarnemen, noem ik niet vast; mij zelf daarentegen wel, want ik verdien nooit een cent bij een ander dan bij den heer Thomsen.

852. V. Hoeveel verdient gij ongeveer?

A. Ik heb verleden jaar eene baal suiker op mijn rug gehad en toen 8 of 9 weken zonder verdiensten gelegen, en nu kan ik het werken in de ijzerbooten, waar het meeste geld verdiend wordt, niet meer uithouden, omdat dit te lang duurt; ik zou dat niet langer kunnen dan een uur of 10, 11. Daarbij komt, dat ik gedurende de werkstaking ben blijven doorwerken, omdat ik mijn patroon hoogachtte en niet mede doe aan omverwerping van de maatschappij, en nu neemt men mij dat doorwerken kwalijk. Dat doet de heer Thomsen zelf niet, die een edel man is en dien ik hoogacht, maar zijne onderbazen, aan wie hij veel moet overlaten, omdat hij zelf zooveel aan zijn hoofd heeft, laten mij staan, hoewel ik, om zoo te zeggen, nooit jenever drink, en zij geven anderen, die zuipen en zwendelen, de gelegenheid om f 30, f 40, f 50 per week te verdienen.

853. V. Maar die houding van de onderbazen jegens u moet dan toch eene reden hebben?

A. De grootste onderbaas is Hein Van Dintel. Nu hebben, eene week of 10, 11 geleden, mijne kinderen eens gespeeld met die van den onderbaas, en een klein kind van 9 jaar van Van Dintel heeft toen aan een kind van een schipper in de buurt een paar gouden oorbellen ontvreemd. Daarvan verdacht men eerst ons kind, maar toen de politie voor de tweede maal bij ons kwam, heeft mijne vrouw gezegd, dat het kind van Van Dintel het had gedaan. Daar heeft men dan ook de bellen gevonden, en het kind is nog medegenomen. Sedert laat men mij staan.

854. V. Volgens deze mededeeling dagteekent dat feit van 10, 11 weken geleden; maar straks zeidet gij, dat gij sedert de werkstaking weinig werk hadt.

A. Na mijn ongeluk heb ik veelal niets te doen gehad. Mijnheer Thomsen zou mij het werk wel gunnen, maar hij laat de zaken aan de onderbazen over.

82

855. V. Hebt gij over het geval van dien diefstal, waaraan gij het mede wijt, dat gij door dien eenen onderbaas niet meer bij het werk wordt gebruikt, met den heer Thomsen gesproken?

A. De heer Thomsen bemoeit zich niet met ons, en al kwam ik met eene klacht, hij zou de zaak toch aan den onderbaas overlaten en mij niet helpen.

856. V Gij noemdet den heer Thomsen een edel man en patroon, die uwe hoogachting heeft; maar dan komt het mij vreemd voor, dat gij thans zegt, dat, al hebt gij gelijk, gij met den heer Thomsen niet gaat spreken, omdat deze u toch zou overlaten aan de willekeur van zijn onderbaas.

A. De heer Thomsen moest meer onderzoek doen naar ons en naar het werk, doch hij laat alles aan zijne onderbazen over. Dat is een groot gebrek van den heer Thomsen.

857. V. Kunt gij ons eenige mededeelingen doen omtrent uwe verdiensten? Hebt gij daarvan aantekening gehouden?

A. Ja. Mijne verdiensten waren:

Van 1 December jl.	tot 20 Januari jl.	f 91.--
Van 25 Januari „	„ 16 Maart „	98.50
Van 19 Maart “	„ 24 Mei „	145.--
Van 30 Mei „	„ 26 Juli „	101.20
Totaal	verdiensten over bijna 8 maanden	f 435.70

858. V. Dat is dus ruim f 12 per week. Waarom hebt gij uwe aantekeningen niet voortgezet na 26 Juli?

A. Omdat ik ziek ben geworden, tot verleden week. Toen ben ik weer met werken begonnen.

859. V. Gij zeidet straks tot de minder bevoorrechten te behooren, maar dan is uw gemiddeld weekloon toch nog zoo slecht niet, mits er geen tijden van ziekte komen.

A. Ik verdien liever f 9 bij een ander werk dan f 14 bij dit. Wij hebben veel meer slijtage dan anderen en zouden, wanneer wij niet meer verdienden, dan ook niet kunnen bestaan.

860. V. Ik herhaal: gij zegt te behooren tot degenen, die betrekkelijk weinig verdienen; stijgt dus de gemiddelde verdienste van anderen veel hooger?

A. Dat lijkt naar niets, wanneer men mijne verdienste bij die van anderen vergelijkt. Ik ben nu aan een schip met balen rijst, dat Zaterdag leeg komt; daar verdien ik aan de winch f 1.50, terwijl anderen wel f 35 in de week kunnen hebben.

861. De heer Visser: Kunt gij niet met de balen werken?

A. O ja. Vrijdag kon ik aan eene boot met jenever komen, maar men wilde mij niet aannemen wegens het geval met de oorbelletjes.

862. De Voorzitter: Waarom zoekt gij dan niet werk bij anderen?

A. Had ik dat maar met de werkstaking gedaan, dan zou ik nu meer verdienen. Nu ben ik afhankelijk van den onderbaas, die zelf het volk voor de booten aanneemt. Ik sta in een bijzonder slechten reuk bij hem en bij het volk; men noemt mij verrader, omdat ik aan de werkstaking niet wilde meedoen. Ik heb toen nog vier man meegenomen naar het werk, terwijl een paar uit eigen beweging weg gingen en dus niet meededen.

863. V. Hebt gij, toen gij dat ongeluk met die baal suiker kreeg, van den heer Thomsen gedurende de zes weken, dat gij tehuis waart, eenige ondersteuning genoten?

A. Neen.

864. V. Hoe kwam het, dat gij dat ongeluk kreeg?

A. Ik ben gestruikeld.

Bron: Enquete 1890

1890, Hendrik Pieter Zandvoort (1845), pakhuishaas bij de firma Philippi & Co.

901. De Voorzitter: Waar bestaat uw werk in?

A. In het bergen van alle artikelen, koffie is echter de hoofdzaak.

902. V. Neemt gij de balen in pakhuis der firma?

A. Ook wel aan het stoomschip of aan pakhuizen.

903. V. Hoe geschiedt het vervoer van de boot naar het pakhuis?

A. De balen worden door eigen volk van de firma op de sleeperswagen geladen en van den wagen af in het pakhuis gebracht. De sleeperswagen is niet van de firma zelf, maar van den sleeper, die vast voor haar werkt?

904. V. Hoeveel weekloon verdient gij?

A. f1 5 a f 16.

905. V. Hoeveel knechts hebt gij onder u?

A. Zeven man los-vast, die altijd werk hebben.

906. V. Wat bedoelt gij met de uitdrukking „los-vast”?

A. Dat zij geen weekloon hebben, maar per dag betaald worden.

907. V. Doch zoo, dat zij hun loon krijgen, onverschillig of er werk voor hen is of niet?

A. Ja.

908. V. Hoelang werken zij per dag?

A. Van ‘s morgens half acht tot vijf uur; met ‘s morgens een kwartier en ‘s middags een half uur rust om hunne boterham te eten.

909. V. Hoeveel verdienen zij?

A. f 1.95 per dag. Werken zij langer dan tot 5 uur, dan wordt het f 2.10. Wordt het later dan 7 uur, dan krijgen zij 20 cents voor ieder overuur betaald. Doch dit komt heel zelden voor.

910. V. Komt bij u Zondagswerk voor?

A. Bij mijne firma nooit; evenmin als op andere handelskantoren. Aan het veem gebeurt het wel, maar dan toch ook heel zelden.

911. V. Wordt het zoogenaamde los-vaste personeel soms aangevuld?

A. Ja, met losse mensen, die hetzelfde loon hebben, maar zij kunnen niet altijd op werk rekenen. Soms hebben we hen in geen weken nodig.

912. V. Van waar haalt gij hen, als gij ze nodig hebt?

A. Gewoonlijk voor het pakhuis, waar zij staan te kijken, of er werk is.

913. V. Werken die mensen ook op booten?

A. Die zijn er ook.

914. V. Brengen zij het tot een redelijk loon?

A. Neen, zij hebben het kwaad, omdat er bijna niets omgaat. Vroeger was het anders; waar vroeger 1000 koffiebalen waren, zijn er nu geen 100.

915. V. Hoeveel gebruikt gij er gewoonlijk?

A. In den laatsten tijd geen, des winters soms 12 of 13, als het product moet worden beredderd, hetzij koffie of grondnoten.

916. V. Ontvangen de vaste lieden bij ziekte toch hun loon of een gedeelte er van?

A. Altijd het volle geld, of de ziekte lang duurt of kort.

917. V. Wordt dan nagegaan, of zij werkelijk ziek zijn?

A. Ik ga hen bezoeken.

918. V. Waren er wel eens lang ziek?

A. De laatste zeker 30 weken en misschien langer.

919. V. Hebt gij wel eens bij uwe firma in het pakhuis een ongeluk bijgewoond?

A. Neen.

920. V. Zijt gij niet lid van de vereeniging "Patrimonium"?

A. Ja.

921. V. Dan komt gij in die vereeniging zeker wel in aanraking ook met bootwerkers. Hebben die menschen uws inziens reden van klagen?

A. De vaste lui aan de Amerikaansche booten verdienen f 15 ongeveer, behalve de bijverdiensten voor over- en nachtwerk, dat is waarlijk voor een werkman een mooi geld. Ook het losse volk heeft tegenwoordig nog al werk, want om de vier dagen gaat er eene boot.

922. V. Ik doelde meer in het bijzonder op de arbeiders op wilde booten, die nu eens veel verdienen, en dan weinig. Werkt dat ongeregelde van hun arbeid en verdiensten niet ongunstig op den toestand van henzelfen en hun gezin?

A. Zeker, want niet ieder kan er tegen, dat hij veel geld in de hand heeft, en dan wordt er te veel besteed aan drank, en daaruit wordt weder ontevredenheid en nijd geboren. Alle opstootjes gaan gepaard met overmatig drankgebruik.

923. V. Wordt dit laatste uws inziens niet just ook in de hand gewerkt door het ongeregelde van den arbeid?

A. Zeker.

924. V. Om nog even terug te komen op de firma Philippi, bij welke gij in dienst zijt, hebt gij daar wel arbeiders oud zien worden, zoodat zij niet meer konden arbeiden?

A. Jawel.

925. V. En wat gebeurt er dan met hen?

A. Als arbeiders oud worden, dan worden zij gepensioneerd. Ik herinner mij een geval, dat 6 of 7 jaar geleden voorkwam, toen was een man van 60 jaar niet meer in staat om te werken en kreeg f 5.50 's

weeks. Dat was een geval, waarin de man vrouw noch kinderen had. Voor zieken gaat het weekloon door, zonder dat ik het zelfs aan mijnheer behoef te vragen.

Bij ons wordt goed met het werkvolk geleefd. Toen ik baas werd, zeide de patroon, dat ik het aanwezige werkvolk moest blijven gebruiken, en ik mag niemand wegzenden, alvorens mijnheer het geval heeft onderzocht. Zoo moest het meer gaan in de maatschappij. De bazen moeten niet het recht hebben om op eigen autoriteit ondergeschikten weg te zenden. Maar de bazen kunnen in ander opzicht grooten invloed uitoefenen. Bij voorbeeld: het is waar, dat in pakhuizen, waar het gebruiken van sterken drank verboden is, soms het meest gedronken wordt, maar dat is wel eens het gevolg van het slechte voorbeeld. De baas moet zijn onderschikten niet verbieden om te drinken en dan zeggen: maar ik doe het wel, want ik verdien meer. Veel ontevredenheid zou voorkomen worden, wanneer de meerderen steeds een goed voorbeeld gaven.

Bron: Enquete 1890

1890, Martinus De Witte (1841), graanwerker.

1053. De Voorzitter: Bestaat uw werk in het brengen van het graan uit het ruim op het dek?

A. Neen, ik ontvang het graan van de schaal en stort het over in de schuit.

1054. V. Bij wien werkt gij?

A. Bij Bouwman, den graanfactor.

1055. V. Hoe is uw loon?

A. Het loon is ongelijk, naar gelang van de soort van werk, en bedraagt f 0.25, f 0.30, f 0.40, soms f 0.50 per graanlast van 30 zakken.

1056. V. Betaalt de eene factor dan meer dan de andere?

A. Ja, maar het loon hangt af van de soort van graan. Verwerken wij bijv. mais, dan moet ik 30 zakken van 80 K.G. overstorten, maar is het haver, dan wegen die zakken 50 K.G.

1057. V. Zijn er geen graanfactors, die steeds hetzelfde loon per graanlast betalen?

A. Van den eenen patroon krijg ik f 0.35 en van den ander f 0.40. Wanneer ik bijv. voor den heer Van der Poll rogge op stroom ontvang, dan krijg ik f 0.35 per 30 zakken. Moet het in den zak blijven, dan komt er voor het binden bij, en dan wordt het 45 cents per graanlast. Het eigenlijke loon bedraagt dan 35 cents.

1058. V. Dus, bij denzelfden graanfactor werkende, ontvangt gij toch meer of minder loon naar gelang van den ontvanger? Maar er zijn toch graanfactors, die altijd hetzelfde betalen, zoals o.a. de heer Borleffs?

A. Ja. Maar bij De Munnick is het bijv. weer anders. Om een goed begrip te krijgen van het graanvak, zoudt gij eigenlijk ieder persoon, baas zijnde, wel voor u moeten laten komen.

1059. V. Zijn de loonen bij den heer Bouwman na de werkstaking veranderd?

A. Neen, wij hebben ons ook van de werkstaking niets aangetrokken, maar de geheele week tot laat in den avond doorgewerkt.

1060. V. Ik meende, dat er een tijdlang in het geheel niet had kunnen gewerkt worden?

A. In het felste en hevigste van de werkstaking heb ik doorgewerkt op den zolder van het pakhuis „De Hoop”. Dit was nu wel niet op stroom, maar er werd toch ook bij ons op aangedrongen om uit te scheiden; en nu wilden wij juist laten zien, dat wij met de werkstaking niet te doen wilden hebben.

1061. V. Dus gij gelooft, dat hij, die dit werkelijk wilde, wel kon doorwerken?

A. Op stroom was dat niet zoo gemakkelijk, omdat men daar direct geen hulp kon krijgen.

1062. V. Gij hebt gesproken van het loon per graanlast; dat is immers niet per man, maar per ploeg?

A. Ja.

1063. V. Hoe groot is eene ploeg?

A. Bij licht werk 2, bij zwaar werk 3 man. Er ligt eene aak langs het schip van 300 a. 400 last; die aak is soms 30, 40 voet, en nu moet de ploeg het goed dragen in die aak, en dat is zeer zwaar. Een vrijman moet soms een heelen dag werken en er geldt bijleggen.

1064. V. Als de vrijman 35 cts. krijgt, en hij moet het werk doen met eene ploeg van 3 man, hoeveel moet hij dan betalen aan dezen?

A. 25 cts.

87

1065. V. Dus dan heeft hij minder dan de anderen?

A. Ja.

1066. V. En als hij 45 cts. ontvangt?

A. Dan krijgen de 2 man aan de schaal ieder 12 1/2 ct., en hij heeft dus 20 ct.

1067. V. Is bij iedere ploeg van 3 man een vrijman?

A. Neen, als het druk is, dan is er maar één vrijman op de heele boot, die dan niets doet als opletten, of alles goed gaat en op zijne plaats komt. Hij krijgt 10 cents van elk last, dat overboord gaat.

1068. V. Worden de anderen door den kras betaald?

A. Ja. Ik houd aantekening van Maandag tot Zaterdag; dan ga ik naar den factor, reken met dien af, en wat er overschiet deelen wij onder elkaar.

1069. V. Een ieder weet dus, wat voor hem en voor de anderen is?

A. Ja, ik geef op, hoeveel er overboord, hoeveel er opgebracht en afgedragen is, en daarnaar regelt zich dat.

1070. V. Hebt gij altijd nog al werk?

A. Jawel.

1071. V. Hoe lang werkt gij per dag?

A. Ongelijk; als er veel werk is, denken wij aan eten noch drinken.

1072. V. Krijgt gij uw warm eten dan gebracht?

A. Soms, maar ik kan beter werken op eene boterham dan op aardappelen.

1073. V. Hoeveel verdient gij gemiddeld per week?

A. Dat kan ik moeilijk zeggen. Verleden jaar heb ik een treurig slecht jaar gehad. Ik schrei, als ik er aan denk; want een arbeider moet heel wat verdienen om zoo iets in te halen en als eerlijk man zijn hoofd te kunnen ophouden.

1074. V. Het maakt een groot verschil, of men behoort tot de vaste ploeg of tot het losse werkvolk, niet waar?

A. Jawel.

1075. V. Gij behoort tot zulk eene vaste ploeg; kunt gij uwe verdienste gemiddeld niet schatten?

A. Dat kan ik niet schatten; daarvoor zou ik hebben moeten boekhouden. Ik verdien wel eens 16, 17 tot 20 gulden toe, maar ik ga ook wel eens naar huis met 4, 5 of 6 gulden. Als er geen werk is, verdienen wij niets.

Verleden jaar Paschen was het de eerste week, dat het slap was en toen ging ik met f 4 naar huis; daarvan moest ik f 2.50 afstaan voor huishuur, en ik woon nog heel buiten de stad in de Crooswijksche straat.

88

1076. V. Is het in uw vak niet de gewoonte, dat het volk direct geld krijgt na de lossing van het schip?

A. Neen, 's Zaterdags krijg ik het geld van den baas en betaal dan uit.

1077. V. Zijt gij altijd kras?

A. Ja, de geheele eerste ploeg bestaat uit krassen. Als er 4 ploegen zijn, heeft iedere kras eene ploeg.

1078. V. Maar gij zegt, dat er factors zijn, die voor een heel schip een kras aanstellen. Is dat dan bij uwe firma niet het geval?

A. Dat gebeurt bij ons ook wel. Als er veel werk is, neemt iedere kras zijn volk aan, maar als er eene ploeg op stroom noodig is, dan gaat een kras met 6 ploegen daarheen, en stelt zich daarover. Hij doet dan niets dan toezicht houden.

1079. V. Bemoeit de patroon zich met de aanneming van los werkvolk?

A. Neen. Dat doe ik zelf.

1080. V. Werkt gij uitsluitend bij denzelfden patroon, of moogt gij, als er geen werk is bij den baas, nog wel eens elders wat doen?

A. Neen, of het moet al heel druk zijn; maar anders zegt men: gij hebt een vasten baas.

1081. V. Van de verdiensten van de bootwerkers gaat heel wat weg aan sterken drank, niet waar?

A. Ja, verschrikkelijk veel; daar schrei ik wel eens om in mijn binnenste.

1082. V. Wordt altijd uitbetaald aan het kantoor?

A. Ja, maar tot een jaar geleden werd uitbetaald in de herberg van Klein op de Scheepersvest. Nu is dat veranderd, omdat de baas groter woont. Ik krijg nu het geld voor allen op het kantoor.

1083. V. Maar waar deelt gij dan met de anderen?

A.: In eene herberg, bij Vermeulen.

1084. V. Dus het grootste gedeelte van de arbeiders krijgt dan toch ook nu nog zijn loon uitbetaald in de kroeg?

A. Ja, want er is geen andere plaats voor. Alleen de firma Van Stolk heeft in zijn pakhuis voor een lokaal voor uitbetaling gezorgd.

1085. V. Wanneer er een wachtlokaal was, zoudt gij dan altijd daar gaan?

A. Als ik permissie had, gaarne; want ik ben tegen de herbergen.

1086. V. Gelooft gij, dat het werkvolk in het algemeen gaarne in zulk een wachtlokaal zou komen?

A. Neen, de meesten zullen de herberg blijven verkiezen; zij nemen den drank uit de herberg mede naar boord.

1087. V. Er wordt dan zeker veel op de pof genomen?

A.: Ja, de gansche week, en dat wordt des Zaterdags betaald.

1088. V. Gelooft gij, dat er krassen zijn, die onder een deken liggen met den herbergier?

A. Ja zeker, er is zelfs een kras Van Schutter, die eene kroeg heeft in de Molsteeg.

1089. V. Denkt gij, dat er meer krassen evenals gij, gaarne van een wachtlokaal gebruik zouden maken tot uitbetaling?

A. Heel weinig; de meesten kunnen niet zonder de herberg.

1090. V. Dan zouden de factors hen daartoe moeten dwingen?

A. Voor de vaste menschen zou niet veel dwang noodig wezen, want die staan onder den invloed van den factor, zoodat zij dadelijk zouden gehoorzamen.

Het grootste gebrek in de maatschappij is, dat de werkgevers zich zoo hoog verheffen, dat zij op het werkvolk neerzien als op slaven. Ik zou dan ook wel eene socialistische vraag willen doen, maar daarom geen sociaal-democratische. De knecht moet knecht blijven, en de patroon patroon, maar verbroedering en samenleving in den arbeid, die worden gemist. Nu verheft zich de werkgever zóó hoog, dat hij geheel uit de hoogte op den arbeider neerziet. Dit is de grootste ziekte in de maatschappij: patroon en arbeider staan niet naast, maar tegenover elkander; al zijn er uitzonderingen van patroons, die er niet zoo over denken, bijv. de heeren Bouwman en Zimmermann.

1091. V. Komt gij veel in aanraking met uw patroon?

A. Ja, altijd, of ik in mijn werkpak ben of niet. Zaterdagochtend zeide bij nog tegen mij: „Tienes, het wordt II uur eer de boot komt; ik ga met mijnheer Van der Duijn en den slepersbaas die groote stoomboot bekijken; ga mee, dan kun je ons roeien.” Dat is samenleven, waarbij toch altijd de knecht

knecht blijft. Wanneer ik den geheelen dag gearbeid heb en ik word 's avonds nog norsch aangekeken, dan bonst mij het hart van verdriet. Die er dan anders over denkt dan ik, gaat naar de kroeg en zet er een borrel op.

1092. V. Wilt gij met die laatste woorden te kennen geven, dat, naar uwe meening, de ongunstige verhouding tusschen werkgever en arbeider laatstgenoemde mede naar de kroeg drijft?

A. Ja, dat is de grootste drijfkracht. Een voorbeeld: de werkzaamheden, die iederen dag verricht moeten worden, staan altijd op een lijstje. Wanneer ik dat lijstje in handen krijg, loop ik het altijd door, en dan vraag ik: „zou dit of dat niet beter zus of zoo kunnen geschieden?” Een goede baas, zooals de mijne, spreekt dan over de werkzaamheden, en dan verstaat men elkaar. Maar er zijn er ook, die zeggen: „hier ligt de lijst, zie maar, hoe je klaar komt. Heb je daarin geen zin, ruk dan maar op,” met nog andere woorden er bij, die ik liever maar niet noem.

1093. V. Geloof gij, dat die handelwijze door het gros der bazen wordt gevolgd?

A. Ja, dat geloof ik zeker.

1094. V. Wilt gij te kennen geven, dat de schuld van de min gunstige verhouding tusschen patroon en arbeider aan beide partijen ligt?

A. Ja.

1095. V. Gij treedt niet op om de arbeiders van alle schuld vrij te pleiten, maar zegt, dat beide partijen het op haar geweten hebben?

A. Ja.

1096. V. Is de verhouding in 't algemeen na de werkstaking verbeterd?

A. Verergerd; het volk is totaal onverschillig; als er bijv. 's avonds om 7 uur nog werk is, zegt het: doe het zelf.

1097. V. Is dit nog toegenomen van den kant der arbeiders?

A. Ja.

1098. V. En van den kant der bazen?

A. Die doen daarin mee. Onlangs nog had ik 5 last te doen, het kon in 3/4 uur gebeuren en de klok had nog geen 7 uur geslagen. Ik beloofde f 1 extra, maar de kras van de lossers zei: het is 7 uur; als gij f 1.50 per hoofd en per uur geeft, kunt gij het volk houden tot 11 uur.

1099. V. Er was dus gebrek aan samenwerking tusschen den kras van de lossers en u?

A. Ja; het is een warwinkel, de een wil graag, de ander in het geheel niet.

1100. V. Ziet gij de mogelijkheid, dat het anders wordt?

A. Ik weet den weg wel: men moet met elkander omgaan, zooals mijn patroon met mij; onderlinge bespreking van het werk moet er zijn, men moet met elkander in het werk leven en dan zal het zijn: „wiens brood ik eet, wiens woord ik spreek.”

1101. V. Doen er zich bij uw patroon nooit ernstige onaangenaamheden voor?

A. Neen, wij bepraten de dingen met elkaar in harmonie.

1102. V. Naar uwe meening, zou, als de patroons volhardend bewijzen gaven van welwillendheid, dit gunstig werken op de gezindheid van het volk?

A. Ja, dan buigt de werkmán de knie. Ik heb van jongs af hard gewerkt, maar nooit een patroon gehad, die willekeurig tegen mij was, en dat werkt aangenaam.

1103. V. Beschouwt gij de werkstaking van verleden jaar als eene uitbarsting van ontevredenheid, die al lang had gebroeid?

A. Ja, en die zich zeker weder zal herhalen, als de verschillende deelen der maatschappij zich van elkander vervreemden. Hoe meer dat het geval is, hoe hooger de arbeider het hoofd opsteekt.

1104. De heer Kolkman: Zijt gij lid eener vereeniging?

A. Ik ben in der tijd lid geweest van Patrimonium; nu ben ik het van Zondagsschoolonderwijs.

1105. De Voorzitter: Zoudt gij geen heil verwachten van eene vereeniging van flinke, fatsoenlijke arbeiders, ten doel hebbende de behartiging hunner belangen?

A. Ik zou er geene kans toe zien, zulk eene vereeniging op te richten.

1106. V. Waarom sluit gij u niet aan bij eene van de bestaande bootwerkers-vereenigingen?

A. Die zijn niet voor ons; ik ben geen eigenlijke bootwerker.

1107. V. Zoudt gij dan toch eene vereeniging van uwe soort van graanwerkers niet wenschelijk achten?

A. Als het eene goede vereeniging was, zeer zeker. Daar konden dan onze belangen eens besproken worden, hetgeen thans niet anders geschiedt dan onder het afrekenen in de kroeg.

1108. V. Is het door u niet te beproeven, zulk eene vereeniging tot stand te brengen' ?

A. Neen, daartoe ontbreekt de aaneensluiting; ik zou geen enkelen makker medekrijgen. Er bestaat te veel wangunst; als de een eens een goed daggeld maakt, is de ander al naijverig.

Bron: Enquete 1890

1890, Johannes Cornelis Fontaine (1857), arbeider, aannemer in steenkolen en, als het voorkomt, ook steenkolenfactor.

1150. Voorzitter: Gij noemt daar verschillende activiteiten op: hoe loopen die bij u ineen?

A. A1s ik geen werk heb als aannemer, neem ik werk aan als arbeider, indien ik het krijgen kan. Ik ben 2 jaar voor de firma Berghuis & Selkens te Delft factor geweest voor de gemeente-gasfabriek; daar lossen zij zelf de kolen, maar op Fijenoord en Delftshaven moet geleverd worden in de bergplaats. Nu nam ik van die firma het werk aan en was dan natuurlijk de verantwoordelijke persoon voor den

goeden gang van zaken. Verder ben ik 3 jaar voor de waterleiding werkzaam geweest als vertegenwoordiger voor verschillende firma's, en als dan de directeur der waterleiding kolen aanvoerde, vertrouwde hij mij de lossing toe. Ik heb gunstige getuigschriften, die ik u ter inzage heb gezonden. Dan was ik dus baas en werkte ook mede aan de lossing.

1151. V. Gij noemdet u ook kolenfactor. Wat zijn de werkzaamheden van zulk een factor?

A. Wanneer buitenlandsche firma's inschrijven, dan hebben zij een agent, maar moeten zij ook een persoon hebben die hier de werkzaamheden voor hen verricht, die bijv. zorgt, dat, wanneer er een schip steenkolen aankomt, dit gelost wordt, enz.

1152. V. Wat is dan het verschil tusschen een factor en een aannemer?

A. Als aannemer sta ik direct onder de controle van de firma, dan ben ik niet mijn eigen baas en meester. Maar als factor is dat anders; dan ga ik met den ontvanger van de kolen op en neer, en ingeval er iets aan de lading hapert, dan correspondeer ik daarover met de afzenders en behartig hier hunne zaken.

1153. V. Dus als factor treedt gij alleen op, wanneer het ladingen betreft van buitenlandsche firma's?

A. En ook van buitensteedsche firma's.

1154. V. Doch wanneer gij als factor optreedt, doet gij toch ook het werk van den stouwer?

A. Ja, maar als factor ben ik de verantwoordelijke persoon en kan zelfstandig handelen, wat niet het geval is met den stouwer.

1155. V. Komt gij veel in de noodzakelijkheid om ook als arbeider op te treden?

A. Ja, want het aannemen gaat niet altijd even vlot.

1156. V. En hoe krijgt gij dan werk?

A. Mijn vader is baas bij Veder & Zoon, en dat is de eenige firma, voor welke ik werk. Wanneer ik optreed voor buitenlandsche of buitensteedsche firma's, dan ben ik eigenlijk een beetje concurrent van de hier bestaande firma's. Als ik dan later weer sta als arbeider, zijn zij niet zoo grif geneigd mij als zodanig te accepteren. Dus de eenige weg is dan, dat mijn vader mij in dienst neemt.

1157. V. Wat verdient gij als arbeider?

A. Er is geen werk, waarin de loonen zoo verschillend zijn als het kolenwerk. Het kolen leveren met lichters aan stoomschepen op stroom geeft het meest, namelijk 12 1/2, cent, per man en per hoed (18 hectoliter), het kolenlossen in de pakhuizen 10 cents, per man en per hoed. Wanneer 6 of 8 man 's winters kolen rijden naar de burgers, verdienen zij daarmee f 1.05 per hoed, maar dan wordt er 's avonds onderling gedeeld, en dan loopen de verdiensten dagelijks zeer uiteen.

1158. V. Hoeveel maakt men dan gemiddeld per dag?

A. Dit kan ik moeilijk zeggen, omdat de dagen zeer verschillend zijn.

1159. V. Wordt dikwijls de arbeidsduur bijzonder lang?

A. Aan oplegwerk (het brengen van de kolen uit het schip naar het pakhuis) wordt van 6 tot 6 uur gewerkt. Als wij op stroom gaan en er is tegenweer, dan moeten wij soms 3, 4 uren wachten, en dan zijn wij natuurlijk veel later gereed. Voor arbeid na 6 uur wordt hooger loon gevorderd.

1160. V. Is er een tarief voor later werk?

A. Neen. Onlangs moest eene boot klaar komen, die den volgenden morgen moest varen, maar het volk stopte te 6 ure, en mijn vader was verplicht den volgenden dag 3 in plaats van 2 ploegen te nemen, natuurlijk tot schade van den arbeider.

1161. V. Wordt in het kolenvak nooit des nachts gewerkt?

A. Zeer zelden; men verlangt dan f 2,50 extra, maar het wordt niet gegeven. Als eene boot geen tijd heeft, is de firma verplicht dat te betalen; maar het hangt veel af van den baas. Deze moet zorgen, dat de boot hare kolen krijgt op tijd. Naar die mate neemt hij ploegen aan.

1162. V. Heeft men bij de firma Veder ook eene eerste, tweede en derde ploeg in verband met de volgorde van aanneming van de arbeiders?

A. Ja.

1163. V. Kan de eerste ploeg altijd rekenen op vast werk?

A. Neen.

1164. V. Wordt daarop in het kolenvak nooit gerekend?

A. Sommige kantoren hebben geregeld leveranciën aan stoombooten, en daar heeft dan de eerste ploeg altijd werk.

1165. V. Maakt de eerste ploeg gemiddeld f 20 á f 30 per week?

A. Ja.

1166. V. Verdienen de 2de en 3de ploeg veel minder?

A. De 2de ongeveer f 15, de 3de f 12.

1167. V. Gaat zoo'n 3de ploeg niet ook elders werk zoeken?

A. Die menschen blijven aan zulke kantoren hangen, om de kans te hebben van in te vallen.

1168. V. Hoe komt gij, als factor of aannemer optredend, aan uwe menschen?

A. Ik kan altijd menschen krijgen. Die bij een ander kantoor werk heeft, laat dat gaarne loopen om bij mij te komen, aangezien ik altijd groot werk heb, waaraan een goed weekgeld is te verdienen. Aan een schip, dat in 3 dagen gelost wordt, verdienen zij f 13,50, zonder dat zij de risico hebben, die verbonden is aan het op stroom werken: bijv. slecht weder, het af keuren van de kolen, enz. Hoewel dat werk dus oogenschijnlijk beter betaald wordt, kunnen zij, met het oog op de risico, die zij bij mij niet loopen, bij mij geregelder verdienen.

1169. V. Waar betaalt gij uit?

A. Tot mijne spijt ben ik verplicht, dat te doen in eene herberg. Doch dat gaat gauw in zijn werk, want het geld is afgestapt en kan zoo opgestreken worden.

1170. V. Als er een lokaal was hier in de stad om te kunnen uitbetalen, zoudt gij dan daarvan gebruik maken?

A. Neen, dan zou ik het nog eerder thuis doen. In zulk een lokaal komen dan natuurlijk allerlei categorieën van volk. Nu kan ik, omdat ik wat lager aanneem, geen 70 cts. per ton geven, zooals het tarief is van de arbeiders, maar slechts 55. Kwam ik nu betalen in zoo'n lokaal, dan zouden de anderen mij verwijten, dat ik onder de markt werk, en kon ik nog wel eene rammeling krijgen ook.

1171. V. Ziet gij geene kans om bij u thuis uit te betalen?

A. Neen. Het werkvolk gebruikt nog al een borrel; niet dat zij dronken worden, want dan joeg ik ze weg, maar zij kunnen zoveel stouwen, dat ik wel heb gehoord, dat zij met hun drieën in drie dagen 5 kan jenever hadden gebruikt, zonder dat ik er iets van had gemerkt, en dat poffen zij. Daarbij komt nog wat. Als die menschen klaar zijn met hun werk, willen zij geld zien, en ik moet op mijn geld wachten, totdat het gewicht op het kantoor is uitgerekend. Nu ben ik niet altijd zoo bij kas, dat ik f 150 voor kan schieten, en dan vraag ik dat voorschot aan den kastelein.

1172. V. Schiet de kastelein u dat geld voor, zonder dat gij hem daarvoor hetaalt?

A. Ja.

1173. V. Hij doet dat, omdat hij weet, dat hij dientengevolge drank verkoopt?

A. Ja.

1174. V. Wanneer gij in die herberg het loon uitbetaalt, wordt er door u dan eerst afgehouden wat er gepoft is?

A. Neen, de kastelein moet maar zorgen aan zijn geld te komen. Dat er veel gedronken wordt, kan ook hieruit blijken, dat ik verleden jaar een man aan het werk had, die bij mij in eene week f 25 had verdiend en er f 18 van had verdronken.

1175. V. Wanneer gij niet tot zekere hoogte in de macht van den kastelein waart, omdat hij u geld voorschiet, dan zoudt gij dus niet behoeven uit te betalen in de kroeg, en zouden de menschen ook niet zoo in de gelegenheid zijn om op de pof te drinken?

A. Juist.

1176. V. Het stelsel van werken, door u gevolgd, is dus mede oorzaak van het groote drankverbruik op de pof?

A. Ja.

1177. V. Gij zeidet, het niet anders te kunnen doen, omdat gij geen gereed geld hebt; maar anderzijds deeldet gij mede, dat gij het vertrouwen geniet van uwe lastgevers. Hebt gij nooit eene poging gedaan, om van die lastgevers een voorschot te krijgen; op afrekening van de latere vereffening?

A. Dat gaat niet.

1178. V. Waarom niet?

A. Omdat, wanneer ik bijv. eene lading kolen los en zij zijn niet goed, ik misschien slechts de helft of minder van het voorschot zou verdiend hebben. En nu zijn de menschen bij aannemingen zeer wantrouwend, zelfs zoo, dat ik wel eens aan de soliditeit van zulke wantrouwende werkgevers ging twijfelen.

1179. V. Hebt gij nooit een voorschot gehad?

A. Ja, Eens van de firma Von Moritz uit Duisburg; die heeft mij een zeker voorschot op de Rotterdamsche Bank gegeven, en toen kon ik de lieden uitbetalen. Maar het slot van de rekening is geweest, dat ik f 70 aan diezelfde firma, die mij voorschot gaf, ben te kort gekomen voor werkloon.

1180. V. Genieten de bazen nog wel eens andere voordeelen van de herbergiers, dan voorschot?

A. O ja. De baas kan altijd gratis gebruiken, wat hij maar wil. Nu moet gij niet vergeten, dat er bazen zijn, die heel wat kunnen innemen, en in dat opzicht met den besten sjouwer kunnen concurreeren. Ik kan u feiten aanhalen van het gedrag van sommige bazen. Zoo was er indertijd bij Nievelt een baas, die kolen moest laden in eene boot, en den geheelen dag niet naar het werk omkeek, zoodat de boel eindelijk misliep en de patroon zelf den baas aan zijn huis kwam opzoeken. Hij vond hem echter niet aan zijne woning, maar kreeg van zijne vrouw tot bescheid: „ga maar naar zijne bijzit”. Denzelfden avond word de baas ontslagen, en toen men op het kantoor eens na ging rekenen, hoeveel hij wel verdiend had, zoolang hij er geweest was, kwam men tot het resultaat, dat, indien hij 's weeks f 30 aan zijne vrouw had afgestaan, hij thans een kapitaal van f 15000 bijeengebracht kon hebben. Nu is hij sjouwer, naar ik meen. Maar er zijn ook gevallen, dat de patroon onder den baas, en de baas onder den patroon zit. Wanneer bijv. een patroon 120 ton steenkolen aan een op stroom liggend stoomschip moet leveren, en hij levert er slechts 100, dan krijgt de patroon verplichting aan den baas en moet op zijne beurt ook wel eens een oog dicht knijpen.

Een ander voorbeeld. Er was op het kantoor van Brückwilder een baas, en die moest terstond weg; ik kwam bij den heer en vroeg plaatsing. Hij zeide: ik heb morgen eene lading kolen; kunt gij die afdragen? Ja, was mijn antwoord. Daarop zeide hij: gij moet op stroom; als er 80 ton zijn, kunt gij dan 100 ton in rekening brengen? vroeg hij mij. Neen, zeide ik, ik wil voor 100 ton over boord werken; als gij de verantwoordelijkheid op u neemt, dat gij die 20 gestolen hebt, is het mij wel. Ik kon daarop vertrekken.

1181. De heer Le Poole: Hoe komt het, dat gij bij het goed vertrouwen, hetwelk gij zegt te genieten, geen voorschot krijgen kunt?

A. Selkens te Delft was verleden jaar leverancier van de gasfabrieken. Bij het bericht, dat de lading was aangekomen, met verzoek voor de lossing zorg te dragen, kreeg ik een aangeteekenden brief en ik had terstond mijn geld; maar zoo doen niet alle firma's.

1182. V. Gij hebt gewoonlijk groote ladingen, en krijgt gij toch geen voorschot?

A. Neen.

1183. V. Kunt gij de betaling niet uitstellen tot gij het geld hebt?

A. Neen, de menschen springen naar het geld.

1184. De heer Kolkman: Waart gij bij de werkstaking van verleden jaar bezig met lossen, en is toen ook bij u het werk gestaakt?

A. Toen is overal anders het kolenwerk gestopt. De werkstakers durfden echter bij mij niet komen, en toch betaalde ik minder dan anderen.

1185. V. Waarom durfden zij niet te komen?

A. Dat weet ik niet. Men was bij mij tevreden.

1186. V. Is thans het loon bij anderen hooger dan bij u?

A. Men eischt het althans, maar omdat er bij mij een goed weekgeld te verdienen is, werken de menschen gaarne bij mij.

1187. V. Ons is medegedeeld, dat verschillende misbruiken, die voor de werkstaking bestonden, zoetjes aan weder voor den dag komen. Zoudt gij denken, dat, als de arbeiders, bij anderen werkende, daar hetzelfde geringere loon zouden ontvangen, hetwelk: gij betaalt, zij alsdan zouden spreken van knoeierij?

A. Zij zouden er eenvoudig niet voor werken.

Bron: Enquete 1890

[1932, Hein Mol \(1880-1959\), expeditiewerker](#)

96

Ik vond weldra een betrekking bij een groote binnenlandsche expeditie-onderneming op een weekloon van negen gulden. Mijn werktijd was de eene week van 's morgens half vijf tot 's avonds half acht, de andere week van acht uur 's morgens tot twaalf uur in den nacht. Het was een gunstige uitzondering als het eens elf uur was. Bovendien ook Zondagsdienst om de andere week. Een prachtbetrekking dus!

Ik sliep niet veel en bleef dus op het nippertje te bed liggen. Moeder stond eerst op en zette thee. Het water kookte reeds, want 's avonds, voor zij naar bed ging, zette zij een ketel water op een klein petroleum-lichtje, zoodat het 's morgens kookte. Nog slaapdronken kwam ik dan op straat en moest dan ongeveer een half uur loopen. Eens op een goeden morgen liep ik half slapende een agent van politie bijna omver. De man werd geweldig boos en wilde me meenemen naar het bureau. Hij dacht, dat ik dronken was! Stel je voor, om vier uur in den morgen! Het misverstand was echter spoedig opgehelderd en hij liet me gaan, met de vermaning voortaan beter uit mijn oogen te kijken. En daarin had de man geen ongelijk!

Toen ik aan de zaak kwam, kreeg ik van mijn baas een flink standje, want ik was een kwartier te laat. Toen had ik er ineens genoeg van en ik nam op staanden voet mijn ontslag.

Daarna kreeg ik een betrekking als vast man op een groot expeditiekantoor, met uitgebreide buitenlandsche relaties, waardoor ik meer dan voorheen in directe verbinding kwam met het groot transportbedrijf. Door het controle-werk op zeeschepen, overladingen en de behandeling van allerlei goederen, raakte ik ook in de practijk van het havenbedrijf meer en meer thuis.

Ik maakte kennis met de ontzettende misstanden die er heerschten en ik wil daar wat meer uitvoerig een en ander van vertellen. Het zal menigeen misschien fantastisch voorkomen, maar ik kan U de

verzekering geven, dat niets overdreven is voorgesteld. Men kan zich nu niet voorstellen, dat het havenbedrijf, dat thans een vrij goed geregeld bedrijf is, voorheen een regelloos bedrijf was, waar de grofste willekeur en uitbuiting hand in hand gingen. Orde en regel kende men in die jaren niet. Overal heerschte de grootste anarchie, alleen in het granenbedrijf was een zekere regelmatigheid. Loondiefstallen waren aan de orde van den dag, zij waren spreekwoordelijk geworden. Werktijden van 24 uren aaneen, waren heel gewoon en werden niet als abnormaal aangemerkt. Tweemaal zes-en-dertig uren achtereen werken in een week, met een nacht rust er tusschen, kwam vrij regelmatig voor en zelfs werden er werktijden van 60 en 70 uren geconstateerd!

Het was een zeer ongebonden bedrijf en de brutaliteit van sommige werkgevers was fenomenaal. Het verdiende loon werd bij sommige stuwadoors³ nooit volledig uitbetaald. Het was een ware rooftocht op de zakken der arbeiders en hij, die deze zakkenrollerspolitiek het brutaalst toepaste was natuurlijk het meest 'concurrentiefahig'!

De loondiefstallen vonden voornamelijk plaats bij de ladingen, die in stukloon of tonnengeld werden verwerkt, kolen, ertsen en dergelijke. Daarop hadden de arbeiders zoo goed als geen controle en moesten geheel afgaan op de gegevens hen door de werkgevers verstrekt. Zelfs de wegers en controleurs werd vaak verboden, op straffe van ontslag, mededeeling te doen van de uitgeloste hoeveelheid.

Toen ik later ook in het zogenaamde wilde bedrijf⁴ werkzaam was, is het mij herhaalde malen overkomen, dat dat verbod werd gegeven. Maar onder ons gezegd, heb ik mij er nooit iets van aangetrokken, hoewel ik eens, door de loslippigheid van een der betrokkenen, er twee weken vacatie door kreeg. Vacantie, wel te verstaan, zonder loon!

Zoo kwam het wel eens voor, dat de bootwerkers kennis kregen van het uitgeloste gewicht en dan om betaling vroegen van het hun toekomende loon. Maar meest maakte de stuwadoos er zich dan af met te zeggen, dat hij niet meer betaalde en, waren de arbeiders er niet mede tevreden, dan moesten ze maar zien dat ze het ontbrekende geld kregen. Maar de ondernemers wisten wel, dat de weg naar het recht 'a long way' was en bovendien vreesden de arbeiders het zwaard der broodeloosheid.

De stuwadoors gingen vrijwel ongehinderd hun gang en verschillen van 3 a 400 ton per schip waren geen zeldzaamheid en de bedragen van het tekort betaalde loon varieerden van f 1,50 tot f 5,- per man en per schip. Men had zoo ook het zeldzame natuurverschijnsel van de 'gekrompen booten'! De havenarbeiders kenden natuurlijk de tonnenmaat van de schepen, die regelmatig erts of kolen aanbrachten en dan gebeurde het vaak, dat een schip van bijvoorbeeld 5000 ton, bij de ene stuwadoos veel minder uitloonde dan bij den ander. De bootwerkers spraken dan met een zekere humor van de 'gekrompen boot'! Maar ook het kleine werd door de heeren niet versmaad! Het loon was voor de nachturen 37,5 cent per uur en voor de daguren 25 cent. Maar het gebeurde dikwijls, dat ook voor de nachturen maar 25 cent werd betaald. Maakten de bootwerkers daarop aanmerking, dan kregen zij vaak te hooren: 'Het komt je toe, maar ik betaal het niet!' In andere gevallen werden arbeiders bedragen van f 0,50 tot f 1, tekort uitbetaald. Protesten baatten niets, de ondernemers wisten wel, dat de menschen voor een zoo klein bedrag niet gingen procederen. Maar over een

³ De 'scheepsaannemer', ook wel 'stevedore', 'stouwer', 'stouwersbaas', of gewoon 'baas' genaamd, was de uitvoerder van het los- en laadwerk en de tussenpersoon tussen het werkvolk en de uitbesteder van het werk (de kargadoos, of de eigenaar of gezagvoerder van het schip). Hij ontving een som voor het uitvoeren van het werk en onderhandelde vervolgens zelfstandig met het werkvolk over hun betaling. Hoe lager deze was, des te groter was de winst voor de stuwadoos, die dus zuiver een handelaar in menselijke arbeid was.

⁴ Het los- en laadwerk aan de schepen die niet op geregelde, vaste routes voeren zoals de lijndiensten, maar overal opereerden waar de grootste winst viel te behalen. Deze schepen werden ook wel 'wilde boten' of 'tramps' genoemd.

groot aantal arbeiders werden het bedragen van bettekenis en zoo werd uit de onmacht der arbeiders menig bedrijf opgebouwd.

Bovendien werkte het stelsel der vaste werklieden, die een vast weekloon ontvingen met een drie-maandelijksche afrekening, de loonkortingen zeer in de hand. De arbeiders, vooral van het platteland, waren voor een groot deel zeer ongeletterd en niet in staat te berekenen, hoeveel loon hen toekwam voor het door hen verrichtte werk, ook omdat zij van de eene boot naar de andere werden gezonden, zonder het geheele werk af te maken. Soms kwamen er vier verschillende ploegen achter elkaar op een boot. Juist met deze menschen hadden de stuwadoors vrij spel: hoe konden zij over den tijd van drie maanden hun loon berekenen?

Er was nog een middel, waardoor de arbeiders de door hen verwerkte hoeveelheid konden controleeren, namelijk door het opnemen van de ijk van het schip of de schepen, die zij hadden beladen. Maar ook dat werd door de ondernemers heel vaak belemmerd en het is voorgekomen, dat een geheele ploeg bij een stuwadoor werd ontslagen, omdat zij ijk-opname bij de commissie van toezicht op het havenbedrijf had gevraagd.

Maar niet alleen door inhouding van het verdiende loon werden de arbeiders bij het bedrijf 'geïnteresseerd', er was nog een wijze waarop de belangstelling bij hen levendig werd gehouden! Het gebeurde vaak, dat een of ander stuk gereedschap zoek raakte of brak en dan moesten de bootwerkers betalen. Voor een kapotte snotneus - een tuitlamp vroeger bij het stuwadoorsbedrijf in gebruik - een weggeraakte koevoet of haak, werd vaak meer dan tien maal de waarde van het gezamenlijke loon ingehouden. Het is gebeurd, dat bij een stuwadoor een ketting leng⁵ wegraakte en van ieder van de bootwerkers, die op de boot hadden gewerkt waar het gereedschap zoek raakte, werd een behoorlijk bedrag ingehouden. Een paar maanden later ontdekte een der bootwerkers de leng in het pakhuis van den stuwadoor. Hij eischte zijn geld terug en de werkgever betaalde. Maar de andere bootwerkers kregen niets terug. Dat geld hield de baas!

Ook als er iets van het scheepsmateriaal brak, moesten de bootwerkers betalen, al was daar geen enkele rechtsgrond voor aanwezig. Zoo brak aan boord van een stoomschip een laadboom, niet omdat er onoordeelkundig mee was omgesprongen, maar omdat de boom door en door rot was. De stuwadoor liet de bootwerkers echter maar f 180,- betalen, ofschoon de reederij voor de kosten moest opdraaien.

Dit alles gebeurde omdat er van de zijde van de bootwerkers geen verzet kwam. Zij betaalden. Men mopperde wel, maar daar trok niemand zich iets van aan. Later, toen de organisatie sterker was, zijn er naar aanleiding van dergelijke gevallen een paar processen gevoerd, met het gevolg, dat alles moest worden terugbetaald. Daarna zijn de heeren wat voorzichtiger geworden!

Ik zou van een aantal feiten namen en data's kunnen noemen, maar dat heeft geen enkel nut. Een mensch zou er zijn goed humeur maar bij verliezen, want als men alles zoo nog eens de revue laat passeeren, dan komt men tot de conclusie, dat die ruwe, stoere bootwerkers toch sullen van kerels waren, die zich zonder verweer lieten uitschudden. En het moet elkeen verbazen die den toestand van vroeger heeft gekend, dat alles nog zoo rustig was, als het was. Maar er ging geen kracht uit van de arbeiders, er was geen onderling vertrouwen en het soms plotseling oplaaiend verzet viel door gebrek aan moreel en financieel weerstandsvermogen als bom-ijs ineen. Men had niet het inzicht aan eigen macht te bouwen en het mangelde de groote massa aan bereidheid daarvoor offers te brengen.

⁵ Strop, bestaande uit (ijzeren) ketting en haak, om lasten op te hijsen.

En de toestanden schreeuwden om verbetering want ook wat den Werktijd betreft was het meer dan treurig, zooals er met de arbeiders werd omgesprongen. Het geeft een treurig beeld van die dagen, dat werktijden van 24 uren achtereen niet als abnormaal lang werden beschouwd! En dat, terwijl voor het stukgoedbedrijf de werktijd officieel liep van 7 tot 7, voor het ertsbedrijf van 6 tot 6. Natuurlijk kwam er uit de kringen van de arbeiders verzet tegen de onmenselijke werktijden, maar beteekeenis had die oppositie niet. De organisaties hadden niets te vertellen, zij waren te zwak en de bootwerkers waren, vrijwel algemeen, er niet afkeerig van bij hun dagtaak er nog een nacht aan te knopen. Het nachtwerk werd 50 pct. hooger betaald als het dagwerk en de wisselvalligheid van de verdiensten, bracht de bootwerkers er toe er voor te zorgen, dat zij zoo spoedig mogelijk een weekgeld verdienden.

Er gingen legenden van de enorme sommen, die de bootwerkers verdienden, maar voor een loon van f 22,50 moest in het stukgoed zes dagen en twee nachten worden gewerkt! Dat gebeurde natuurlijk maar heel zelden, alleen bij overstelpende drukte.

Ik heb een en ander vrij nauwkeurig kunnen controleren, doordat ik al mijn verdiensten week voor week noteerde. En toen is mij gebleken, dat gedurende een jaar, waarin door mij zeer goed is gewerkt, mijn verdiensten, in doorsnede, niet hooger waren dan f 16,25 per week.

De goudwinnende bootwerkers bestonden dus slechts in het brein van enkele fantasten, in werkelijkheid moesten de bootwerkers zeer hard werken voor een laag loon. Natuurlijk waren er ook categorieën, die flinke weekgelden verdienden, bijvoorbeeld graanwerkers en ertswerkers, maar de overgrootste meerderheid der havenarbeiders bestond uit boot- en expeditie-werkers, die tegen uren- en daggeld werkten en dezen hadden allen een zeer sober bestaan. Maar, de grootte verdiensten van enkele categorieën, waren voor het domme publiek de maatstaf waarnaar alle havenarbeiders werden beoordeeld.

Nu is het een feit, dat de handelingen van een aantal arbeiders, vooral uit het granenbedrijf, de havenarbeider in het algemeen in discrediet brachten. Het drankgebruik vooral was een der oorzaken, waarbij nog kwam het veelvuldig maken van luidruchtige rijtoeren met hitte-wagens, die meestal op een of ander politiebureau eindigden. Deze uitspattingen en de snoeverijen van een aantal mensen over de grootte weekgelden, die meest niet waren verdiend, veroorzaakten allerlei legenden over de zich rijk werkende Rotterdamsche bootwerkers.

Ik heb reeds opgemerkt, dat verzet tegen de lange arbeidstijden geen succes had. En terwijl de werklooze havenarbeiders bij honderden waren te tellen, dwong men de werkenden 24 en 36 uren achtereen te werken. Met enkele kameraden heb ik eens gepoogd daarin verandering te brengen. Toen wij, na twaalf uren te hebben gewerkt, werden doorbesteld, merkte ik mede namens een aantal anderen op, dat er nog zooveel mensen rondliepen, die ook wel een nachtje wilden werken en vroegen wij dus vergunning naar huis te mogen gaan tot den volgenden morgen. Maar de baas gaf ons zeer duidelijk te verstaan, dat, indien wij de 36 uren niet wilden door staan, wij niet meer bij hem behoefden terug te komen! Zoo werd iedere poging om verandering en verbetering aan te brengen den kop ingedrukt. Buigen of broodeloos, dat was het parool!

Maar erger was het, als de arbeiders zelf, bij wijze van gunst, verzochten om bijvoorbeeld een ertsboot achtereen te mogen lossen. En ook dat kwam voor! In de Noodkreet, een geschrift, dat in 1904 door de Algemeene Havenarbeidersvereeniging werd uitgegeven, werden daarvan eenige staaltjes genoemd, die een eigenaardig licht werpen op de mentaliteit van werkgevers en werknemers van die dagen.

De baas der stuwadoorsfirma Bodewig en Peters had aan 18 man bij wijze van gunst toegestaan een ertsboot, die ongeveer 64 tot 70 uur, bij de oude wijze van lossen in lossing lag, door te staan.⁶ Niet dat er geen voldoende bekwame bootwerkers waren, want die waren bij honderden te krijgen, maar de baas vond dat die 18 man dat voordeeltje wel mochten hebben. Het werd aan boord een ordelooze en redelooze bende. Na dertig uren werden de mensen door de slaap overmand en het mag wel verwondering wekken, dat er geen ernstige ongelukken zijn gebeurd. De winchlieden stonden aan hun machine te slapen en draaiden ledige bakken op zonder er iets van te merken. Het werk stagneerde geweldig en daar men af en toe even een oog moest sluiten, duurde de lossing 24 uur langer dan gewoonlijk.

De secretaris der vakvereniging, die over deze geschiedenis aan de firma had geschreven, werd niet meer in dienst der firma genomen. Men kon geen opruiers gebruiken! Het schrijven had dan ook geen enkele uitwerking, de baas verklaarde aan ieder die het wilde hooren, dat hij dergelijke pamfletten op zekere plaats deponeerde en ging kalm door met het bestendigen van beestachtig lange werktijden. Zoo werkten in die dagen de werkgevers; de lastige elementen, d.w.z. de mensen die er naar streefden door organisatie te komen tot betere meer menswaardige toestanden werden er uit gesmeten en als het kon, aan den honger prijs gegeven.

Ik heb ze gekend, stoere, flinke kerels, goede huisvaders, bekwame werklieden, die niet dronken en een regelmatig leven leidden, doch het gebrek hadden geen onrechtvaardigheid te kunnen verdragen, die langzaam maar zeker naar den honger werden gedreven. Waarom? Omdat zij de leiding hadden in de vakverenigingen en voortdurend op de bres stonden voor de belangen van de havenarbeiders. Maar de bootwerkers waren onverschillig en gedemoraliseerd door afpersing en hondsche behandeling en niet tot eenige beteekenende organisatie te brengen, zoodat de werkgevers het niet moeilijk hadden om de leiders te breken. Als men zoo eens een jaartje honger lijdt dan wordt men wel mak en het zijn er maar een paar, die het, tegen alle stormen in, hebben volgehouden.

Toen de tweede jongen de vreugde, maar ook de zorg kwam vergrooten, werd mijn loon met een gulden per week verhoogd, maar het was en bleef te weinig om behoorlijk te leven en te veel om dood te gaan. Ik zag me dus genoodzaakt naar een andere betrekking om te zien en weldra had ik iets gevonden bij een Rijnvaartonderneming, waar ik als voorman in dienst kwam. Mijn loon bedroeg f 14,- per week en vergeleken bij mijn vorigen patroon, was dat een heele vooruitgang. Maar er moest ook iets voor worden gedaan! Ik kwam zoo midden in het ongebonden havenbedrijf terecht en vooral de vaste mensen aan ons kantoor moesten er aan gelooven. Er bestond voor het Rijnbeurtvaartbedrijf geen enkele regeling wat de arbeidsvoorwaarden betreft en de patroons stonden op het standpunt, dat elke belooning, die werd gegeven boven het overeengekomen loon - ook al was er extra-arbeid voor geleverd - een onverplichte gunst was tegenover den arbeider. Recht had men nergens op, al zou men dag en nacht hebben doorgewerkt.

Een nacht doorwerken, met als belooning Zaterdags een of twee gulden extra, was iets heel gewoons. Wordt er aan het karwei behoorlijk verdiend, dan was de belooning wat meer, dan in het geval, dat men blij was er maar net 'uitgekomen' te zijn. Het spreekt haast vanzelf, dat als regel door den baas werd verzekerd, dat er aan nachtwerk zoo goed als niets werd verdiend!

Er werd absoluut geen rekening met de arbeiders gehouden. Als je bijvoorbeeld om vijf uur des avonds doornat van een karwei op kantoor kwam, nadat je van 's morgens 6 uur af in de weer was

⁶ D.w.z. een en dezelfde ploeg 'mocht' de hele boot leeg maken.

geweest, dan stuurde de baas of walkapitein je met een droog gezicht doodleuk naar een boot, die om zeven uur een partij goed moest afleveren.

‘Maak dat je aan boord komt, want anders gaat de partij voor onze rekening in een lichter.’

‘Ja, maar ik heb nog niet gegeten en ben doornat.’ ‘Och, kom’, antwoordde de baas dan geestig, ‘ik heb ook nog niet gegeten, maar hoor je mij klagen? Schiet maar op, hoor, je kunt onderweg wel drogen. Hier heb je de papieren en maak, dat de boel in orde is.’

Dan kocht je in een of ander bakkerswinkeltje aan de haven een paar broodjes en zoo ging je den nacht maar weer in.

Dikwijls had ik niet de gelegenheid om naar huis te gaan en mijn vrouw te waarschuwen. In het begin was mijn betere helft wel eens ongerust, maar alles went en weldra aanvaardde zij alle onregelmatigheid, alsof het zoo behoorde.

Nu ik zoo over het nachtwerk schrijf, komt mij een voorval in de gedachte, dat ook veroorzaakt werd door het feit, dat ik onverwacht een nacht moest werken, toen ik nog bij mijn ouders thuis was en een geweldige consternatie veroorzaakte.

Het was den eersten keer dat het voorviel, dat ik een nacht moest werken en de man, die mijn ouders zou waarschuwen, dat ik niet thuis kwam, vergat zijn boodschap over te brengen. Dat wist ik natuurlijk niet en dus was ik op dit punt gerust. Het werk liep nogal van stapel en ik stapte dus tegen vijf uur in den morgen de straat in waar ik woonde.

Het was midden in den winter en dus nog donker. Ik ontdekte eenige opschudding in de straat, een aantal personen schoolde samen voor ons huis in druk gesprek en gebaar. Toen ik naderbij kwam, zag ik eenige burenen, mannen en vrouwen, drie mij onbekende heeren en nog enkele andere donkere gestalten.

Er werd zoo druk gepraat, dat men mij niet hoorde aankomen en toen ik mijn stem liet hooren en vroeg wat er aan de hand was, vloog mijn moeder, met den uitroep: ‘Daar heb-ie ‘m!’ mij onder zenuwachtig gehuil om den hals. Mijn vraag, wat er aan de hand was, kon mijn moeder niet beantwoorden, zij was zoo overstuurd, dat zij geen woord kon uitbrengen.

Echter alles werd mij weldra duidelijk. De drie onbekende heeren, die van de politie bleken te zijn, brachten met hulp van vader, moeder naar binnen. Vader kon ook niets zeggen, zoo was hij ontdaan en was pas een kwartier later in staat mij een en ander te verklaren.

Er was geen boodschap ontvangen, dat begreep ik direct, toen vader vertelde, dat moeder zoo vreselijk ongerust was geworden, toen ik om twaalf uur nog niet thuis was. Om een uur was zij met vader, die vruchteloos had getracht haar gerust te stellen, naar het politiebureau gegaan om aangifte te doen van mijn vermoedelijke verdwijning.

De politie had een en ander genoteerd en beloofde een onderzoek in te stellen. De majoor die haar te woord stond, trachtte haar gerust te stellen met de verzekering, dat in de haven wel eens meer onverwachte karweitjes voorkomen. Ga dus maar naar huis, moeder, het zal wel in orde komen.

Misschien zit-ie al wel thuis. Met deze gemoedelijke en welgemeenden raad keerden mijn ouders naar huis terug.

Maar ik was er niet...

Toen gebeurde er iets, dat groote opschudding verwekte. In dienzelfden nacht werd in de buurt door de politie het lijk gevischt van een jongeman, dat ongeveer voldeed aan de beschrijving, die mijn moeder van mij had gegeven. De politie nam de zaak zeer ernstig op en begaf zich naar onze woning om nog iets naders te vernemen en zoo noodig mijn ouders op het ergste voor te bereiden.

Toen ik aankwam waren zij juist van plan om naar het bureau te gaan om het lijk te zien en men kan zich voorstellen, dat de ontroering van mijn ouders groot was, toen zij hun doodgewaanden zoon

gezond en wel voor zich zagen. Ook de burens waren blij, dat het zoo gelukkig was afgelopen en het, althans voor mijn ouders, een loos alarm was geweest. Dat was het helaas niet voor de ouders van den verdronken jongen; die verloren hun kind.

Ik had er zoo'n soort voorgevoel van, dat ik bij dat kantoor geen zak zout zou opeten. Het wilde er bij mij niet in elken Zaterdag een robbertje ruzie te moeten maken met den boekhouder om iets los te krijgen voor het vele overwerk, dat bij deze onderneming moest worden verricht. Het was eigenaardig, en ik heb dat voortdurend moeten constateeren, dat de ondergeschikten vaak veel meer bezuinigen en pingelen dan de patroon of directeur. En deze boekhouder, die toch ook maar een loontrekkende slaaf was, peuterde en schraapte als een vrek aan het bedrag, dat je voor extra-werk meende te moeten vragen.

Eens op een Zaterdagavond werd het mij toch te erg. Ik had dien week twee nachten gestaan tot drie uur in den morgen en toen legde hij een rijksdaalder extra bij mijn loon! Toen ik zei, dat dit geen betaling was voor zooveel overwerk, begon de man op te pijpen over het weinig gevoel, dat wij voor de zaak hadden. Wij wilden wel veel verdienen, maar of het er af kon, daar dachten wij niet aan! Toen vergat ik mezelf een oogenblik en als een van de andere knechts me niet had tegengehouden, dan had ik den kerel een flink pak slaag gegeven. Ik pakte hem bij zijn kraag. Hij schreeuwde om de politie en maakte een geweldig spektakel, maar daar bleef het bij. Zeer waarschijnlijk heeft hij het nooit tegen de directie durven vertellen, want ik heb den zeer sterken indruk gekregen, dat hij de betalingen van overwerk op eigen gezag steeds zoo schriel uitvoerde. Na het incident werd het wat beter, alhoewel er natuurlijk toch nog wat mankeerde!

Ik werd al rijker en rijker aan ervaring! Mijn oogen gaf ik goed den kost en overal bemerkte ik corruptie en dieverijen op groote en kleine schaal. Expeditie-bazen, die mooi weer speelden van het geld dat zij 'achterover drukten', door meer arbeiders op te geven, dan zij in werkelijkheid in hun dienst hadden. Een kwartje fooi, door hen voor een of anderen dienst uitgegeven, groeide aan tot een gulden en grootere fooien naar evenredigheid.

Wanneer door ijsgang het verkeer te water was gestremd, kon hij, die met een paar rijksdaalders kon smijten, gemakkelijk wagons krijgen. De ladingmeester boog even diep voor het gouden kalf als de rest. Hij, die niet betaalde, kon wachten, zijn beurt was dan nog niet gekomen!

De rangeerder onderbrak het programma zijner werkzaamheden voor een paar kwartjes en zette een wagon op de losplaats, die anders nog een dag had moeten wachten. Onmogelijkheden werden mogelijkheden, als je maar geld liet zien, alleen de zon kwam voor niets op!

Bovendien werden de vaste arbeiders bij de expeditie- en Rijnvaartkantoren door hun werkgevers heel vaak geprest tot daden, die op zeer gespannen voet met de eerlijkheid stonden. Het was niet bepaald stelen, dat kon je niet zeggen, maar het was meer zorgen dat je aan je trek kwam! En als het doorgaans kon, nog iets meer dan dat!

Ik geloof niet, dat er in de haven veel menschen rondliepen, die konden zeggen: ik ben nooit oneerlijk geweest, ik heb nog nooit getracht iemand te benadeelen. Want ieder was er bij betrokken, van hoog tot laag. Want niet alleen moest je zorgen, dat je werk behoorlijk in orde was, neen, als het noodig was moest je ook nog gappen op den koop toe. Natuurlijk niet voor je zelf, want dat zou je al heel gauw zijn ingepeperd!

Stel je voor, dat een arbeider de maatschappelijke verhoudingen zoo zeer uit het oog verloor... neen, dat zou een beetje al te erg zijn! Als je gappen moest - ik geef toe het is een heel ordinair woord, maar het heeft het groote voordeel door ieder te worden verstaan - was het voor je kantoor of voor diegene wier belangen door je kantoor werden behartigd. Bij het ontvangen van een partij hout moest je zorgen, dat je de partij kreeg. Deze boodschap kreeg je van het kantoor mee.

U zult misschien zeggen, dat was een heel gewone boodschap. Natuurlijk, wanneer niet vooraf een explicatie door den baas of walkapitein had plaats gehad, die deze opmerking een bijzonder karakter gaf. M'n baas zei: Kijk 's, als je de boodschap krijgt, zorg dat je de partij krijgt, dan beteekent dat, dat je er absoluut voor moet zorgen, dat hetgeen je hebt ingeteld, er ook weer uit komt.

Ik hield me een beetje van den domme en toen werd de boodschap nog duidelijker. Ik moest er voor zorgen, dat er meer werd overgeladen, dan er door de telling officieel was vastgesteld. Er moest dus voor een overschot worden gezorgd! Maar dat kon de patroon natuurlijk niet tegen mij zeggen...

En daarvoor werden de menschen beëdigd!

Dat was noodig, want wanneer de telling geschiedde door een niet beëdigd man, was deze niet geldig ingeval de assurantie er bij werd betrokken of er een tekort geconstateerd werd. Het certificaat van dekte alles.

Zoo'n beëdiging ging heel vlug in zijn werk. Voor een meneer in het gerechtsgebouw aan den Noordsingel moest de eed worden afgelegd en dan was men een erkend eerlijk man, aan wiens woord of schrift niet mocht en kon worden getwijfeld. Ik had bij mijn eerste beëdiging een klein dispuut met den meneer, in wiens handen ik de eed moest afleggen.

'U wenscht den eed af te leggen?' vroeg hij. 'Neen,' antwoordde ik, 'ik heb er niet het minste belang bij. Mijn patroon wil het voor zijn profijt, maar ik ben met of zonder eed precies dezelfde.'

Men trachtte elkander van weerskanten te benadeelen, want als mijn patroon order gaf, dat ik moest trachten meer te krijgen, dan er was geteld, de tegenpartij had meest opdracht te pogen minder af te leveren! Vooral bij houtladingen was het oppassen. Ik heb het verschillende malen meegemaakt, dat er op een gegeven oogenblik verschil was en dan was het altijd in het voordeel der tegenpartij.

Het gebeurde meest, als een hijsch²³ door een of andere oorzaak wat lang was blijven hangen voor hij over boord werd gestreken. De man die voor het schip telde, probeerde dan je zoo'n hijsch door den 'neus te boren.' En als je dan niet stevig in je schoenen stond of ging twijfelen, dan was je er bij en was er bij uitlossing een tekort, waar geen verhaal op was.

Ik ben er eens ingeloopt, maar dat was meer dan voldoende om op mijn hoede te zijn en heb ik het er zelfs een keer op gewaagd een partij balen, waarover een verschil was ontstaan, op kosten van ongelijk te doen over-tellen. De lossing aan het ruim werd gestopt en de bootwerkers moesten de lading in den lichter overzetten. Het geval eindigde in mijn voordeel, wat mij veel voldoening gaf en mij bovendien een extrabelooning bezorgde van mijn patroon.

Er waren 'tallie-lui' waar je speciaal voor werd gewaarschuwd als menschen, die er altijd op uit waren je er in te laten loopen en daarbij de smerigste trucs gebruikten. Daarom was het gewenscht je werk nooit te verlaten, tenzij alles veilig was, want men kon niemand vertrouwen.

Er waren wegers, die zelfs met hun gewichten knoeiden en met een uitgeboord ons-gewicht werkten! Bij het wegen op een bascule wordt de wicht op een hangschaal vertienvoudigd, een ons wordt dus een kilogram. Wanneer dus een ons voor een vierde wordt uitgeboord, wordt op elke schaal een kwart kilo minder gewogen, dan de wicht uiterlijk aangeeft. En wanneer er bijvoorbeeld tonnen salpeter over zoo'n schaal gaan, dan kan men begrijpen, dat er op die manier honderden kilo's aan den rechtmatigen eigenaar werden onttrokken.

Het was dus uitkijken, wanneer men wist, met een dergelijk onbetrouwbaar en vaak ook beëdigd man te doen te hebben. Eens heb ik op een salpeterschip een ernstige vechtpartij gezien tusschen weger en controleur, omdat de laatste er op stond, behoorlijk zijn gewicht te krijgen en de eerste steeds met allerlei foefjes onderwicht poogde te geven.

De controleur, die dit alles al heel spoedig bemerkte, hield eenige malen de schaal aan en constateerde een beduidende onderwicht. Het gevolg was een ruzie, gevolgd door een vechtpartij, waarbij de weger met een vijf-kilogram gewicht een niet-zachtzinnig tikje op zijn hoofd kreeg.

Er was heel dikwijls verschil van meening tusschen ontvangers en afleveraars over de weging, al liep het gelukkig niet dikwijls uit op een hardhandig conflict.

Men kan wel begrijpen, dat in zoo'n atmosfeer van opgelegde kleine en groote dieverijen de opvattingen over het mijn en dijn nog al ruim waren. Met de weging, aflevering en telling kon de politie zich natuurlijk niet bemoeien, dat lag niet op haar terrein, dat was eeq zaak van den handel! Maar de politie lette meer op de kleintjes en o wee, als zij een man schaakte, die een zakje kippenvoer vervoerde, dat niet door een zegel en een monsterbriefje was gedekt. Dan was-ie er gloeiend bij!

En de politie speurde ijverig rond de havens naar dergelijke kleine misdadigers maar de grooten, die liepen vrij. Die hadden permissie en waren door lakzegels en monsterbriefjes gedekt.

Dat waren de graankantoren, die monstertjes lieten trekken van de partijen - zoo ongeveer een half mudje per monster, en deze per boot of handwagen naar het pakhuis of zolder liet brengen. Een klein monstertje in een papieren of linnen zakje werd naar den belanghebbende verzonden en de rest opgeborgen, tot de buit groot genoeg was om er wat geld van te maken. Dan werd de heele boel op een sleeperswagen geladen en aan den opkoper verkocht.

Dat was de geoorloofde diefstal!

Mijn gedachte, dat ik bij het Rijnvaartkantoor geen zak zout zou opeten, dat wil zeggen, dat ik er niet lang zou blijven, is inderdaad bewaarheid geworden. Ik had permanent ruzie met den baas en den boekhouder over het te betalen overwerk en op een gegeven oogenblik viel er iets voor, dat den beker deed overloopen.

Op zekeren nacht was ik met eenige losse arbeiders bezig met het scheep geven 21 van balen erwten. Het weer was zeer stormachtig en de groote sleepkraan lag geducht te rijen in zijn draden. De balen werden met behulp van een glijplank gescheept, waarvan het ondereinde rustte op den kant van het ruim. Het diep geladen schip lag een eind uit den wal en dus moesten de balen een lange reis maken over het water. De man, die beneden aan het einde der plank de balen opving had alle aandacht nodig voor zijn werk, omdat een onverwachte beweging van het schip het te water vallen van een baal tengevolge kon hebben. Ondanks alle voorzorgsmaatregelen gebeurde er toch een ongeluk. Door de hevige deining ging het schip even van den kant, de glijplank maakte een halve slag en de baal, die zich juist in het midden bevond, tuimelde te water. Niemand had dit kunnen voorkomen, het was absoluut te wijten aan het stormachtige weer en het feit, dat het schip zoo diep afgeladen was.

Den volgenden dag werd het geval aan het kantoor gerapporteerd. Daar ik de verantwoordelijke man was, bracht ik verslag uit met nauwkeurige omschrijving van het gebeurde. 'Dat is een beroerd geval', zei de chef, 'als wij nu nog de baal maar hadden, dan waren wij tegenover de assurantie gedekt en wordt de baal door deze betaald. En anders... moet jij hem betalen.' Ik protesteerde driftig. Dat was een geval waaraan niemand iets kon doen of verhelpen en het was onbillijk, dat ik er voor zou moeten op draaien, terwijl ik er part noch deel aan had en overtuigd was, dat alles was gedaan wat mogelijk was om in zoo'n stormnacht behoorlijk te kunnen laden.

Maar ik was de voorman, ik was de man die de verantwoording droeg, dus... ik wist er alles van. Als ik de leege baal te pakken kon krijgen dan zou het wel los lopen, maar anders zat er niets op dan te betalen. Ik was woedend! Stel je voor, ik had absoluut geen schuld, maar er moest een zondebok zijn, nou en dat was ik. Ik had de papieren, ik was verantwoordelijk en ik moest dus betalen!

Toen het geladen schip van den wal was, gingen wij dreggen naar de baal. Een van de losse arbeiders kreeg al heel spoedig beet en ik gaf, blij dat althans de kwestie van het betalen van de baan was, in volle vreugde den man van mijn armoede een gulden. De chef kwam er bij en noteerde een en ander en wij kregen opdracht de baal goed te bewaren, voor eventueele navraag van de assurantie.

Er gingen een paar weken overheen en ik dacht zelfs niet meer aan de verdronken baal, toen ik op Zaterdagavond naar den kassier ging

om mijn weekgeld te halen. De man legde mij twee gulden minder voor en deelde mij mede, dat hij order had successievelijk een bedrag van mij in te houden van twaalf gulden, zijnde de waarde van de baal erwten, die in den bewusten nacht te water was gevallen. U kunt begrijpen, dat ik raar opkeek en den kassier met een alles behalve vriendelijk oog aanzag.

‘Ik kan er niets aandoen’, verontschuldigde hij zich, ‘order van boven. Het is beroerd, vooral als je er geen schuld aan hebt.’

‘Ik moet mijn geld zonder een cent korting’, viel ik verontwaardigd uit. ‘U kunt er niets aan doen, maar ik laat u niet aan mijn loon tornen. En oogenblikkelijk mijn geld, of anders zul je eens wat zien!’ De man legde twee gulden er bij en ik nam mijn geld in ontvangst. ‘En zeg nu maar tegen je mooien patroon, dat ik Maandag niet teug kom, ik heb genoeg van zijn humaniteit.’ Met deze woorden liet ik den verbluften man staan.

En inderdaad, ik kwam niet terug. Maandagmiddag had ik echter reeds bezoek van den baas, die mij mededeelde, dat ik niets behoefde te betalen, het was een vergissing geweest! En of ik weer terug wilde komen, er zou verder over het geval niet meer worden gesproken.

Ik weigerde echter en de baas ging met deze boodschap terug. Een nieuwe periode in mijn leven begon, die van ‘n lossen havenarbeider...

Ongevallen

Er zijn maar heel weinig havenarbeiders, die nooit een ongeluk hebben gehad, of niet een of meermalen in doodsgevaar hebben verkeerd. Het havenbedrijf is een van de gevaarlijkste bedrijven en de ondernemers zijn voor de betaling van hun premie aan de Rijksverzekeringsbank, in een der hoogste gevarenklassen ingedeeld.

Het aantal ongevallen loopt per jaar in de duizenden en daarbij zijn er heel wat met doodelijken afloop. Veel van deze ongevallen komen voort uit het niet voldoende in acht nemen van de noodige veiligheidsmaatregelen, als gevolg van het gejaagde tempo waarin moet worden gewerkt. Voor het inwerking treden van de Stuwadoorswet²⁶, die zekere dwingende bepalingen voorschrijft ten opzichte van te nemen veiligheidsmaatregelen aan boord van in lading of lossing zijnde schepen, was het met de veiligheidsmaatregelen meer dan treurig gesteld. Alle aandacht was gevestigd op snelle lossing en de veiligheid van de bootwerkers kwam pas in het allerlaatste geval.

Waarom ook? Als er een uitviel stonden er immers tien anderen gereed om zijn plaats in te nemen. Den een z’n dood, den ander z’n brood! Er zijn jaren geweest, dat het aantal ongevallen in de haven de 4000 benaderde.

Voor 1906 was er over de ongelukken of ongevallen in het havenbedrijf nooit iets gepubliceerd, maar met de instelling van de Commissie van toezicht op het Havenbedrijf kwam daarin verandering. Men kreeg een kijk op de gevaarlijke zijde van het bedrijf, die ontstellend was en toen de werkgevers in verband daarmee in de hoogste gevarenklasse werden geplaatst, waren de ondernemers steeds doende het aantal ongevallen kunstmatig te verminderen.

De lichte ongevallen werden dan niet aangegeven; de havenarbeider, die bijvoorbeeld een lichte kneuzing aan een zijner handen had gekregen, kreeg een baantje en moest met zijn ploeg

meewerken. Zoo zag men aan boord van de schepen heel dikwijls arbeiders werkzaam met verbonden lichaamsdeelen, die natuurlijk op hun beurt weer gevaar opleverden voor hun kameraden, omdat zij niet in staat waren hun arbeid naar behooren te verrichten. Maar door deze praktijken gelukte het werkelijk het aantal ongevallen te drukken en een mindere premie-betaling te verkrijgen. Dat daardoor voor de arbeiders in de haven het beroepsgevaar toenam, liet de ondernemers vrij koud!

In doorsnee vonden per dag ongeveer 10 ongevallen plaats, daarbij waren dan niet de kleine kwetsuren, die het voortwerken niet belemmerden. In 1913 werd ten opzichte van het aantal ongevallen een droevig record bereikt namelijk 13 ongevallen per dag, de Zondagen meegerekend! De haven kan met recht het slagveld van den arbeid worden genoemd, duizenden hebben daar den tol aan hun beroep betaald; Tientallen zijn gezond van lijf en leden naar hun werk getogen om eenige uren later als vormlooze vleeschklompen te worden opgeborgen in de doodenkamer van het ziekenhuis.

De meeste ongevallen vonden plaats door het vallen van lasten of gereedschappen, in doorsnee was 40 procent van het aantal ongevallen daar aan te wijten. De oorzaak was vooral de ruwe en gejaagde wijze waarop werd gewerkt. Vaak werd een hijsch, die gevaar liep uit elkaar te vallen, de bootwerkers noemden zoo'n hijsch een 'Amsterdammer', toch opgedraaid, omdat de snelle lossing niet toeliet hem over te maken. Ook het niet behoorlijk 'onderwerk' brengen⁷ van de hijschen, met als gevolg sterk slingeren bij het opdraaien, was vaak oorzaak van het vallen van balen, waardoor ongelukken werden veroorzaakt. En als de bootwerkers onder het tusschendek wegschuifelden als er zoo'n gevaarlijke hijsch opging, dan stonden de krassen⁸ aan dek te schelden en te razen. Er moest worden door gewerkt! Bovendien werden de luikhoofden niet voorzien⁹, scheerbalken bijna nooit. De slechte verlichting bij avond- en nachtwerk was ook een van de oorzaken van het groot aantal ongevallen. De verlichting aan boord en in de ruimen vond plaats door middel van de zogenaamde snotneuzen, petroleum-tuitlampen uit een voor-historisch tijdperk, die een zwak licht verspreidden en bovendien ontzettend walmden. De kwaliteit der brandstof werkte daartoe mee. Nu worden zij praktisch niet meer gebruikt.

Het was voor den bootsman - den man aan dek, die door teekens of geroep den winchman duidelijk maakt, dat er opgedraaid, gestopt of gevierd moet worden - niet mogelijk goed toe te zien hoe de stand van zaken beneden was en menigeen is daarvan het slachtoffer geworden. Het werken onder de slechte verlichting was dan ook zeer bezwaarlijk en menigeen is daardoor overboord gevallen, door een overkomende boom overboord geslagen of in ruim of bunkergat gestort.

Maar er werd ook vaak roekeloos en onverantwoordelijk gewerkt. Het is bijvoorbeeld wel voorgekomen, dat een bootsman een ledige ertsbak in het ruim wierp en een bootwerker, die door de bak werd getroffen een gevaarlijke schedelbreuk bekwam. De man is blijvend invalide geworden. De bootsman kreeg een maand hechtenis. Ook het te zwaar beladen van ertsbakken heeft menig ongeluk veroorzaakt en heel dikwijls scheen het wel, alsof de arbeiders blind waren voor het gevaar waarin zij door hun eigen toedoen vaak verkeerden.

⁷ De lading in de strop mocht, alvorens opgehesen te worden, niet over het dek slepen, om slingeren van de 'hijsch' te voorkomen.

⁸ De 'kras' of 'poehaan' was de voorman onder de bootwerkers die toezicht hield op het los- en laadwerk als de stuwadoor afwezig was. Ook hij werd wel, evenals de stuwadoor, 'baas' genoemd.

⁹ Om de luikopeningen van het schip waterdicht te kunnen afsluiten waren deze omgeven door de 'luikhoofden.' Aan de binnenzijde daarvan waren aan beide zijden van de luikopeningen nesten gemaakt, waarin de dwarsmerfels, schilden, kwamen te rusten. Op luikhoofden en schilden werden de luiken vastgezet, zoodat herhaaldelijk menschen door vallende voorwerpen werden getroffen, of in de ruimen vielen.

Het voortdurend gevaar en het ruwe bedrijf maakte de havenarbeiders onverschillig en vaak ook onmenselijk. Ik heb het eens bijgewoond op een groot stoomschip, dat een man door een vallende baal werd getroffen en zeer waarschijnlijk een hersenschudding had gekregen.

Terwijl er iemand naar den wal ging om een dokter te halen, stonden zijn makkers beneden in het ruim om den man heen, nadat zij hem voorzichtig in de zij hadden gelegd. Het duurde den kras, die over het luikhoofd in het ruim keek, een beetje te lang en hij vloekte naar beneden: 'Laat die vent, g..., daar nou maar liggen, ze zullen 'm wel weer oplappen! Draaien, de boot moet leeg!'

Een paar seconden later ging de lossing gewoon zijn gang alsof er niets was gebeurd. Het vervoer der gewonden was ook heel primitief. Het slachtoffer werd op een luik gelegd en overboord gezet met de winch op het bootje, dat hem naar den wal bracht. Dan ging het verder met een brancard naar het ziekenhuis. Was er een eerste hulp aan boord, dan werd de man voorloopig verbonden, was er geen, dan moest hij maar wachten.

Nu is het anders, bij iedere ploeg moet een eerste hulp zijn, dat is wettelijk voorgeschreven. Ook het vervoer is veel beter ingericht, zoodat het slachtoffer minder heeft te lijden en vlugger wordt vervoerd.

Door het breken van scheepsmateriaal gebeurden er ook veel ongelukken. Ik heb eens gezien, hoe door het breken van een laadboom op een Engelsche boot, de winchman door den boom werd getroffen. De man werd tegen het dek geslingerd en bleef bewusteloos liggen met den zwaren boom op een zijner beenen. Het ongeluk wilde, dat dit been op de stoompijp lag, die stoom voor de winch aanvoerde. Deze pijp was lek bovendien en toen de inmiddels toegeschoten mannen den boom hadden verwijderd, was het been van den man, zooals de dokter zei, die er heel vlug bij was, gaar gestoomd. Bovendien was de voet gebroken. De man is invalide geworden, daar de voet moest worden geamputeerd.

Zoo zijn er duizenden gevallen, die een triest beeld geven van de groote gevaren waaronder de havenarbeiders hun brood moeten verdienen.

Ik zelf heb meermalen een ongeluk gehad, maar behalve dat ik eens bijna ben verdrongen waren het geen ongevallen van beteekenis. Een paar dagen, een week invalide en daarmee was het afgelopen. Dat onvrijwillige bad, dat mij bijna het leven kostte, zal ik nooit vergeten. Het was op een morgen in het voorjaar, om ongeveer acht uur, dat ik aan boord was van een lichter, die in de Koningshaven lag. In afwachting van den ambtenaar die het schip moest ontsluiten, maakte ik vast een en ander gereed en wilde ook een zware plank, die op het dek lag verplaatsen. Ik nam daartoe een dik touw met een haak aan het eind, plaatste den haak achter de plank en probeerde deze zoo om te trekken. Een ruk, nog een ruk... daar schoot de haak los en ik tuimelde achterover buiten boord!

Het is zeker vijf-en-twintig jaar geleden, dat mij dit overkwam, maar alles staat mij nog zoo duidelijk voor den geest alsof het gisteren gebeurde. De afstand, die ik viel voor ik in het water terecht kwam, was slechts een paar meter, maar toch gingen mijn gedachten in die enkele seconden reeds naar vrouw en kinderen.

Toen ik in het water terecht kwam en naar beneden schoot, klemde ik mijn mond dicht en hield den adem in. Ik kon niet zwemmen en bovendien belemmerde het zware werkgoed mij heel erg in mijn bewegingen. Daarbij was het touw, met den haak ongeveer een kilo zwaar, om mijn arm geslagen, maar dat bemerkte ik pas later, toen men mij uit het water had gehaald.

Ik deed echter wat ik kon om boven te komen en maakte instinctmatig zwembewegingen. En inderdaad ik kwam boven. Ik riep luidkeels om hulp, maar ik zag niemand aan boord. Er waren wel arbeiders, die daar met mij moesten werken, maar die liepen, naar men mij vertelde, op den wal

naar mij te zoeken. Dat ik op dat moment in het water met den dood worstelde, wisten zij niet! Weer gilde ik, doch ik kon me niet langer drijvende houden en zonk weer...

Toen dacht ik, dat het met mij was afgelopen. Ik hoorde een sterke suizing, de omgeving kleurde zich met allerlei zachte en fantastische tinten en ik had een gevoel, alsof ik in snelle vaart al dieper en dieper zonk...

Maar toch waren mijn gedachten helder en klaar en zag ik allen die mij lief waren voor mij.

Wat zullen mijn vrouw en de jongens huilen als men mij verdrongen thuis brengt, vloog het door mijn hoofd. Wat zal moeder te keer gaan...

Ik nam in gedachten van allen afscheid... van mijn vrouw en de jongens, van moeder... en ook van vader, al was die toen reeds gestorven.

Dat alles gebeurde in een beperkt aantal seconden. Er was geen angst in mij, maar meer woede, dat ik zoo machteloos was tegenover den dood, die bezig was mij naar zijn rijk te slepen.

Het suizen werd sterker, doch ik kon nog helder denken en hield mijn mond zooveel mogelijk dicht.

Nog een poging, dacht ik. Moet ik nu hier als een hond verdrinken? Neen, ik geef me nog niet over, en ik deed een laatste poging. Ik werkte met handen en voeten, ik worstelde in mijn zware kleeren met den moed der wanhoop en het gelukte me inderdaad voor de tweede maal boven te komen.

Ik gilde en zag in een waas op het dek van den lichter menschen. Meer kon ik niet zien, ik was een bezwijming nabij. Een paar laatste slagen met mijn armen en dan... daar kreeg ik iets vast.

Dat was mijn redding. Het was een bootshaak, die men mij had toegestoken en die ik, zonder het te beseffen, had gegrepen.

Ik hield den boom met een hand vast, maar dat was voldoende. Men trok mij op en toen men mij op het dek had gehaald, streek ik de vlag en zonk bewusteloos neer. Het was wel op het nippertje geweest! Den vaarboom moest men mij uit de handen wringen, ik wilde hem niet loslaten!

Na korten tijd was ik echter weer het ventje! Een vriendelijke bewoner van de Prins Hendrikkade gaf mij droge onder- en bovenkleeren, een hartversterking, een kop koffie en ik weet niet wat al meer.

Mijn natte spullen werden in een kussensloop gepakt en zpo ging ik naar huis. °

Toen ik thuis kwam keek mijn vrouw wel heel vreemd, toen zij mij in zoo'n buitenmodel pakje zag binnenkomen!

Zij was juist bezig aardappelen te schillen. 'Waar moet jij naar toe?' vroeg zij verbaasd.

'Vraag liever waar kom je vandaan', zei ik grinnkend, terwijl ik doorliep naar de waranda en het natte pakje daarop gooide.

Het natte goed viel kletsend neer.

'O, je hebt in het water gelegen!' gilde zij en waarachtig daar gleed mijn vrouw met de bak aardappelen op den grond. Zij was flauw gevallen! Maar dat ging al heel vlug over en wij verheugden ons beiden er over, dat ik zoo mooi door het oog van den naald was gekropen!

Mijn baas kwam me then dag opzoeken om even te informeeren, hoe het met me was gesteld. Ik mankeerde niets en ging den volgenden dag weer aan mijn werk. Dat ik er het leven niet heb bij ingeschoten is ook te danken geweest aan het feit, dat het op het oogenblik, dat ik te water viel, stil water was. Dat wil zeggen, het was de overgang tusschen vloed en ebbe.

Als het ebbe of vloed was geweest, zou ik er het leven niet hebben afgebracht, daar ik dan zeker was afgedreven. Voor men iets tot mijn redding had kunnen uitrichten zou ik door den stroom zijn meegesleurd en onherroepelijk zijn verdrongen.

Dit voorval heeft me echter wel geleerd bij mijn werk steeds voorzichtigheid te betrachten en geen overhaaste dingen te doen. Als ik later weer eens een plank moest versjouwen overtuigde ik mij eerst of de haak niet kon uitschieten. Ik had iets geleerd!

Ieder mensch heeft in zijn leven van die kleine voorvallen meegemaakt, die veel weg hebben van korte dramatische een-acters, maar waaraan toch de komische noot niet ontbreekt. Het menscheijk leven is vaak heel rijk aan dergelijke filmpjes, maar in den strijd om het bestaan gaan de herinneringen al heel snel verloren.

Maar wanneer men zijn gedachten laat gaan over het verleden en de gebeurtenissen, belangrijke en niet-belangrijke, in een bonte rij de revue passeeren, dan komt er nog wel eens zoo'n geval naar voren, dat in al zijn simpelheid toch heel duidelijk spreekt.

Ik wil u zoo'n geval beschrijven, dat als film-scene door Charlie Chaplin uitnemend zou kunnen worden gespeeld. De hoofdrol in deze korte dramatische comédie werd door mij vervuld, een positie waarop ik heusch niet trots was!

Het was in een tijd, dat het met het werk erg slap was en ik in het midden van de week nog maar net zooveel had verdiend, dat de huisbaas niet met leege handen behoefde weg te gaan. Rooskleurig zag het er dus niet uit en ik was wat blij, dat ik en nog een stuk of vijf lotgenooten, 's morgens om een uur of tien tegen een karweitje opliepen.

Het betrof een partijtje balen van honderd kilo, die in een schip moesten worden geladen, dat een eind uit den wal lag. De balen moesten dus over een lange plank worden gedragen, over het water en dat werk vereischte, dat men geen last had van duizeligheid. Wij konden ieder aan het karwei een rijksdaalder verdienen en klaar naar huis! Dat beteekende dus: opschieten!

We maakten de boel gereed en toen het drie uur in den middag was en de baas eens kwam kijken hoe het er mee stond, was het werk bijna af.

De baas gaf ons vast het loon, ieder een rijksdaalder en ik was blij, dat die dag tenminste geen blinde was geworden! In die dagen beteekende een rijksdaalder heel wat als men nagaat, dat honderden vaste arbeiders in de haven een weekloon van f 13,- tot f 15,verdienden. En dat waren dan de 'spekkoopers.'

Nog even gepraat en het restje van de partij werd aan boord gedragen.

Ik kreeg natuurlijk ook mijn deel op mijn schouders en marcheerde de plank op. Maar midden op de plank stond ik plotseling bewegenloos stil. Ik versteende, ik verstarde van schrik en ontzetting, het was mij alsof ik op de plank was vastgenageld!

De man, die achter mij kwam, ook met een baal op zijn schouders, liep bijna tegen mij op. 'He, schiet op', riep hij, 'ik sta hier niet voor me gezondheid met die baal op m'n nek!' Maar ik kon niet antwoorden en bleef staan alsof ik versteend was...Wat was er gebeurd?

Het was een klein, onbeteekenend drama in zakformaat, dat zich afspeelde in mijn broekspijp! Later hebben mijn kameraden er hartelijk om gelachen, maar voor mij was het op dat oogenblik een gebeurtenis, die mij met wanhoop vervulde. Mijn pas geïncasseerde loon, de rijksdaalder waarvoor ik zoo hard had gewerkt, gleed door een gat in mijn broekzak, door mijn broekspijp, langs mijn been naar beneden...

Stel u dat eens voor, waarde lezer, en dat gij dan niets kunt doen om het ongeluk te keeren!

De baal neergooien kon ik op de smalle plank niet. Een ondoordachte beweging kon mezelf noodlottig worden en ik had aan een onvrijwillig bad in mijn leven genoeg. Mijn handen kon ik niet gebruiken en dus stond ik absoluut machteloos tegenover het noodlot, dat het voor de zooveelste maal weer eens op mij had voorzien.

Natuurlijk speelde het feit zich veel sneller af, dan ik het u hier vertel. Dat ging zoo vlug in zijn werk, dat in een paar seconden alles voorbij was.

Toen het geldstuk met een lichten plons in het water was gevallen om voorgoed uit mijn gezichtseinder te verdwijnen, was de beklemming, die mij als het ware aan de plank hield gebonden,

verdwenen. Ik liep door, tot groote verheugenis van mijn achterman, die steeds achter mij stond te wachten en te foeteren.

Toen ik weer aan den wal kwam, moest ik natuurlijk vertellen, waarom ik het werk had opgehouden, door midden op de plank te blijven staan. Ik vertelde mijn maats de geschiedenis van het gat in den zak en toonde hen als bewijs het corpus delicti.

Toen volbrachten de jongens een daad van kameraadschap, die ik nooit kan vergeten. Zonder er veel over te praten legden zij de rijksdaalders bij elkaar en maakten een andere verdeeling, zoodat ik een even groot deel kreeg als zij. Al was ook voor hen de tijd slecht, zij offerden met vreugde een deel van hun daggeld om mij het verlies ongedaan te maken. Ik dankte hen hartelijk voor deze daad van kameraadschap en weet u, wat er een zei?

‘Och, kerel, klets d’r niet over, jij zou ‘t toch ook gedaan hebben?’ Zoo was de geest onder de jongens van ‘de kant.’ Als men iets te missen had, gaf men graag van het weinige dat men bezat om het leed van een ander te verzachten.

Ik ben er eens getuige van geweest, hoe een bootwerker, die in een strengen winter niets anders droeg dan een dun boezeroen over het bloote lichaam, door een makker werd meegenomen naar huis om daar te worden voorzien van hemd en onderbroek. En de gever had het zelf heusch niet breed...Ruwe bolster, blanke pit!

Saamhorigheid

Het sterke gevoel van saamhorigheid, dat vooral hen zeer sterk bindt, die hun bestaan onder slechte levens-omstandigheden voeren, uitte zich vaak nog op geheele andere wijze, dan door het helpen van een kameraad, die in nood verkeerde, namelijk bij stakingen en conflicten. Rotterdam is van af het jaar 1889, toen het eerste groote conflict in de haven ontbrandde, het tooneel geweest van een aantal elkaar snel opvolgende botsingen tusschen kapitaal en arbeid.

Dat behoeft niemand te verbazen, die met de arbeidsverhoudingen in de haven bekend was. Het was eerder een wonder te noemen, dat de Rotterdamsche havenarbeiders niet permanent in opstand waren, zooals in sommige Zuid-Amerikaansche staatjes de revoluties onmisbaar zijn in ‘t dagelijksche leven. Want de menschen werkten en leefden onder een beestachtig regiem, dat met het individu geen rekening hield, maar uitsluitend lette op de materiele belangen van onderneming en haven. Ik heb daarvan reeds eenige staaltjes gegeven, zoodat voor het oogenblik de lezer daarover zijn oordeel wel kan vormen.

De conflicten waren geen planmatige acties, opgezet en voorbereid door een goede vakvereniging onder behoorlijke leiding, maar meest conflicten, geboren uit spontaniteit en ondoordacht solidair optreden, waarbij maar al te veel op den geest van het oogenblik werd gebouwd. De havenarbeiders waren heel moeilijk tot organisatie te brengen. Zij vormden een breede, onontwikkelde, onverschillige, luimige massa, die spoedig en spontaan in beweging kon komen, maar even spoedig weer neerzank en verliep, om daarna weer voort te leven in een roes van slaafsche onverschilligheid voor eigen lot en toekomst. Dat de havenarbeiders heel moeilijk tot organisatie waren te brengen, was geen wonder, want er is geen bedrijf te noemen, dat een zoo bonte staalkaart vertoonde wat de beoefenaren betreft, als het havenbedrijf. Dat is natuurlijk wel te verklaren. Men kende in het wilde havenbedrijf het leerlingstelsel niet, slechts in het expeditie- en veembedrijf werden jonge menschen vaak tot bekwame krachten opgeleid, daar in die branches vakkennis en routine vereischt waren. Overigens kon iemand, die een paar flinke handen aan het lijf had, altijd een kansje wagen en kwam heel vaak terecht.

Het loon in het havenbedrijf stond boven datgene wat men in de meeste vakken kon verdienen, al moest men er in de haven ook lang voor staan en onregelmatig werken. Dat had vooral invloed op den toevoer, die er regelmatig was van arbeiders uit de seizoens-bedrijven, vooral in den winter, terwijl er ook veel schipbreukelingen uit verschillende vakken afzakten naar de haven, in de hoop in dat ongeschoolde bedrijf een graantje mee te pikken. Daarna kwamen dan nog de mensen van buiten, die, zoals ik reeds in deze memoires heb beschreven, in tijden van hoog-conjunctuur naar de haven trokken en er bleven. Daarnaast zorgden dan ook nog de werkgevers voor aanvoer van het platteland in tijden van beroering en staking, zoodat de samenstelling van de havenarbeidersbevolking met recht een 'bonte' was te noemen.

Voor zoover bekend is er voor Rotterdam nooit gepoogd een statistisch overzicht te krijgen over den aard en samenstelling van de groep havenarbeiders. Dat zou zeer zeker interessante cijfers en feiten hebben opgeleverd. [...]de havenarbeiders-bevolking [was] een samenvoeging van een bonte verscheidenheid van beoefenaren van allerlei beroepen, die door noodtoestand in eigen bedrijf, achteruitgang in zaken, of particuliere omstandigheden naar de haven waren afgezakt.

En het is te begrijpen, dat deze vogels van diverse pluimage, niet gemakkelijk tot aaneensluiting waren te brengen en bovendien speelde de broodvrees een rol van beteekenis. De mensen van buiten vooral, dachten bij het woord organisatie, direct aan staking, werkloosheid en ongenade van den werkgever. De organisatie was voor hen een nieuw, onbegrepen ding, waarvan zij niet veel heil verwachtten, omdat het zich stelde tegenover den werkgever en daaruit kon, naar hunne meening, niets dan ellende voortkomen.

Zoo leefde de massa voort in doffe berusting, onderbroken door perioden van heftig verzet, met meest als eenige troost, den borrel. Men verweet den bootwerkers het groote drankmisbruik, dat er onder hen heerschte, maar hoe kon het anders? De mannen verlieten 's morgens om 5 of 6 uur hunne woning, om er vaak na 24 of 36 uur weer binnen te treden. En het is zeer wel te begrijpen dat zij, die in alle weergesteldheden zulke lange werktijden moesten doormaken, troost en verkwikking zochten in den alcohol, om zodoende weer voor eenigen tijd wat weerstand op te doen tegen de invloeden van het weer en de verslapping der zenuwen. Lange werktijden en jenevergebruik behooren bij elkander.

Ik heb die dingen meegemaakt en het is voor een buitenstaander, die alles maar van hooren zeggen heeft, zeer gemakkelijk den staf te breken over mensen, die onder het misbruik van drank gebukt gaan, maar men moet niet uit het oog verliezen, dat de havenarbeiders naar den borrel werden gedreven. En er waren er slechts enkelen, die geestelijk en lichamelijk sterk genoeg waren den drang te weerstaan, de groote massa kon er niet buiten.

Dat zal menigeen vreemd in de ooren klinken, maar ik zal daarvoor trachten een verklaring te geven. Ik zelf was geen drankliefhebber, maar toch heb ik meermalen gesnakt naar den opwekkenden prikkel van den alcohol, als ik een nacht in den kouden regen, sneeuwval of vorst had gewerkt en van kou en ellende stond te bibberen. Dan ging ik met de anderen, zoo gauw wij daarvoor maar even de gelegenheid kregen, naar de kroeg om een hartversterking te halen. Natuurlijk had dit voor een aantal, niet sterke naturen, vaak funeste gevolgen en leidde het gebruik van een borrel uit noodzaak vaak tot misbruik. Dat misbruik werd bovendien nog zeer in de hand gewerkt door de zoogenaamde kistjes-mannen, de mannen, die met een roeiboot de havens afvoeren en, behalve tabak, sigaren e.d. ook bier en clandestien jenever verkochten.

Dat werd dan meestal op 'de lat' verkocht en als de boot werd uitbetaald, was de kistjesman present om het verschuldigde aan bier en jenever te innen. En inderdaad bracht menig havenarbeider een

on-evenredig deel van zijn loon naar kastelein en kistjesman, terwijl vrouw en kinderen thuis gebrek leden.

Maar het drankmisbruik werd ook in de hand gewerkt door het gedwongen kroegbezoek, waartoe de groote massa van de arbeiders in het wilde bedrijf werden genoodzaakt. Er waren bazen, die bij voorkeur hun menschen aannamen in een of andere kroeg aan de Boompjes of aan den havenkant. Ja, er waren er zelfs, die een eigen kroeg exploiteerden en zoo het mes aan twee kanten deden snijden. Menschelijke moraal was bij deze bazen-kroeghouders meestal ver te zoeken en die het meest besteedde aan bier of jenever had dan ook het meeste en het beste werk!

Ook de uitbetalingen vonden dikwijls in de kroegen plaats en dit vooral was voor de havenarbeiders een weg, die vaak tot den ondergang leidde. Zwakke elementen gingen onder, de sterksten bleven drijven, maar hun leven kreeg toch een knauw...

Het gebeurde ook heel dikwijls, dat de kastelein optrad als betaalmeester! De baas legde dan de bedragen voor de arbeiders neer in een of andere kroeg met een briefje er bij voor de verdeeling en dan waren de arbeiders verplicht een of meer consumpties te gebruiken.

Door al deze factoren was het drankmisbruik in de haven ontzettend groot en een bootwerker stond daarom in die dagen in de geur als een rotte kool bij een groentevrouw. En toen later, door het optreden van werkgevers- en werknemers-organisaties, de uitbetaling en aanneming in de kroegen werd afgeschaft en dit plaats moest hebben aan de kantoren en de pakhuizen der ondernemers, werd het drankmisbruik en de bevoorrechting door bazen-kroeghouders, een geduchte klap toegebracht. Dat was een verbetering van groote moreele beteekenis, (lie met een slag het peil der havenarbeidersbevolking op een hooger plan bracht. Daarnaast werd ook het bedrijf der kistjesmannen aan banden gelegd en zoo werd, met de verkorting van arbeidstijd en invoering van bepaalde regelingen in het bedrijf, een zeer beduidende verbetering gebracht in het leven van de zwoegers in de haven.

Ik heb er reeds op gewezen, dat de handelingen van verschillende ondernemers een zeer slechten invloed hadden op de moraliteit der arbeiders, al wil ik daarmee niet zeggen, dat de opvattingen van de laatsten daardoor geheel werden beheerscht. Men huldigde de opvatting, die wijn vaart, die wijn drinkt en deze meening werd bijvoorbeeld bij het laden van jenever heel sterk gedemonstreerd! De ondernemers trachtten door bewaking van de ladingen, die aanleiding konden geven tot het in praktijk brengen van de zoo juist genoemde stelling, dit te voorkomen en daarvoor werden dan gebruikt de agenten vierde klasse, die men tegen zekere betaling van de gemeente kon 'huren.' Maar deze handhavers van wet en orde stonden niet altijd even stevig in hun schoenen en het is menigmaal gebeurd, dat bewaakten en bewaker een lijn trokken!

Zoo viel op een zogenaamde 'jeneverboot' eens het volgende voor. Deze boot moest een partij van het beschavingsvocht laden voor de Afrikaansche kust, waar de zwartjes met het vuurwater moesten worden gelaafd.

Tot bewaker was aangesteld een vierde klasagent, die moest toezien, dat geen kisten werden aangesproken en de lading dus ongeschonden werd verstuwd.

Maar de menschelijke natuur is zwak! De overredingskracht van de bootwerkers in het ruim was groot en bovendien lokte een borreltje den dienaar van de Heilige Hermandad wel aan. Weldra was het eerste 'vierkantje' soldaat gemaakt, een tweede volgde, een derde... en zoo geschiedde het, dat de gewapende bewaker weldra als een meelzak in een hoek van het ruim lag opgeborgen!

De bootwerkers, door het gebruik van den drank brutaal en overmoedig geworden, ontdeden den man van jas, helm en sabel en zoo zagen wij in schafttijd een der bootwerkers aan dek komen, flink

aangeschoten en getooid met de attributen van het gezag, helm en sabel en met de wapenrok van den gevallen held!

De bootwerker voerde allerlei denkbeeldige charges op zijn kameraden uit, die het publiek in extase brachten en bulderende uitingen van plezier deden losbranden. Het was dan ook een schoone vertooning!

Maar het spel was weldra uit. Er kwamen een paar agenten aan boord, die de rust herstelden en de bewaker werd voor eigen gezondheid meegenomen. Dat was voor hem het einde van zijn veelbelovende loopbaan als politie-agent!

Tot dergelijke uitspattingen kon men vroeger komen, thans is dat uitgesloten, daar de werkgevers beschikken over een goed georganiseerd corps eigen bewakers, die bij elk misbruik onmiddellijk ingrijpen.

Ik sluit mij aan.

Het spreekt vanzelf, dat het werken in de vakbeweging en in de politieke partij, niet onopgemerkt bleef bij de bazen, waar ik als regel werkte. A1 heel spoedig kwam dit tot uiting. Het was bij een gemeenteraadsverkiezing, ik meen in 1909, dat ik door de S.D.A.P. als candidaat was gesteld en mijn naam den morgen na de candidaatstelling in de kolommen der bladen prijkte. Er was niet de minste kans, dat ik zou worden gekozen, wij deden mee bij wijze van politieke demonstratie.

Ik werkte aan een boot in de Maashaven en om een uur of tien kreeg ik bezoek van den hoofd-baas, die zeker door den een of anderen stroopsmeerder was ingelicht wie ik was. Tegenover hun koelies waren de bazen niet gewend zelfs maar de meest elementaire begrippen der beleefdheid in acht te nemen en ik hoorde mij dan ook als volgt aanspreken.

‘Zeg, ben jij die vent, die vanmorgen in de krant staat?’ ‘Wat bedoelt u?’ luidde mijn wedervraag.

‘Of jij die candidaat bent voor den gemeenteraad?’ verduidelijkte hij zijn vraag.

‘Als u er belang in stelt dat te weten, ja, dat ben ik.’

‘Kun jij zoo goed kletsen, dat ze jouw in den raad willen hebben?’ ‘Och’, antwoordde ik bescheiden, ‘dat is niet zoo bijzonder. Maar als u de volgende week eens wilt komen luisteren, ik spreek in het Feestgebouw.’

‘Ik mot niks van die rotzooi hebben’, merkte de baas vriendelijk op, ‘maar ik heb jouw een ding te zeggen: je kop dicht hier en anders vlieg je er vlugger uit, dan je er bent ingekomen.’

Ik keek den man eens aan en zei: ‘Ik weet wel, hier is u de baas, hier hebt u wat te vertellen. Maar komt u eens op een van de vergaderingen waar ik spreek, dan zal ik u daar eens wat zeggen!’

De Rotterdamsche bootenbazen, zijn in het algemeen genomen, tot niet veel anders in staat geweest dan schelden en razen en onze man wist ook niet veel meer te zeggen, als antwoord op mijn laatste opmerking, dan: ‘Donder op en ga aan je werk!’ Maar toch zou hij het mij later inpeperen...

Het leven van een losse havenarbeider.

Het leven van een los-havenarbeider was niet rooskleurig te noemen. Trouwens dat is het nu ook niet. Men kon de havenarbeiders in drie groote groepen verdeelen, de vasten, die op vastgesteld weekloon werkten met een maandelijksche of driemaandelijksche afrekening, de losse arbeiders, die hun brood aan een vast kantoor verdienden en als los-vasten konden worden beschouwd en de geheel losse werklieden, die dienst deden als ‘aanvullende troepen.’

Deze laatste groep had het ‘t zwaarst te verantwoorden, daar het werk meest moest worden gezocht. Wel gebeurde het, dat men bij drukte in de haven langen tijd aan een kantoor werkte, maar

als het maar een beetje slap was, liepen de lossen dadelijk werkloos. In doorsnee liepen er van de circa 12000 havenarbeiders dagelijks ongeveer 2000 zonder werk.

Werkloozenkassen of uitkeeringen van Maatschappelijk Hulpbetoon kende men in die dagen niet. Was men ten einde raad, door langdurige werkloosheid, dan kon men zich wenden tot het 13urgerlijk Armbestuur⁴³ en werd men werkelijk 'mondjesmaat' hedeeld:

Maar dan moest er heel wat gebeuren, want de heeren waren niet scheutig en van eenig recht was geen sprake. Al kan men van meening verschillen over de mate van uitkeering, die thans aan werkloozensteun, via werkloozenkassen en Maatschappelijk Hulpbetoon wordt verstrekt, ieder onbevooroordeeld mensch zal moeten erkennen, dat in de laatste vijftien jaren heel wat is gedaan om het leed der werklozen te verzachten. Worden er thans miljoenen guldens besteed, vroeger waren het enkele tienduizenden en dan geschiedde de uitkeering in hoofdzaak in natura.

Als losse arbeider moest men voordurend oogen en ooren open houden bij het zoeken en speuren naar werk. Om vijf uur of half zes op stap naar de haven teneinde te trachten aan den slag te komen. Lukte het niet bij den een, dan maar op een drafje naar den ander! Nu heeft men een paar centrale punten in de haven waar werklieden worden aangenomen, vroeger was daarvan geen sprake, iedere werkgever nam de benodigde werklieden aan eigen pakhuis of terrein aan. Dus was het zaak, dat men de binnen-komende schepen goed in het vizier hield, vooral als er een bij was, die een goede kans voor werk opleverde.

Bij die aannemingen ging het dan wel eens eigenaardig toe. Vaak poogden arbeiders de aandacht op zich te doen vestigen en riepen dan den aannemer toe: 'He, Bertus', of hoe de man heette, 'denk 's om me!'

Ook stegen er wel eens dreigementen uit den hoop op als de een of ander meende ten onrechte niet te zijn aangenomen.

Als men dan in een week bij een stuk of drie bazen had gewerkt, dan was het Zaterdags de kunst het verdiende loon binnen te krijgen. Dat ging niet altijd even vlot, omdat je maar op een plaats gelijk kon zijn en heel dikwijls heb ik uren rondgelopen en gewacht om een paar gulden loon te ontvangen.

Dat is tegenwoordig ook verbeterd, thans krijgt men het verdiende loon op een centraal punt betaald, daar ligt het als het ware gereed en lang behoeft men er niet op te wachten.

Uit de wisselvalligheid van het bedrijf, die de oorzaak was van de slechte positie van den lossen havenarbeider, is het ook zeer wel te verklaren waarom de menschen gaarne bereid waren er een nachtje bij te staan, of zoo noodig zes-en-dertig uur aan een stuk. Het was voor deze arbeiders, die in de volle beteekenis van het woord leefden van de hand in den tand, een levens-kwestie er voor te zorgen zoo spoedig mogelijk aan een weekloon te komen. En als dat kon worden bereikt met twee dagen en een nacht te staan, welnu dat moest dan maar, want wie weet was de volgende week geen blinde. De nood drong de menschen in die richting, al waren zij er persoonlijk van overtuigd, dat het loon op die wijze verdiend eigenlijk voor den dokter was bestemd.

Met de tegenwoordige regelingen in het havenbedrijf zijn werktijden van vier-en-twintig en zes-en-dertig uur uitgesloten. En dat is maar goed ook.

Die lange arbeidstijden werken demoraliseerend en sloopen lichaam en zenuwen. Ik heb er heel wat werktijden opzitten van die lcnge - misschien minder dan vele anderen - maar naar mijne mcening meer dan genoeg. Het was gewoon beestenwerk, zes-en-dertig uur achtereen te moeten werken met kleine onderbrekingen om te eten.

Wat ter wereld de ondernemers er toe aanzette om de arbeiders zulke lange arbeidstijden te doen doormaken is mij tot op heden nog ren raadsel.⁴⁴ Er waren plaatsvervangers genoeg, de werklozen

liepen bij hoopen rond de pakhuizen en terreinen om te zien of er eventueel ook een mannetje nodig was, maar toch dwongen de bazen de mensen tot on-menschelijk lange werktijden. En als je vroeg er van te worden ontslagen, dan luidde het antwoord: 'als je er geen zin in hebt behoef je niet meer terug te komen.' Dan kreeg je den zak! ~ '

Niet alleen de bootwerkers stonden zoo lang, maar ook de controle's, de zogenaamde tallie-lui. Deze mensen moesten de inof uitgaande lading controleren, als die over boord of over den wal direct werd afgeleverd. Het behoeft geen betoog, dat door mensen, die zoo lang moesten staan, heel dikwijls abuizen werden gemaakt. Ook heb ik het persoonlijk meegemaakt, dat de tallie-man in het ruim kwam en den bootwerkers geld gaf om een borrel te halen, die dan als tegenprestatie 't aantal balen noteerden, dat er dien nacht over den muur gingen. De tallie-man ging dan slapen en werd gewekt als er onraad kwam.

Als ik dan, na twee dagen en een nacht in de weer geweest te zijn, thuis kwam om van mijn maal te 'genieten', dan gebeurde het vaak, dat ik met een aardappel aan de vork zat te knikkebollen en maar heel vlug de kooi opzocht zonder te eten. Dan voelde ik mij niet meer als een mensch, als een hond zoo moe rolde ik in bed en voor ik goed en wel lag, sliep ik als een marmot!

De eerste tijden, die ik als los havenarbeider meemaakte waren heel moeilijk, maar na een paar maanden had ik mij toch een plaatsje veroverd en werkte vrij regelmatig aan een kantoor. Het was bij den baas waarover ik in mijn vorige memoires al een en ander heb verteld. Was er niets aan de boot, dan was ik in de loods voor de aflevering van goederen, dank zij de chef van de controle, die een oude kennis van mij was. Terwijl ik eens aan een der booten werkte ontmoette hij mij en nam mij daarna in zijn afdeeling als er werk was.

Maar toen ik al reeds geruimen tijd daar had gewerkt, gebeurde er iets, dat den baas, die mij toch steeds met een scheel oog aanzag, gelegenheid gaf mij als een niet gewenschte 'vreemdeling' buiten de poort te zetten!

Het was in die dagen, dat de strijd in de vakbeweging om het vraagstuk 'Centralisatie of Federatie' heel scherp werd gevoerd. Er was een zogenaamde moderne organisatie gesticht, die natuurlijk de centralisatie voorstond en ik had in die organisatie een bestuursfunctie. En waar het hart vol van is, vloeit den mond over! Overal debatteerde men onderling over de kwestie, welke richting de havenarbeidersbeweging moest inslaan om tot meer macht en invloed te geraken en in het vuur der discussie vergat men heel dikwijls waar men was.

Zoo gebeurde het, dat ik in discussie geraakte met een paar bootwerkers, die als aanhangers van de federatieve organisatie-vorm, verklaarden dat alle 'moderneren' maffers en baantjes jagers waren. Dat liet ik niet op mij zitten en weldra raakten wij in een vinnig twistgesprek.

Eensklaps schoot van achter een stapel goederen de baas te voorschijn en brulde mij toe: 'Trek je jas maar aan en de loods uit. Ik heb je gezegd, dat ik dat geklets en gezwets in de loods niet wil hebben. Vooruit, ik wil je hier niet meer zien.' Praten hielp in dit geval niets, ik trok mijn jas aan en verdween. Toen heb ik een paar beroerde maanden doorgemaakt. Ik moest trachten weer ergens in te komen en dat was niet gemakkelijk. Drie maanden lang heb ik getobd en gesjouwd om aan een boterham te komen en ik verdiende in dien tijd nog niet genoeg om een kind van zes jaar te kunnen voeden.

Ik had de goede gewoonte om mijn verdiensten behoorlijk te noteeren en toen ik het resultaat van die maanden eens nakeek, kwam ik tot de ontdekking, dat mijn hoogste week was geweest f 6, en mijn laagste f 1,25. En dank zij de bijzondere bekwaamheden van mijn vrouw als minister van financiën, hebben wij toch gedurende then tijd kunnen eten, al was het dan niet bijzonder vet!

Mijn optreden in de politiek en in de vakbeweging was intusschen niet on-opgemerkt gebleven, zooals ik dra zou ondervinden.

Ik ging namelijk dikwijls naar werk kijken aan een kantoor waar veel weegwerk en controlewerk was. Maar het was wel eigenaardig, zoo druk kon het niet zijn of de baas liet mij staan en nam de grootste krukken aan. En als ik den man eens aanschoot en hem vroeg: 'Baas is er niets voor me te doen?' dan schudde hij het hoofd en mompelde iets dat ik niet verstond.

Op zekeren dag kwam ik in kennis met een partijgenoot, die mij vertelde dat hij op dat bewuste kantoor werkte in den buitendienst. Toen vroeg ik hem, dan kun je mij misschien wel vertellen waarom die baas van jullie mij altijd laat staan. Neen, dat wist hij niet, evenmin als hij wist dat ik daar altijd naar werk kwam kijken. Maar ik beloof je, zei hij, ik zal er morgen op letten en er dan eens naar vragen.

En den dag daarop wist ik het. Op de vraag van mijn partijgenoot, waarom hij mij niet nam, terwijl ik toch een goede kracht was, antwoordde de baas: 'Die vent, dat is een rooie!' En hij nam me niet! Later heb ik toch verscheidene malen bij den man gewerkt, toen hij met zijn werk vastliep, omdat hij geen wegers kon krijgen. Toen pikte hij me op straat op en blies wat minder hoog van den toren. Later nam hij mij vrij regelmatig als ik kwam kijken, toen was zijn angst voor rood wat gezakt! Intusschen waagde ik weer eens een poging bij den baas, die mij zoo vriendelijk had bejegend toen ik propaganda maakte voor mijn ideeën. Nadat ik weer ettelijke malen was gaan kijken, nam de controle-chef mij aan voor den nacht. 'Ik mag je wel niet meer nemen', zei hij, 'maar als je enkel voor den nacht komt, ziet hij je toch niet. Maak maar, dat je om zes uur 's morgens de poort uit bent.' Nou daar zorgde ik wel voor en ik zegende de hulpvaardigheid van den man die er het op waagde zich tegen den almachtige te verzetten. Het ging langen tijd goed, den baas zag ik niet en als er niets te doen was, zocht ik mijn heil ergens anders.

Maar op een goeden morgen gebeurde het onvermijdelijke, ik liep om zes uur den baas bij het uitgaan van de poort tegen het lijf. De man keek mij stom verbaasd aan en riep mij terug. 'He, wat doe jij hier?'

'Niks, ik ga naar buiten.' 'Wacht eens even,' brulde hij. Hij riep den chef. 'Zeg, heeft die vent hier gewerkt.' 'Ja', luidde het antwoord. 'En ik heb je gezegd, dat ik dien kerel hier niet meer wil zien.' 'Ik heb dien man genomen, omdat hij een goede werkkraacht is en als U hem wegstuurt, kunt U mij even goed wegsturen. De man heeft niets gedaan en als hij iets gedaan heeft, dan is hij al genoeg gestraft.' Dat viel den geweldige niet mee. Hij stapte wat op en neer en het einde van de historie was, dat hij zei: 'Je kunt hem dan wel laten werken, maar alleen 's nachts. Ik wil hem op den dag hier niet zien.' Daarmede verdween ik officieus uit den gezichtskring van dezen 'humanen' mensch en werkte voortaan bij deze maatschappij alleen bij nacht, als er tenminste werk voor mij was! Want heel veel nachtwerk was er niet...

Ik had het in die dagen heel druk, want bij de verkiezingen, die onder het oude kiesstelsel voor den gemeenteraad om de twee jaar plaats vonden - dan trad een derde van den raad af - was er voor de S.D.A.P. heel wat te doen. Het aantal partijgenooten was niet overweldigend groot, slechts enkele honderden vormden te Rotterdam het leger.

Maar er was liefde en enthousiasme voor het werk en telkens weer trokken de kleine scharen er op uit om het noodzakelijke werk voor de verkiezingen te doen. Er werd geplakt en verspreid, dat het een lieve lust was en vaak kwamen we heele nachten niet te bed.

Knoeierijen

in het havenbedrijf toepassen en die meest den toets der critiek niet kunnen doorstaan, om het niet scherper te zeggen. Er heeft zich een geheel stelsel van knoeierijen ontwikkeld, dat als de meest

gewone zaak van de wereld overal wordt toegepast en onverbiddelijk moet leiden tot het in discrediet brengen van de Rotterdamsche haven.

Men tracht de diefstallen tegen te gaan door een goed georganiseerde bewakingsdienst, door de ondernemers betaald en in stand gehouden. Men controleert de bootwerkers bij het afgaan der terreinen en gaat zoo de kleine diefstallen tegen. Dat is een maatregel, die niemand kan afkeuren, maar men schijnt geen maatregelen te kunnen nemen tegen de ondernemers, die door hun practijken de goede naam der Rotterdamsche haven in gevaar brengen. Ik heb daarvan reeds enkele feiten genoemd, die ik nog met een aantal andere zal aanvullen, opdat zoo een overzicht kan worden verkregen van de handelingen, die eep grooter gevaar zijn voor den bloei van onze haven, dan de zoogenaamde hooge haventarieven waarover in ondernemerskringen zooveel drukte wordt gemaakt.

Wanneer men de klachten beluistert, die worden geuit door de officieren van de vreemde schepen, die onze haven aandoen, dan zijn die velerlei.

Veel wordt er geklaagd over het te ruw werken bij lossen en laden. Dat staat natuurlijk in verband met den goeden naam van onze haven als de vlugste. Dat daarmede het belang wel eens kan worden geschaad, schijnt niet mee te tellen.

Dan wordt beweerd, dat er duur wordt gewerkt, namelijk dat de ondernemers te veel berekenen in verhouding van de kosten die zij hebben.

Deze klacht is niet nieuw, integendeel, deze is zoo oud als de weg van Kralingen! Menschen, die wel eens in de keuken der ondernemers kunnen zien, beweren, dat de ondernemers met de door hen berekende tarieven er best mee uit kunnen.

Een andere klacht is, dat de schepen altijd met onderwicht uitlossen, niettegenstaande de controle door den kapitein voor het schip gesteld.

Deze laatste klacht houdt verband met de knoeierijen, die vrij regelmatig worden gepleegd om 'goed uit te komen.' Minder uitwegen beteekent minder vracht betalen en meer ontvangen dan men weegt, en als men dan zoo zijn lastgever en zichzelf een

Ik schreef reeds een en ander over de practijken, die de ondernemers voordeeltje kan bezorgen, snijdt het mes aan twee kanten! Wanneer men op een schip van 10.000 ton, maar een kwart percent kan inwegen, geeft dit reeds een zeer beduidend verschil van 25 ton, waarvoor geen vracht behoeft te worden betaald. Zoo ziet men, vele kleintjes maken een groote!

Bij de verwerking van een lading wordt er door den ondernemer, die vaak lossing en controle in handen heeft, op gewerkt, dat lossing en weging zoo snel mogelijk geschieden. Dat heeft het groote voordeel, dat niet de noodige attentie aan de weging kan worden geschonken en op veel onderwicht kan worden aangestuurd. Dat geeft voordeel voor den ontvanger en nadeel voor de reederij, doordat bij onderwicht minder vracht wordt betaald.

Bovendien moet er voor worden gezorgd, dat de lading uitkomt, als het mogelijk is er zelfs nog iets overblijft.

Bij de schepen, die hier in het voorjaar komen met ladingen rijst uit Engelsch-Indië, spelen onderwicht en manco een groote rol. Deze schepen hebben nooit het aantal balen in, waarvoor de kapitein heeft geteekend en dus moet worden gezorgd, dat hetgeen volgens de papieren aan boord moet zijn, ook inderdaad wordt uitgelost. Want als er een tekort aan balen wordt geconstateerd, moet de reederij het tekort vergoeden en dat moet worden voorkomen. Zoo blijft men met alle belanghebbenden goede vrienden, de ontvanger krijgt veel meer, dan hem officieel toekomt en ook de reederij heeft niet te klagen, want de lading klopte als een bus. Alleen was er een beduidend

onderwicht, maar daar kan niemand iets aan doen, de beëdigde weging was een waarborg, waaraan niemand kan twijfelen.

Hoe maakt men nu de lading compleet?

De baas met de controle en het toezicht belast, gaat eens kijken aan boord en neemt op wat de meest voorkomende merken zijn. Dan gaat hij naar een of andere handelaar in zakken en zoekt uit wat hij nodig heeft of laat het in orde maken. De merken worden er op aangebracht en de handelaar zorgt er voor, dat de zakken op het goede moment aan boord worden gebracht.

De baas zorgt voor vertrouwde mensen en als de dagtaak der bootwerkers is beeindigd en alle werklieden het schip hebben verlaten begint het spel. Dan komen de 'vertrouwde' mensen aan boord, men maakt de ruimen open, ook al zijn deze verzegeld, en vult van de lading een aantal der aan boord gebrachte leeg zakken. Dat wordt eenige avonden achtereen herhaald en ongeveer honderd balen of meer worden bijgemaakt. Op den laatsten dag der lossing is ieder in spanning of er veel of weinig balen tekort zullen komen, want manco is op dat soort schepen een heel gewoon iets. Maar men zet er natuurlijk alles op de lading te doen kloppen en daarin slaagt men in den regel wel. Als er genoeg balen worden bijgemaakt is er zelfs wel eens een overschot!

Terwille van de smeer, likt de kat de kandeleer en zoo gaat 't ook in de haven. De kleine belooning, die door de ondernemers wordt gegeven aan hen, die zich voor hen wagen en het avontuurlijke aan het werk verbonden, maken dat men altijd mensen kan vinden, die zich voor dergelijke karweitjes laten vinden.

Allen azen op die fooien, ook degenen, die zich achteraf hebben gehouden en alleen het minder gevaarlijke werk hebben gedaan. Als het mogelijk is tracht de baas, die zich altijd op den achtergrond houdt als er 'gewerkt' moet worden, het grootste deel voor zich aan te pikken. Is hij niet de man waarom alles draait? Dat anderen de gevangenis risceeren komt niet in het hoofd van den man op! Maar, o je, als er ondanks de bijgemaakte balen toch een te kort is, dan is Holland in last!

Dan zijn de controleurs allen lorren van kerels, dan hebben zij zich met open oogen laten bedriegen en deugen niet voor hun werk. En als het weer gebeurt, dan... nou, de menschen weten wel wat het beteekent, al wordt de zin niet afgemaakt.

Met dit Damocles-zwaard boven het hoofd doen zij alles wat er maar gedaan kan worden om de zaak voortaan toch kloppend te krijgen, ook al moeten zij er een en ander voor in laten lopen.

Want inderdaad, het stelen op groote schaal in de Rotterdamsche haven, door lieden, die gedekt zijn door wettelijke brevetten van eerlijkheid, gaat ongestoord door. De beëdigde attesten, waarover ik reeds vroeger schreef,⁴ dekken vele ongerechtigheden en zelfs worden er attesten afgegeven over partijen, die niet door een beëdigd man zijn gewogen!

Er wordt fraude gepleegd ten voordeele van groote firma's met een wereldnaam, ook hier ter stede gevestigd, waarvan de leiding zich zeker niet erg lekker zou voelen als de namen werden gepubliceerd!

Met monsters wordt geknoeid, met gewichten gezwendeld, vieze, bedorven stoffen worden verkocht voor goed en gaaf en van ladingen wordt, onder bescherming van zegel en attest, of briefjes van het 'kantoor', tonnen verduisterd. Dat is de toestand in onze haven en het is geen wonder, dat verschillende kapiteins, die voor hun schip en lading moeten instaan, met schrik en beven het resultaat van de lossing van hun schip afwachten.

De ondernemers klaagden vroeger heel dikwijls over den slechten naam, die de Rotterdamsche haven in het buitenland had, vanwege de veelvuldig voorkomende diefstallen. Inderdaad gebeurde er wel eens iets, dat die klachten eenigszins rechtvaardigde, maar de klagers zagen hun eigen fouten niet. De enkele kippevoertjes, die door de bootwerkers werden meegenomen, waren van geen

beteekenis, vergeleken bij de tonnen, die door de 'behartigers van de belangen der Rotterdamsche haven', aan de rechtmatige eigenaars werden ontnomen.

Maar werd er een van de kleine dieven gesnapt met een 'katje'⁴⁹, dan draaide hij er voor op en ging voor een paar maanden de doos in, want de rechter kende geen medelijden met den man, die met het belang van de haven speelde! Maar de ondernemers voerden hunne practijken uit, brutaal en openlijk, zonder het gevaar te loopen met de justitie in aanraking te komen. En als het al eens spaak liep, dan wisten zij het wel zoo te draaien door hun getuigen, dat de aanklager voor 'schut' stond en de zaak met een sisser afliep.

Voor den ingewijde is het daarom om te gieren als de categorie ondernemers zich te buiten gaat aan jammerklachten over het bezoedelen van den goeden naam van de Rotterdamsche haven door de arbeiders! En zij gaan steeds door met hunne practijken en dagelijks worden voor duizenden guldens aan waarde en vrachten 'achterovergedrukt', om een uitdrukking van de 'penose jongens' te gebruiken.

Dat is het wat de Rotterdamsche haven schade doet. Geen schip met gestorte lading lost hier goed uit, altijd is er een belangrijk tekort. En of de stuurman hoog of laag springt en de onmogelijkheid van een tekort bezweert, de ontvanger beroept zich op de beeedigde weging en het attest!

Men heeft mij verzekerd, dat de concurrentie tusschen de factors- en controle-kantoren onderling, de oorzaak is van de knoeierijen, die op uitgebreide schaal worden bedreven. De tarieven moeten zoo laag zijn gesteld, dat men zonder 'aanvulling' er niet van kan komen. Of die juist is, kan ik niet beoordeelen, maar ik betwijfel het.

En al is het juist, dan nog kan en mag het niet dienen om de diefstallen goed te praten. Maar het komt mij voor, dat de gewoonte voor de heeren een tweede natuur is geworden en de zucht, om den klant welgevallig te zijn en te bevoordeelen, bestendiging de fraude bestendigt. Waarbij eigen voordeel ook in het oog wordt gevat, dat spreekt!

En bovendien is het de ontvangers der lading niet onwelgevallig, dat zij op die manier worden bevoordeeld en veel meer te ontvangen dan zij hebben gekocht, zonder er voor te betalen! Dat is 'eerlijke' handel en zonder blikken of blozen wordt het voordeeltje geaccepteerd. Maar wee den arbeider, die voor een dubbeltje waarde meeneemt, hij vliegt er zonder pardon uit!

Het bederf is zoo diep ingevreten, dat men het als de meest gewone zaak van de wereld beschouwt aan de bedriegerijen mee te doen. Ook de arbeiders, de wegers en controleurs weten niet beter, of het behoort zoo! Als je goed kunt stelen in de wicht,⁵² ben je een goeie knecht, ben je eerlijk of althans niet 'gehaaid' genoeg om aan die eischen te voldoen, dan ben je een sulletje en is er maar heel weinig noodig om je er uit te laten dansen. Voor het 'groote werk' kun je dan echter in geen geval worden gebruikt! En aangezien de meeste arbeiders er trots op zijn hun werk naar behooren te kunnen verrichten, doet men zijn best de door den werkgever opgezette manipulaties zoo accuraat mogelijk uit te voeren. En dan speelt ook de broodvraag een zeer belangrijke rol; bij weigering om een opdracht te vervullen, staan er genoeg gereed om de plaats direct te bezetten.

Daarom is het niet zoo gemakkelijk voor een arbeider te weigeren het vuile werk te doen, ook al stuit het velen tegen de borst. De schuld ligt bij de ondernemers, die op straffe van ontslag, van hun ondergeschikten eischen, dat zij blindelings de opgedragen werkzaamheden zullen uitvoeren, zonder te vragen, waarom. En men

kent bij de werkgevers geen genade. Ik heb heel wat gevallen gezien van menschen, die duizenden en duizenden guldens voor hun werkgever hadden 'verdiend' en voor een kleine 'bok' op straat werden gesmeten. Vaak werd het getuigschrift, dat zoo'n man dan meekreeg, zoo gesteld, dat

niemand hem in dienst wilde nemen. Er stond geen kwaad in en ook geen goed, maar als er mondelinge informaties werden gevraagd, luidde het vonnis: ongeschikt!

En aangezien de broodkorf geregeld aan een zijden draadje hangt en een ondoordachte beweging dat draadje kan doen breken, behoeft het geen verwondering te baren, dat de arbeiders plichtmatig en getrouw meehelpen de geoorloofde diefstallen, waarvan ik hieronder een aantal zal demonstreeren, uit te voeren.

Verschillende firma's, die voor hun bedrijf veel olie nodig hebben, bergen deze in daarvoor speciaal gebouwde tanks. Van de olie, die uit de tankbooten in die tanks wordt opgeslagen, wordt bij de vulling een monster genomen, dat in het laboratorium van den kooper wordt onderzocht en waarnaar de waarde wordt bepaald. Een slecht monster beteekent, dat de olie minder waard is en dus is het de kunst van een goede soort olie toch een slecht monster te krijgen.

Mij is een geval bekend, dat de monstermaker met zijn hulp, gebruik maakte van een dutje, dat de man deed, die aan boord van het tankschip dat de olie aanvoerde, met de bewaking van de olie-leiding was belast, en een monster maakte van de laatste olie uit de scheepstank, die droesig was door het bezinksel.

Het bezinksel maakte het monster troebel en deed de partij olie zeer belangrijk in waarde dalen en deze streek van het kantoor, dat de belangen van den afnemer behartigde, speelde dezen in een slag eenige tienduizenden guldens in het laadje!

Een andere truc met olie was het volgende, in een loods lagen een aantal vaten walvischolie, die moesten worden verkocht. Het kantoor dat zich met dezen verkoop zou belasten, wilde natuurlijk opkomen voor de belangen van den kooper en deed dit op de volgende geraffineerde wijze.

Er werd een man uitgezonden om van de vaten olie een zogenaamd voor-monster te nemen. Echter had de man nog andere instructies, hij moest namelijk in alle vaten een klein beetje water gieten, want de eigenlijke bemonstering zou eerst den volgenden dag plaats hebben. Het voormonster was dus het trucje om bij de vaten te kunnen komen en het plan slaagde in zijn opzet volkomen. De man had een flesch water in zijn zak en deed daarvan in ieder vat een kleine hoeveelheid. Den volgenden morgen vond de bemonstering plaats voor den verkoop en toen bleek bij het scheikundig onderzoek, dat de olie een zekere hoeveelheid water bevatte! De waarde er van daalde dus zeer belangrijk, hoewel het beetje water, dat er bij was gegoten, geen nadeel veroorzaakte, daar water op olie drijft en zeer gemakkelijk kan worden gescheiden. Maar het doel was bereikt, de afzender was voor een belangrijk bedrag benadeeld, terwijl de kooper een koopje had en de expediteur voor de goede wijze, waarop hij de belangen van zijn lastgever had behartigd, niet onbeloond bleef.

Nu ik toch in de olie zit is het wel aardig het volgende te vermelden. Terwille van een paar groote klanten, die veel soja-, raapen cocosolie ontvangen, doet men alles om maar een 'goed' gewijht te krijgen. Eerst komt er dan een fooi voor den weger die de partij moet afleveren om toch maar een goed gewicht te geven en als de partij binnen is volgt er nog een rijksdaaldertje voor een extra half vat olie, dat de ontvanger zoo maar toe krijgt! Natuurlijk zit zoo'n weger vast en durft nooit te weigeren, meer te doen dan zijn plicht is, want een woord en het is met hem gedaan. Maar is het niet meer dan schandelijk, dat groote ondernemingen zich van zulke middelen bedienen om zich op ongeoorloofde wijze te verrijken?

Op welke zonderlinge wijze sommige ondernemers omspringen met het vertrouwen, dat hun wordt geschonken, kan blijken uit het volgende geval, dat niet alleen staat.

Er komen hier vele schepen geladen met grondnoten. De stuwadoor vraagt aan den kapitein de controle over de weging te mogen voeren voor het schip. De weging geschiedt door of namens den ontvanger. De kapitein, meenende dat de controle goed zal worden gevoerd, sluit een accoord tegen

12,5 cent per ton. Wat doet echter ons stuwadoortje? Hij stuurt een man aan boord gedurende de lossing en deze neemt iederen avond van de wegers van de tegenpartij de wichten op en geeft daarvan een briefje aan den eersten officier. Dat gaat zoo door tot het geheele schip leeg is en dus is er van controle geen sprake, ofschoon er zeer behoorlijk voor wordt betaald.

Het is mij bekend, dat door een man zoo twee schepen in een week werden behandeld, die tesamen ongeveer 2500 ton grondnoten uitlosten. De rekening van den stuwadoor was $2500 \times f\ 0,125$ is f 312,50.

Daarvoor had bij iederen weger een controleur moeten staan. Dat gebeurde echter niet, een man knapte het heele zaakje op! Aan onkosten had de stuwadoor uit te betalen f 40,- weekloon aan den controleur, die de wichten van de wegers overnam en het briefje maakte voor den stuurman, en een fooi van f 10,- of f 15,- aan den voorman der wegers van de tegenpartij, die wel zoo goed was de wichten op te geven na beeindiging der dagtaak! Dus bleef er van dit karweitje het zoete winstje over van maar f 250,-!

Zoo wordt de goedgebloovige bedrogen. De kapiteins die de controle van hun schip aan zoo'n betrouwbare werkgever opdragen, hebben er geen erg in, dat zij zoo gruwelijk bij den neus worden genomen.

De man, die voor de controle staat, zegt natuurlijk, als hem iets wordt gevraagd, dat alles in orde is en er uitstekende controle wordt geoefend.

Doet hij dat niet, dan spreekt hij de waarheid, maar staat in minder dan geen tijd op de keien! Hij moet dus bewust bedrog plegen ter wille van zijn boterham.

Als een bootwerker gesnapt wordt met een zakje grondnoten, dan wordt hij als een gevaarlijk misdadiger meegenomen naar het politiebureau en heeft de werkgever voor dezen man geen werk meer. Maar honderden guldens door bedrog verkregen, worden veilig geborgen, daar kraait geen haan naar!

Als er een schip met sinaas-appelen aan een loods ligt, wordt de scherpste controle uitgeoefend, opdat niemand een appeltje meeneemt. Menig bootwerker heeft het zwaar moeten boeten, dat hij in het bezit van een of meerdere van deze vruchten werd gevonden. Daartegen kan op zich zelf geen bezwaar bestaan, als men de vrijheid zou hebben van de lading mee te nemen wat men wilde, zou het een mooie boel worden.

Maar de boot mag geen manco hebben en dus past men hier hetzelfde kunstje toe als op de rijstbooten: men maakt heel eenvoudig er een aantal kisten bij!

Tusschen 12 en 1 uur op den namiddag wordt de loods gesloten en de Was met eenige vertrouwde handlangers, vullen uit de reeds geloste kisten, een aantal leege kisten, die vooraf in de loods zijn gebracht. Dat gaat zoo een paar dagen achtereen en als dan de boot leeg is, kan worden geconstateerd, dat de lading klopt, ja er vaak nog 'n paar kisten over zijn!

Terwijl men er dus angstvallig op let, dat door de bootwerkers of andere arbeiders geen vruchten worden meegenomen, worden achter de gesloten deuren honderden sinaasappelen aan de rechtmatige eigenaren onttrokken.

Maar dat is geen diefstal, daarvoor komt men niet op het politie-bureau terecht!

Het zoodanig wegen, dat men veel meer ontvangt dan de schaal aangeeft, noemt men met een vakterm 'trekken.' Dat trekken is inderdaad een vak op zich zelf en hij, die dit het best in toepassing weet te brengen, is voor zijn werkgever een goede kracht.

Een weger, die de volgende truc toepaste, was dus wel een heel goede kracht! Deze man kreeg opdracht van zijn werkgever om van een lading grondnoten te halen wat er van te halen was. Dat was voor hem aanleiding om eens uitstekend zijn best te doen en hij begon met zijn gewichten te

verzwaren. Ik heb reeds eerder opgemerkt, daarbij het wegen op de bascule, voor het vaststellen van het gewicht, het op de schaal aanwezige gewicht met tien moet worden vermenigvuldigd. Vijf ons wordt dus vijf kilo, een kilo tien kilo, enz.

Onze man ging nu als volgt te werk. In de vierkante gaten, die zich bevinden onder in de 25 kilogewichten, sloeg hij eenige plakjes lood en zoo verzwaarde hij zijn gewichten zeer belangrijk en kreeg dus veel meer grondnoten, dan waarop hij recht had. Bovendien woog hij nog een halven dag met een vijf ons gewicht op schaal, weggestopt achter een vijf-en-twintig kilo gewicht! Zoo heeft de man een paar dagen gewerkt en men behoeft dus niet te vragen wat deze man voor zijn werkgever heeft gestolen. De verlader kreeg veel minder grondnoten betaald dan er waren afgeleverd, terwijl de reederij naar een belangrijk bedrag aan vracht kon fluiten.

Een mogelijkheid om dit bedrag te achterhalen is er bijna niet. Een middel zou kunnen zijn het opnemen van den ijk der geladen schepen, die de lading hebben overgenomen. Maar in den regel zijn die al lang vertrokken als de boot leeg is en dus staat de verlader machteloos tegenover het schandaal.

Op een boot der Moermanlijn werd eens zoodanig aan een partijtje palmpitten getrokken, dat er maar 6000 kilo tekort kwam!

De verlader schreeuwde het uit, dat hij was bestolen, maar meer dan protesteeren kon hij niet. Hij had geen enkel bewijs; de weging was beeedigd geschied en de scheepjes die de pitten hadden geladen, waren weggesleept. Er was dus geen verhaal en de man kon niets anders doen, dan berusten met de overtuiging, dat hij gruwelijk was beetgenomen.

Ook de veemen doen aan de 'trekkerij' op zeer behoorlijke wijze mee en wil men een goede, bruikbare werkkraft zijn, dan moet men in staat zijn zijn medemensch te 'grijpen.'

Maar het is niet gauw goed bij de heeren, die als tusschen-personen voor den handel optreden, zij staan op het standpunt, als je wat doet, moet het goed zijn!

Zoo overkwam het een vast man bij een van de grootste veemen, dat hij opdracht kreeg een partij grondnoten te wegen voor een groote olie-fabriek hier te lande. De man deed zijn werk naar behooren en na lossing van de partij aan de fabriek werd geconstateerd, dat er 800 kilo ruim over was. De man moest op kantoor komen en kreeg een geweldigen uitbrander, dat hij de zaken van het veem niet voldoende had behartigd. Hij verdedigde zich en merkte op, dat 800 kilo grondnoten toch niet zoo'n klein beetje was! Toen kwam het los! Maar 800 kilo overwicht, het was meer dan slecht, als dat in het vervolg niet meer was, dan was het maar beter dat hij uit zag naar een andere betrekking, want zulke krukken kon men aan het veem niet gebruiken!

Dat zelfde veem behandelt ladingen rijst voor een groote rijstmolen in ons land. Wanneer de wegers naar een rijstboot gaan, krijgen zij opdracht, dat er flink moest worden getrokken, op iedere baal twee kilo, als het maar eenigszins kan!

Rijst wegen en controleeren is een vlug werk, de balen komen een voor een op uit het ruim en worden ook stuk voor stuk op de weegschaal gelegd. Maar dat alles gaat heel vlug en de weger heeft zijn handen vol om te wegen en te noteeren. Voor de controleur is het eveneens een moeilijk werk, vooral als hij met een goeden weger te doen heeft, om te kunnen constateeren of er juist wordt gewogen. Bovendien heeft de weger den stuwadoor mee als er vlug wordt gewerkt en is het niet geraten het werk op te houden.

Als er tien balen gewogen zijn, moet er worden geteld en daarvan maakt de weger dan gebruik om de controleur extra te grijpen, want deze heeft dan zijn oogen dubbel den kost te geven.

Dan gaat het in versneld tempo, vooral als de baas van den stuwadoor nog een beetje staat te dringen om op te schieten.

De aldus ontvangen rijst wordt dan in de opslagplaatsen van het veem opgeslagen en later weer afgeleverd. Maar bij die aflevering worden de balen weer gewogen, maar precies naar de wicht. Dan is er dus een belangrijk overschot, dat... U zult misschien denken lezer, aan den kooper wordt overgedragen? Hoe komt U er bij, neen dat wordt door dat veem voor eigen rekening verkocht. Ik heb van zeer betrouwbare zijde vernomen, dat er zelfs kwantums van 2000 kilo overbleven, die aan opkoopters worden overgedaan!

Dat is je reinste diefstal. Eerst wordt, door frauduleuze weging, een partij rijst aan den rechtmatigen eigenaar onttrokken en later aan derden verkocht. Dit gebeurt ook met andere producten. Met koffie, peper, enz. gaat het precies eender. Men probeert meer binnen te krijgen dan waarop men recht heeft en later wordt het teveel verkocht. Ook heeft men wel de gewoonte de koffie, die men zoo gedurende een jaar heeft overgehouden, te doen branden en onder het personeel te verdeelen. Allen krijgen dan hun portie, de loopjongen, de knechts, de kantoorbedienden, bazen, ja zelfs de directeur...

Een weger van een factor kreeg opdracht om 25 ton zogenaamd Soja-schroot te gaan ontvangen aan boord van een schip, met de mededeeling er bij, dat er flink moest worden getrokken. Om er nu zeker van te zijn, dat de controleur, die de zending moest controleren, niet al te veel aandacht aan de wegerij zou schenken, werd hem door een derden man in het oor gefluisterd, dat er zeer waarschijnlijk schade was aan de lading en hij dus goed op moest letten.

De man, die bang was er in te loopen, ging toen elke baal 'steken' om eventueele schade te kunnen constateeren en kon hierdoor niet behoorlijk op de wicht letten. Hij bevond zich meest voor de schaal en de weger er achter goochelde met de gewichten, dat het een lieve lust was! Toen de lading weer werd uitgeladen aan de fabriek kon het resultaat van de handelingen van den slimmen weger worden opgemaakt. En dat was niet gering. Er was een overwicht van ruim 500 kilo, dus was door den weger 2 procent ruim meer ontvangen dan waarop hij recht had. Het spreekt vanzelf, dat de man een pluimpje kreeg en een footje als dank voor de uitstekende wijze waarop hij de belangen van de firma had behartigd.

Een ander geval van diefstal is het volgende. Iemand kocht van een opkoopters een partij grondnoten, die door een controle-kantoor moesten worden gewogen ter aflevering.

De baas van het kantoor zou het zaakje wel opknappen en maakte een wichtboekje klaar, waarin de wicht precies stond genoteerd. Echter was er in werkelijkheid duizend kilo minder afgeleverd, dan door den kooper was gekocht. Deze diefstal moest door een beëdigd certificaat worden gedekt en daarom werd een beëdigd weger in den arm genomen, die een certificaat zou afgeven.

De man was eerst niet genegen aan deze knoeierijen mede te doen, maar dit goede voornemen smolt als sneeuw voor de zon, toen hem een rijksdaalder werd aangeboden voor dezen kleinen dienst. De benodigde verklaring werd toen door hem afgegeven en zoo werd de kooper bedrogen voor duizend kilo grondnoten, door een beëdigd weger, die niets van de partij had gezien! Maar de baas kreeg meer als een rijksdaalder.

Een product, waarmede ook heel veel wordt geknoeid, is de salpeter.

Dat is een vrij duur goedje en de boeren, die dit artikel koopen om het als kunstmest te gebruiken, moeten het behoorlijk betalen.

Er is een firma in Rotterdam, die veel salpeter verwerkt en er een goede organisatie op na houdt om de goe-gemeente te bedriegen. Er wordt bij de aflevering er van aan boord van de schepen vrij nauwkeurig acht gegeven op de wegerij, maar toch wordt er nog al tamelijk getrokken - U weet nu zeer waarschijnlijk wel, geachte lezer, wat dit betekent - maar ook daarop weten de heeren raad.

Zij hebben voor de ontvangst van salpeter namelijk een aparte weegschaal met bijbehorende gewichten. Die schaal en gewichten zijn er op ingericht te werken in het voordeel van hem die er mede werkt. Er is geen fout aan te ontdekken. Als men de schaal naziet en tarreertss ziet men er niets aan, zij werkt precies, maar toch is er een geheimpje aan. En met dat geheim doet hij die er mede werkt zijn voordeel. Het is geen groot verschil, maar toch genoeg om op de groote hoeveelheid een beduidend voordeel te boeken. Dat is dus de eerste winst.

De salpeter wordt nu in de loods opgeslagen en bij kleine hoeveelheden verkocht. Zij wordt dan, voor de aflevering, met eenig zand vermengd, ongeveer 1 procent. Dat is de tweede winst.

Dan wordt de salpeter afgeleverd in balen van 100 kilo, althans de koopers meenen inderdaad, dat zij honderd kilo ontvangen, maar zij krijgen slechts negen- en negentig kilo. De speciale schaal, die weer voor den uitslag wordt gebezigd, weegt de baal van 99 kilo voor 100. Dat is natuurlijk een andere schaal dan waarmede wordt ontvangen, want die vertoont precies de tegenovergestelde eigenschap! Zoo wordt er door allerlei bedrog geld gemaakt en men gaat er prat op als men een nieuwe truc heeft ondekt waarmede men zijn medemenschap op de een of andere manier kan benadeelen.

En terwijl men steen en been klaagt over den achteruitgang van de haven, is men bezig, al jaren lang, de reputatie van onze haven te nekken door geraffineerde diefstallen, waartegen de wet niet vermag op te treden.

Een paar jaar geleden lag er aan een loods in de Maashaven een boot, die een lading balen hennepzaad uitloste, waaraan vijftien balen bleken te ontbreken. De onderneming, die de boot behandelde, had er natuurlijk belang bij, dat de lading klopte en dus kregen de controleurs order des avonds de balen 'bij te maken.' Maar door de controleurs van een andere firma was echter geconstateerd, dat de uitgeloste balen in puike conditie in de loods waren gekomen en den volgenden dag constateerden deze menschen, dat er een belangr~k manco was. Dat was natuurlijk niet te verwonderen, want er waren vijftien balen bijgemaakt! Het gevolg was, dat er hevig werd geprotesteerd en een aangifte bij de politie volgde. Er werd een onderzoek ingesteld en allen, die men er maar van kon verdenken iets van deze knoeierijen te weten, moesten op het bureau der rivierpolitie komen.

De baas, die met de uitzending van deze menschen was belast, zocht zeer zorgvuldig zijn materiaal uit, want er waren nog heel wat zwakke broeders bij die tegenover de politie hun zenuwen niet konden bedwingen en dan was het leed natuurlijk niet te overzien! Dus een zeer nauwkeurige selectie!

Het deel van de controleurs, dat wel stoelvast genoeg werd geoordeeld om door de politie te worden gehoord heeft daar zoo dik-op gelogen, dat de aanklager - hoewel hij in zijn volste recht stond - niet ontvankelijk werd verklaard!

Wat was er een vreugde in het kamp der onrechtvaardigen, dat het onrecht had gezegevierd en de aanklager een reuze-strop had gehaald! De eer der firma was gered en de deelnemers aan het complot werden voor het verraad, dat zij hadden gepleegd, gehuldigd als flinke kerels! Toen de uitslag was gevallen en de rechtmatige klager, als gevolg van de leugenachtige verklaringen van het gansche personeel der tegenpartij, de kous op den kop kreeg, beloofde men aan allen die aan het bedrog hadden meegedaan, een taak overwerk te zullen uitbetalen.

Maar weldra had de ondernemer spijt van zijn royaliteit en werd de toegezegde belooning teruggebracht tot twee uren!

Voor twee uren loon hadden de betrokken arbeiders verklaringen afgelegd in strijd met de waarheid en tegen beter weten in, een handeling, die hen met den strafrechter in aanraking kon brengen. Voor

een paar gulden belooning de kans op gevangenisstraf, wegens het afleggen van valsche verklaringen.

En als in dergelijke gevallen de arbeiders voor hun bedrog worden gestraft, dan blijven de ware schuldigen, de broodheeren, buiten schot en smalen op de menschen, die zoo stom waren er in te loopen!

Zoo noodig, treden zij dan nog op als getuigen, die verklaren - liefst onder eede - dat zij geen enkele opdracht in die richting aan hun personeel hebben gegeven.

Troebele monsters

Zoo wordt op allerlei manieren gepoogd elkander te bedriegen. Is er een partij met schade dan probeert men den ontvanger deze voor geheel gezond in handen te stoppen, zonder dat hij van de schade iets bemerkt. Nog erger is het evenwel, dat er ondernemers zijn, die bewust allerlei rommel opkopen, met het voorop gezette doe] het voor 'gezond' goed weer te verkoopen.

Het volgende feit geeft daarvan een sprekend bewijs. Een factorskantoor had een tachtig ton bedorven meet - veevoeder - opgekocht. De balen waren vuil en stonken. De ratten hadden er hun huishoudens ingericht, zoodat het meet geheel was vervuild en bovendien zat de 'klander' er in. Dat zijn kleine, zwarte beestjes, die zich vooral in het meet wonderwel thuis gevoelen. Door de vochtigheid was het meet gekoekt en hard geworden, kortom het was een partij vieze, minderwaardige rommel, die niemand zou hebben gekocht.

Maar een vertrouwde vaste knecht van de firma kreeg opdracht het meet in verkoopbaren toestand te brengen. Met behulp van eenige, ook zeer vertrouwde losse arbeiders, werkte deze man eenige dagen in een loods, waar niemand toegang had, om het meet het aanzien te geven van gezond goed. Er werd geklopt, gezeeft, dat het een lieve lust was. De klonten werden netjes fijn geklopt en het rattenvuil zeer nauwkeurig verwijderd. De balen, die nog gaaf waren, werden uitgewasschen en gedroogd en kregen zoo een geheel ander aanzien. Om de stank er af te krijgen werd het reeds bereide meet uitgespreid in de loods en aan de inwerking van de lucht bloot gesteld.

Toen het voldoende was gelucht, werden voor zoover noodig, nieuwe balen aangebracht, het meet werd opgeschept, gewogen en netjes op gestapeld in de loods. Er gingen eenige monsters naar het kantoor en zoo verkochten de heeren op de beurs het minderwaardige goedje voor goed en gezond. Dat alles moest echter zeer snel gaan, want als het meet eenige dagen moest blijven liggen, was de kans zeer groot, dat de stank weer terug kwam. Dan was de kans, om de partij te verkoopen verkeken.

Maar de toeleg gelukte boven verwachting, binnen twee dagen waren er genoeg slachtoffers gevonden en was de partij verdwenen. Toen er later klachten inkwamen, wees de verkooper die af op grond, dat de partij bij verkoop als gezond was geaccepteerd. De kooper had zich er zelf van overtuigd en dus kon geen enkele reclame in behandeling worden genomen.

Voor een zoodje rommel had de nette firma een mooien prijs gemaakt. Dat anderen daardoor waren benadeeld hon haar niets schelen; de buit was binnen! Dat is wel een heel sterk staaltje van bedrog, maar men moet niet denken, dat dit een op zich zelf staand geval is. Ik heb reeds terloops gewezen op de groote vrijmoedigheid waarmede de meeste graankantoren zich verrijken ten koste van den verlader, door het trekken van groote monsters, terwijl maar een kleine hoeveelheid noodig is. Deze, door de wet en den handel geoorloofde diefstallen gaan nog steeds door. Het is een soort grootbedrijf geworden, dat per motor wordt uitgeoefend en een zeer behoorlijke winst oplevert.

Bij een van deze kantoren kwam eens een nieuwe knecht, die van een partij lijnzaad een monster moest halen. De man meende zich al heel kranig te gedragen toen hij een monster mee naar het kantoor bracht van ruim 5 kilo.

Maar zijn patroon was daarmee lang niet tevreden en, in een met vloeken en bedreigingen doorspekt betoog, werd den nieuwen knecht duidelijk gemaakt dat hij in de eerste plaats voor behoorlijke monsters had te zorgen.

‘Wat meneer dan onder een behoorlijk monster verstond?’ vroeg de man, uit het veld geslagen. Daarop werd hem duidelijk gemaakt, dat als hij weer een monster moest gaan nemen, onverschillig waarvan, hij een la Plata-baaltje moest vullen. In zoo’n baaltje gaat ongeveer vijftig kilo. De vaste knecht zei, dat hij er om zou denken, waarop de patroon opmerkte, dat hij nog heel wat moest leeren om een flinke knecht te worden.

Het kantoor had echter voor monster niet meer nodig, dan een paar kleine papieren zakjes vol, maar van een andermans leer is het goed riemen snijden. Zoo worden er bij de verschillende kantoren elken dag tientallen monsters binnen gebracht, elk van ongeveer een half mud, en hetgeen er overblijft wordt op de zolders opgeslagen en meest eens in de maand verkocht. Er is zelfs een kantoor dat iederen Vrijdag een sleeperswagen ‘monstertjes’ naar den opkoper brengt. Dan echter wordt de partij zeer accuraat gewogen en denkt men er niet aan om te gaan trekken, dan haalt men er uit wat er in zit!

Een ander geval. Een voorman moest voor zijn firma een partij van honderd ton lijnkoeken laden en meteen monsters nemen. De man liet vijf platen lijnkoeken naar het kantoor brengen en meende daarmee ruimschoots aan de hem gegeven opdracht te hebben voldaan. Maar hij kreeg mededeeling, dat hij direct op het kantoor moest komen en toen vernam hij, dat het monster lijnkoeken niet voldoende was.

De man verdedigde zich met als zijn meening kenbaar te maken, dat vijf platen lijnkoeken toch een zeer behoorlijk monster was. Daar had hij niets mee te maken, werd hem tegemoet gevoerd, niet hij, maar het kantoor maakte den dienst uit en zou beslissen wat er moest gebeuren. Den volgenden dag moesten er nog vijf platen lijnkoeken komen.

‘Maar meneer’, zei de man, die het onderscheid tusschen het mijn en dijn nog niet geheel had verloren, ‘dat is ongeveer een heel pak.’ ‘Dat gaat je niets aan. Als wij je gelasten een heele wagon koeken hier te brengen, dan heb je dat te doen, begrepen? En anders dan hoepel je maar op. Dus morgen vijf platen en daarmee uit!’

De man volbracht hetgeen hem werd opgedragen en zoo kwam de firma in het bezit van tien platen lijnkoeken als monster. De knecht had de laatste vijf platen uit de wagons gehaald die reeds waren geladen zoodat de ontvanger een tekort had.

Zoo zou ik kunnen doorgaan en nog tientallen feiten aanhalen van de diefstallen, die iederen dag in de Rotterdamsche haven worden gepleegd.

Of er in de andere havens van het continent ook zoo brutaal met het eigendom van anderen wordt omgesprongen, weet ik niet. Ik heb nooit de gelegenheid gehad zulks te onderzoeken. Maar te Rotterdam worden zoo, jaar in en jaar uit, voor honderdduizenden guldens gestolen, zonder dat de politie of justitie er de vingers tusschen kunnen krijgen. Want het is eerlijke handel, niet waar? Welke agent zou het aandurven een motor met monsters aan te houden, die van label en zegel zijn voorzien en door een monsterbriefje van het kantoor zijn gedekt? Die agent moet nog geboren worden...

Toen de elevators pas in het bedrijf waren genomen, werd het gappen op zeer vernuftige wijze toegepast. Aan de weging viel op zoo’n moderne machine niets te doen, want dat ging machinaal en dus secuur. Maar in het begin werd de volgende truc wel eens toegepast.

De toren van de elevator, dat is het reservoir, dat zich boven in de machine bevindt en gevuld wordt met een bepaalde hoeveelheid, die daarna wordt gewogen, werd als het werk was beeindigd, nog even volgezogen, doch niet gewogen en gestort. Als dan alles veilig was werd de schuif open getrokken en liep een extra duizend kilo graan in het schip. Maar met dit spelletje was het al heel gauw gedaan, want toen men er lucht van kreeg werd na het beeindigen der werkzaamheden even een grondige inspectie gehouden.

Ik heb reeds bij een vorige gelegenheid opgemerkt, dat dankbaarheid bij de ondernemers in het havenbedrijf een zeer schaars voorkomend artikel is. De beste vakmensen, die regelmatig er voor worden gezet om allerlei karweitjes op te knappen, die het daglicht niet mogen zien, staan meest in een minimum van tijd buiten de poort als zij zelf eens een fout maken, die voor den ondernemer kosten en onaangenaamheden met zijn lasthebbers meebrengt.

Zoolang alles goed gaat en men de zaakjes naar behooren verricht is men een bruikbaar stuk gereedschap, loopt er echter iets mis, dan vliegt men er zonder pardon uit.

Zoo is het geweest in den tijd, dat ik in de haven werkte en zoo is het nog. De beste werkman, die om zijn kundig en handig optreden wordt geprezen als een flinke kerel, krijgt, na een gemaakte bok te hooren, de patroon is niet meer voor je te spreken.

Dan is de ondernemer vergeten, dat de man hem in tientallen moeilijke gevallen heeft geholpen, dat hij de zaak voor tienduizenden guldens heeft beoordeeld en talloze moeilijke gevallen tot een goede oplossing gebracht.

Dan ziet de ondernemer niets anders dan de fout, die hem wat last veroorzaakt en bij die onaangenaamheden verzinkt datgene wat de man deed in het belang van de onderneming, in den afgrond der vergetelheid.

Vaak worden de menschen in allerlei vuile zaakjes betrokken en moeten zelfs valsche verklaringen afleggen om de eer der firma van de schandpaal te redden.

Maar als zij een fout maken, dan is er voor hen geen redding, dan gaan zij er uit... onverbiddelijk! Het is zeer wel te begrijpen, dat in een dergelijke sfeer van corruptie en bedrog, de arbeiders er ook geen gewetensbezwaar tegen maakten een graantje mee te pikken, zij het dan op een meer bescheidener schaal. Maar aangezien er op de kleine diefjes meer en beter werd gelet dan op de grooten, werden er van dezen nog al eens gesnapt.

Maar toch werden er veel 'katjes' veilig binnen gebracht en heel wat waren er bij die met valsche monsterbriefjes waren gedekt. Er waren er, die in het bezit waren van zogenaamde smokkelvesten, waarin een bepaalde hoeveelheid graan of rijst kon worden geborgen, maar die aan den drager een min of meer corpulente gestalte gaven! En de politie keek in die dagen ook uit naar bootwerkers die een welgedaan uiterlijk vertoonden en ik heb er verschillende tegen de lamp zien loopen.

Maar er werden ook grootere diefstallen gepleegd openlijk, met durf en bravour. Op zekeren morgen was een ploegje arbeiders bezig een partij rotting uit te slaan uit een pakhuis aan een der havens gelegen. Het werd volgens de regelen der kunst behandeld, gewogen en vervolgens op een sleeperswagen geladen.

Een agent komt voorbij, blijft eenigen tijd staan bij het werk en maakt een praatje. De man achter de schaal maakt een grapje tegen den agent en zegt, dat hij hier zijn tijd niet moet staan te verpraten, maar een beetje meer op de dieven moet letten. 'Pas maar op', zegt de dienaar van den Heiligen Hermandad, 'anders neem ik je nog mee.' Beiden lachen om den mop en intusschen gaat het laden van den wagen door. De agent blijft nog even staan tot het werk is afgelopen en als de voorman het pakhuis heeft gesloten, wandelt hij verder. Hoe zal de man hebben opgekeken toen hij dien avond vernam, dat de nette en behoorlijke werklieden, die zoo accuraat de rotting verwerkten, het pakhuis

hadden leeg gestolen! Terwijl hij met hen grapjes maakte over het dieven vangen was hij fijn bij den neus genomen!

Het volgende geval is ook niet van humor ontbloot. Het was in den tijd, dat aan de Nassaukade, even voorbij het politiebureau, verschillende zogenaamde haasje-over-bootjes losten en laadden. Op zekeren dag loopt een bootwerker van een dezen bootjes heel kalm met een baal koffie op zijn nek in de richting van de Entrepotstraat, waar een bekend opkooper woonde en waar men terecht kon met alles wat vervoerbaar was. Een agent ziet den man gaan en het zaakje niet vertrouwend, loopt hij den man een eindje na en houdt hem even voor de Entrepotstraat staande.

‘Zeg eens vrind, waar mot jij met die baal koffie heen?’ vraagt de agent. ‘Och, meneer’, zegt de man met de baal, ‘ik heb met m’n maat Jaap een weddenschap aangegaan om ‘n knaakkie, dat ik met deze baal op m’n nek, daar op ‘t hoekkie ‘n glaassie bier zal gaan drinken, zonder de baal af te nemen.’

‘Maak dat je grootje wijs’, zegt de diender, jij wil naar de straat hier om het zaakje te verkoopen.’ ‘As ie me nou’, zegt den ander verontwaardigd, ‘ja dan ga ik op klaarlichten dag met een baal op m’n nek lopen voorbij het bureau en al die smerissen die hier altijd lopen. Nee man, zoo stom bin ik niet. En eigenlijk gezeid bin ik blij, dat ik je zie, want nou kun je effe met me mee gaan en als getuige optreje, want die Jaap is gemeen genoeg om te zeggen dat ik maar effe heen en weer bin getippeld en geen glaassie bier heb ingenomen. La me nou niet te lang staan, meneer de agent, want zoo’n baaltje weegt zwaarder as je helm en ik bin niet van ijzer.’

De agent laat zich bepraten en stapt mee de kroeg binnen. De bootwerker maakt een praatje tegen den kastelein, die hoogst ernstig aantekening maakt van de weddenschap en door getuigen het protocol laat teekenen! ‘Ja, die Jaap is een rare snijboon’, zegt de kastelein, ‘t kan ‘m niks schelen om een weddenschap te verliezen, maar hij mot er zeker van zijn, dat het zuivere koffie is.’

Intusschen heeft de man met de baal zijn glas bier naar binnen gewerkt en na betaald te hebben stapt hij, gevolgd door den agent, de straat weer op. De optocht heeft natuurlijk wel eenig bekijks, maar zij komen heelhuids weer bij de boot terug. ‘Zie zoo, Jaap, ik heb de weddenschap gewonnen’ zegt hij tegen een anderen bootwerker, terwijl hij de baal op een hoop neersmijt, ‘hier meneer de agent is er getuige van geweest. M’n knaak heb ik dus eerlijk verdiend.’ Jaap beaamde dat en wat kon de agent anders doen, dan rechtsomkeert maken?

De heeren werden in het oog gehouden, maar het spreekt vanzelf, dat dien dag geen weddenschappen meer werden aangegaan! Er zou van deze dingen een boekdeel zijn te vullen wanneer ik over groote en kleine gapperijen in de haven zou willen schrijven. Maar de lectuur zou eentonig worden en niets houdt den eetlust meer gaande dan variatie in de spijzen. Daarom wil ik U nu iets gaan vertellen van een kastelein die jarenlang een zekere vermaardheid heeft gehad onder honderden havenarbeiders van allerlei slag, omdat hij zulke lekkere soep kookte, voor een bitter klein beetje geld.

Er waren vroeger, toen ik nog in het havenbedrijf werkzaam was, een aantal kasteleins, die een soort beroemdheid hadden verkregen vanwege de lekkere koffie en snert, die door hen voor den civielen prijs van vijf cent per portie werden geleverd. Dat was voor die dagen de geldende prijs, de waarde van het geld was toen beduidend hooger. Vooral in den winter, als het weer guur en koud was, werd van deze consumptie-artikelen een zeer druk gebruik gemaakt, dan was een flinke kom warme koffie of soep een ware verkwikking.

Er waren van die echte ouderwetsche knusse lage kroegjes en schaftlokalen, waar in den morgen zoo omstreeks negen uur en op den middag tusschen 12 en 1 uur een gezellige rumoerige drukte

heerschte. De tabaksrook hing als een dikke mist, die slechts eenigszins opklaarde als de buitendeur werd geopend om iemand uit of in te laten.

De werkzoekenden brachten daar ook een deel van hun tijd door, als zij wachtten op de dingen die konden komen, met het leggen van een kaartje of een spelletje biljart. A1 waren dat niet de beste klanten, de kastelein wist te geven en te nemen en verleende gastvrij onderdak. In den omtrek van de Boompjes had men heel wat van die knusse schaftlokalen, die langzamerhand hebben moeten plaats maken voor meer moderne ruime zaken met veel glas en licht maar die de intimiteit missen van de vroegere schaftkelders, waar het meest schemerachtig was en heel vaak op den dag het licht moest worden ontstoken.

Het was een van die laag-gelegen knusse schaftkeldertjes, waarover ik U dan iets zal vertellen. Den naam van den kastelein weet ik niet meer, daarvoor is het al te lang geleden. Maar al wist ik hem, dan zou ik er nog het zwijgen toe doen. De kastelein, die deze zaak exploiteerde in den omtrek van de Boompjes was een kunstenaar in het soep koken en daarom had hij veel voor op andere kunstenaars, hij was beroemd bij zijn leven! Een kommetje soep van dien man, neen, dat was een gedicht! Heerlijke smeuge erwten, die een licht gebonden massa vormden, waarin een flinke hoeveelheid fijn gemalen vleesch... En een geur, neen mijn pen is te arm om dat te beschrijven! Het was geen wonder, dat het bij dien man storm liep, want niemand was in staat, voor 'n bedrag van vijf spietjes zoo'n kom nectar te verkoopen! Het lokaal was gewoon doortrokken van de snert-lucht, die geur deed je reukzenuwen weldadig aan en als het er eenigszins af kon, nam je niet een, maar twee kommen van die heerlijke, goddelijke snert! Hoe het den man echter mogelijk was, voor vijf centen zulk een heerlijk kommetje soep te leveren, bleef jaren lang een raadsel, tot op zekeren dag de oplossing van het raadsel werd gegeven van een zijde waarvan men het allerminst had verwacht.

Er was in de haven of bij een der veemen een partijtje goed gestolen en de recherche speurde ijverig naar de daders. In alle zaken, waar veel havenarbeiders kwamen, werd huiszoeking gedaan, vooral als er exploitanten waren die men van heling of opkoopverij verdacht. En opkoopters vond men overal. Knusse kruidenierswinkeltjes waren heel dikwijls gecamoufleerde opkoopterszaken, waar men alles wat waarde had kwijt kon. De verkoopt was er betrekkelijk veilig want in een kruidenierswinkeltje kan men zijn aanwezigheid veel beter verklaren dan bij een opkoopt, die voortdurend door de politie in de gaten werd gehouden.

Er waren natuurlijk ook kasteleins die clandestien allerlei waren kochten, waaronder veel koffie en suiker, terwijl peulvruchten ook niet werden versmaad en daarom speurde de politie regelmatig alle cafe's in den omtrek der havens af, waarop men eenig vermoeden had. Maar slechts zeer sporadisch kon men er een betrappen. Ik heb het bijvoorbeeld gezien, hoe een kastelein een half mud erwten kocht van een sleeper. Hij liet den zak achter de toonbank staan en antwoordde heel kalm op de vraag van een rechercheur, die een kwartiertje later eens kwam neuzen, dat een vrijman⁵⁹ dien zak in bewaring had gegeven en hem tegen den avond kwam terug halen.

De speurende recherche kwam dus ook terecht bij den kastelein, die zulke lekkere soep verkocht en verzocht beleefd, doch dringend eens achter de coulissen te mogen kijken. De kastelein had er eerst weinig zin in de heeren toegang tot zijn huis te geven, maar hij begreep, dat het vechten zou zijn tegen de bierkaai en liet dus den politiemannen den weg vrij. Toen werd het geheim van de lekkere soep opgehelderd... Achter in het schuurtje op de donkere binnenplaats, vonden de heeren van de politie een groot aantal hondenvellen!

A1 deze keffertjes waren gevallen als slachtoffers van de menselijke vraatzucht en in gemalen en gekookten staat verhuisd naar de magen van de vele hongerende haven-artisten die lavenis hadden gezocht bij een fijn kommetje snert!

Deze ontdekking was natuurlijk de dood voor de zaak. Als een loopend vuurtje ging het nieuwtje rond en den volgenden dag lag het schaftlokaal eenzaam en verlaten. Nog een dag later was het ontruimd, de kastelein had de beenen genomen om nooit meer op de vlakte, of liever gezegd 'aan den kant' te verschijnen. Wie weet of er onder de consumenten niet zijn geweest, die mee hun eigen fikkie hebben opgegeten...

Groote en kleine smokkelaars.

Toen ik in dienst was van de expeditie-onderneming, heb ik onbewust deelgenomen aan werkzaamheden, die tot doel hadden den fiscus te benadeelen, door het ontduiken van invoerrechten. Zij die daartoe opdracht gaven - en die dus de 'goede orde van onze samenleving' in gevaar brachten - waren mensen van 'standing', mensen met een behoorlijk bezit aan aardse goederen, mensen, die de algemeene achting genoten als bonafide zakenlieden en burgers en die toch, evenals de meest gewone boekanier of jenever-smokkelaar, op geraffineerde wijze den Staat begapten. Zij stoorden zich niet aan wet en recht, maakten hun plannen en voerden ze uit met een miskenning van het gezag, dat een anarchist niet zou hebben misstaan.

Trouwens het overgrootste deel der menschen heeft absoluut anarchistische neigingen. Men stoort zich liever niet aan wetten of verordeningen, vooral als men er iets mee kan verdienen, door ze te ontduiken. Wanneer wij eens in onze omgeving rondkijken, dan merken wij dat dagelijks op. Men maakt er soms een soort sport van de belastingbetaling zoo laag mogelijk te houden en als het eenigszins kan, er heelemaal aan te ontkomen, ook al heeft men het besef, dat het geld er toch moet komen en dus anderen er voor opdraaien. Het is zelfs zoo sterk, dat er, naar mij uit zeer betrouwbare bron werd verzekerd, heel wat zakenmensen zijn, die er twee boekhoudingen op na houden, een voor zich en een voor de belastingautoriteiten. Het beetje werk met de daaraan verbonden kosten komen er tiendubbel uit!

Op buitenlandse reizen maakt men voortdurend kennis met menschen, die trachten een paar fleschjes eau de cologne, wat gebak, speelgoed, kleeren en snuisterijen zonder invoerrechten te betalen over de grens te smokkelen. Zij gaan er dan later prat op den fiscus voor een paar stuivers bij den neus te hebben genomen. Het spreekt vanzelf, dat een Hollander, die naar Duitschland gaat, tracht meer sigaren of sigaretten mee te nemen, dan wettelijk is toegestaan, natuurlijk zonder betaling. Met betaling van de invoerrechten was de pret er geheel af ook al kan men het verschuldigde heel goed betalen. Er worden jaarlijks voor groote bedragen aan japonnen en mantels over de grens gebracht, zonder dat daarvan aan inkomende rechten wordt betaald. En dat geschiedt door dames van goede families, die in Parijs of Brussel gaan koopen, japon of mantel aantrekken en zoo over de grens brengen. Die dames zouden zich echter zwaar beleedigd achten, als men haar zou verwijten, dat zij het rijk voor een zeker bedrag aan invoerrechten hadden opgelicht. Maar dit zijn slechts de amateurs.

1952, Jan Geleynse (1870), botenbaas

Daarom is de ouwe Jan uit Harderwijk gekomen. “Uit Harderwijk?” “Jawel, meneer, ik heb vacantie van mijn dochter.....gekregen.” Maar daar niet van Jan Geleynse heeft het best bij zijn kinderen en Harderwijk is een lief plaassie. Veel ken hij niet meer lopen, maar ‘t is temee toch wat stillerig in zo’n dorp .

Ja, Jan Geleynse vindt Rotterdam mooier, want hij ziet liever een schepie varen op de Waterweg, dan een bottertje op de Zuiderzee of een palingrokerij. Ik moet Jan Geleynse..... maar dat is verdikkie zijn administratieve naam op de Burgerlijke Stand en hij heette en heet nog in de Rotterdamse havenbedoening Jan Tegen-Dek. Zo kennen ze hem hier en ik kan net als iedereen alleen maar van Jan Tegen-Dek spreken. Dat komt zo: die ruimen moeten stikvol tot er geen pereplu meer bij kan en dan zei Jan: ‘het goed mot tegen dek an gestouwd worden.’ Uitvloeren is minder zwaar, maar “Tegen dek!” luidde zijn bevel, dat op zin voor efficiency berustte en dat hij zó vaak herhaalde, dat zijn naam voorgoed Jan Tegen-Dek werd. Wij houden van bijnamen in ‘t Havenbedrijf. Daar had je die hoofdbaas.....hoe hij heet, weet ik ook niet maar omdat hij in ‘t jachtige bedrijf vanzelf zo’n haast had, lag het “damned quick” in zijn mond bestorven en hij heette meteen en voor goed “Demt Kwiek”.

Jan Tegen-Dek kan nou allenig bij de smid langs gaan als hij nog eens wil horen hoe ijzer op ijzer klinkt en dan had je ‘m vroeger moeten zien staan in ‘t werkgewemel op zo’n schip en bij ‘t gerommel van kettingen, die zij nog in dat drijvende houten huissie in de Zalmhaven op hopies hadden moeten opschieten bij ‘t licht van die snotlampen, want anders had je niet.

Maar wat zoek was most je zelf betalen “En da’ s wel goed, meneer, om je zorg voor je spullen te leren”.

Nee, Jan Tegen-Dek had gestaan tussen de blazende machinerie met de metalen rammel van alles wat daar hurry-up mee neergelaten en op gevierd wier. “Rondom lagen sleepboten in de troebele slobber van het water stoom af te sissen, dat je de eksterogen in je oren kreeg. En de lucht dreunde er altijd van het Titanengeluid uit de gorgels van de zeeschepen. Als je dan tussen de balletjesfranje en ‘t blauwe horretje Harderwijk zit in te kijken, naar de duizendschoontjes in je tuintje..... wanneer ‘s middags de geit van Sannetje van Mannus begint te mekken als ‘t enige geluid, dat er dan in diè wereld bestaat, dan denk-ie vanzelf weer aan ‘t tumult op de kaai en de steekwagentjes, die daar toen rondroffelden want van voorvorktrucks etceterameer hadden wij in onze tijd geen weet.” Jan Tegen-Dek wou maar zeggen, dat-ie ‘t fluitje van de bootsman nog hoorde en op z’n tijd het gemopper van het werkvolk, waar dan..... onder die losse hè?..... toch ook wel een schrabberzootje tussen zat. “Dat kan je geloven, meneer.”

Maar Jan Tegen-Dek zit nu hier in z’n piekfijne blauwe pak en z’n gouwen horlogeketting dwars over z’n buik, die er tegenwoordig ook best wezen mag. Zo zit ‘ie dan, ‘k geloof heus een beetje grozig he? in ‘n kantoortje van het gebouwencomplex aan de Keilestraat, waar ‘t allemaal van glas en proper geschilderd metaal is.

Hij vertelt van vroeger. Als daar nou iemand het recht toe heeft, dan is het Jan Tegen-Dek. Sinds 18 jaar gepensioneerd en 45 jaar in dienst van het bedrijf geweest en zo reken je dan uit, dat die ouwe een eind in de tachtig moet zijn.

Ik verdacht hem niettemin, dat hij bij dit gezegende lenteweer op de fiets uit Harderwijk was gekomen. Maar dat was niet het geval. De Duitsers hadden ook zijn fiets afgenomen. Daar was hij

eerst wel een beetje krevelig van geworden, maar hij was toen 75 en an mijn lijf geen nieuwe fiets meer, had ie gezegd. Dit fietsloze tijdperk heeft nu ook al tien jaar geduurd. En zo is hij nu 85. Boordevol herinneringen. En dan merk je hoe deze eenvoudige medewerker dit bedrijf en zijn werkgevers heeft lief gehad en er nog met een nauwelijks verheimelijkte vertedering aan denkt. Toen hij op 65-jarige leeftijd gepensioneerd moest worden is hij echt kwaad geworden en heeft dat trammelant gegeven. “dat neem ik niet” had hij gezegd “ik ben veels te jong”. “Dat gong verkeerd, he?”

Maar d’ouwe heer Backx had gezegd: “Alla, Jan, spoeg maar eens uit.” “Want ik ben om zo te zeggen met meneer Backx grootgebracht. Heb ik zien kommen. Afijn, ik heb ten slotte wel begrepen, dat het beter was, als ik maar gong, maar ik heb er hartzeer van gehad. ‘t Was vroeger zo’n gezellige tijd.., veel gemoedelijker dan tegenswoordig. Wij bazen, hadden zeggenschap over die gasten en ‘t was plezierig werken.”

Ja, al zei Jan Tegen-Dek het zelf: “‘t Was poot an spelen van ‘s morgens vijf uur en nog vroeger ook en ‘t gong wel eens hard.” “In mijn tijd was er een andere baas, die een beetje rauw was en die had in een jaar tijd drie dooien.., maar ik zocht mijn eigen volk uit an de poort. Op een dag kon ik geen volk krijgen en ik telefoneer ‘t kantoor op..... meneer zeg ik, ik kan geen volk krijgen. Toen zee meneer Backx, “maar Jan. Kan jij nou geen volk krijgen”, en dat was al. Ik had er 15 nodig en we hadden nog een partij rooie kool te laaien. Wou’en ze niet.

“A1s je ze eerst kookt,” zeien ze. “Nee, ‘t was een aardige tijd... Nou ja, we gongen wel eens op de vuist, maar ik heb het toch meestal met m’n mond geklaard. Beste tijd. We hadden vaste ploegen, waar je plezierig mee werkte met daggen van 7 uur ‘s morgens tot 9 of 11 uur ‘s avonds. Vijf-en-twintig centen per uur was toen gewoon.”

“Ja, dat zal zowat omtrent 1900 zijn geweest.” Bij grote stakingen had Jan Tegen-Dek persoonlijk zelden last. Soms dorst hij zelf ook niet te werken. Je moet rekenen, toen er bij Swarttouw een was blijven werken, hebben ze z’n vrouw afgerammeld. “Da’s niet netjes”, zei Jan Tegen-Dek en ik kan het beamen. Daarom gingen er bij zulke gelegenheden heel wat vrouwen en kinderen naar Zeeland, waar zij veilig waren, Maar het was een plezierige tijd en dat scheelt een boel. ja, onder de losse had je er tuig bij, dat het meer dan verschrikkelijk was.”

“Hebben we ‘n boot leggen aan de Schiehaven en die most ‘s Zaterdags varen. Dus: doorwerken en eten meebrengen! ‘k Bestel ze terug, maar ze wilden niet werken. Ik zeg..ge: “wat nou jongens?” Ondanks dit argument, dat van geschokt vertrouwen rept, verdeiden ze’n het. “Maar hun hadden geen eten meegebracht en ze zeien: We hebben geen freten. Ik zeg nou..... anpakken....schaften we om 2 uur en ik betaal je tot vier....is dat dan goed?” Niks hoor.

Maar Jan Tegen-Dek hieuw ook z’n mond niet. “Er was toen zo’n bootsman, die me graag mog; Jan van Zanten en die zee: Bel meneer Key op. Ik telefoneer het Kantoor op en meneer Key zeit: “Jan ben je bang?” Ik zee ikke niet. “Nou die boot mot varen,” zee meneer Key. “Ik weer na dat volk toe: “Jullie staan maar te klessen. Je had allang kennen beginnen.” “A1s je ons freten geef, zullen we ‘n ‘t doen.” “Toen nam ik ze mee naar het schaftlokaal.... halefie brood de man.., ene keer in de lengte en ene keer in de breedte doorgesnejen..... boter, worst en koffie. En m’n boot is op tijd gevaren. Dat was een prettige tijd. Daar had je als baas zijnde plezier in. Ik kende m’n mensen.”

“Maar nog een keer, na ‘n staking, wil ik naar m’n dochter gaan, die pas getrouwd was en daar kom ik op het Vasteland drie bootwerkers tegen: Willen wij jou nou ‘s verzuipen?..... pot hier en gunter en gunter wijd en nog veel wijjer.....! Daar was Lou Zonder-Jas bij, ‘druif meneer, en ene Visser, die dat volk altijd opstangen..., en omdat ik hun had laten staan bij ‘t aanwerven, zeeën ze: Nou ga je d’r in. Wilden ze mijn van ‘t Vasteland in de Schiedamse Singel gooien. Ja, dat wier erg hoor ! Afijn

m'n jas is nog te water gegaan, maar toen er mensen omheen kwamen staan, ben ik er op tijd tussen uit kennen trekken. Dat was toch een beste tijd. Je kan zeggen wat je wil." " 'k Heb heel wat van die ouwe bazen gekend...en van die lauwe ook...o, genoeg hoor..... Er is dan ook nooit veel van terecht gekomen. Willem de Frisse hebben ze 'n been afgezet . "Een ongeluk gehad?"

Maar Jan Tegen-Dek had zijn diagnose al gesteld. "Nee, aderverkalking van 't leven!"

"Mot er op een Zaterdag zo'n granenboot uit en baas Willem....nou ja, hoe die hiet doet er niet toe....die was 't er niet. Ik gaan vragen bij zijn vrouw, waar Willem bleef. "Die is lazerus, zeit-ze, zeg maar aan Thomsen, dat ie niet komp."

"Wat doe je in zo'n geval, Jan?" Direk een andere baas er na toe sturen en dan leit de ouwe baas eruit.... maar ja, dat soort mensen kwam er immers niet. Ene Gerrit heeft ook een beroerte gehad."

"Hoe kwam dat zo?" "Van 't uitgaan."

Ik heb dat soort "uitgaan" goed begrepen en de akelige gevolgen ervan dan ook niet toegeschreven aan dauwtrappen, wat tussen twee haakjes, ook maar een Rotterdams prozaïsche benaming is voor een wandeling in de mijmerende ochtendschemering. "Over welke tijd praten we nu?" "Ik denk tussen 1900 en 1910."

Plotseling komt er zo uit het werk, een baas binnen, die onmiddellijk een vrolijk gezicht zet of er in een trieste straat ineens een draaiorgel begint te spelen.

"Kijk nou eens, daar hebben we Jan Teen-Dek."

Er volgt een handdruk, die geen versleten gebaar is, maar een echt genegen begroeting.

"Hallo, Jan, hoe gaat het?"

"Mijn gaat het petent."

"Goeie praat" zegt de grijs geüniformeerde baas.

"En moggie weg van je dochter?"

"Ja, ze was blij, dat ze me kwijt was,"

'Enne..... hè?...smaakte dat nog?"

Even 't wippende gebaar van een hartversterkend teugje, zoals dat zo'n deugd kan doen aan dek van een boot in de winterse sneeuwvlagen. "Smaakt dat nog, Jan?"

"Ga best!"

Wanneer na deze "Vluchtige Begroetingen" die baas dan weer in galop z'n functie gaat vervullen, kan Jan Tegen-Dek weer eindeloos doorpraten over die prettige ouwe tijd, die nooit terugkomt. Nooit meer.

"'t Was werken. Van vroeg tot in de nacht. Mijn kinderen kenden d'r vader niet. Vanzelf. Die waren nog niet wakker, als ik de deur uit gong en ze sliepen weer als ik thuis kwam en 's Zondags was ik ook niet altijd vrij. Maar hoe gaat dat nou. 't Werk gaat voor en mijn kon het niet schelen."

"Meneer Backx d' n ouwe dan zo gezegd, zeit op een keer tegen mijn, Jan zeit-ie..... je moet eens een vrije avond nemen. Komt je toe."

"Ik zeg, da' s goed."

" 't Was toch al laat voor 'k an de poort kom en toen loopt er een me na: Jan, die schipper wil niet verhalen."

Ik weer terug, he? en ik lag net zo lang met die schipper te harrewarren tot ie verhaalde en toen was mijn vrije avond om, Meneer Backx heb het niet eens geweten. En ben ik er slechter van geworden?"

"Je gezondheid zeker niet Jan."

"Zo is 't maar net, meneer. Hoop verschil met vroeger. Wij lagen niet te darren over een uur werk."

"En eerlijk werken. Daar was ik streng op. Ik had nette, eerlijke mensen onder die los-vaste, die ik zelf uitzocht. Maar dat soort ben d'r nog wel. Bij mijn wist ieder z'n werk. Ik, hoefde niet te zeggen, jij dit

en jij dat. Ik had mijn vaste buitenboord-gasten en die gingen op hun plaats staan. Had ik geen koeien of moeien mee. Ja...., als ze een bananenboot moesten lossen

“Wat dan?”

“Eten!”

‘t Is dan ook naar de mens gesproken wel verleidelijk, als je honger krijgt en in een luilekkerlands Pisang-Paradijs staat, om er eens eentje tot je te nemen. Me dunkt ook, dat daar de conclusie getrokken werd van Jantje....nee, nu bedoelt ik dat Jantje, die meende dat z’n vader geen 5, 6 pruimen zou missen aan en volgeladen boom....”

Wat maken in een ‘volgeladen boot’ 5, 6 bananen uit, als je in zo’n scheepslading trossen werkt? Persoonlijk ben ik voorstander van alle eerlijkheid maar ‘t lijkt me een groot verschil of je van twee dingen er een wederrechtelijk wegneemt of 5, 6 op de ongetelde honderdduizenden. Ik kon me begrijpen, dat Jan Tegen-dek daar niets aan doen kon.

“Maar” zei Jan “er werken soms wel over de 200 man op zo’n bananenboot” en liet mij verder met mijn verschonende gedachten tamelijk raar zitten.

De Rotterdamse haven is een prachtig en na de vernieuwing van 1945-’49 zelfs hypermodern apparaat. Maar het is waardeloos, wanneer de mens het niet tot leven brengt. En als die mens dan eerlijk werkt en nog ‘demt kwiek’ ook, dan zijn dat reeds twee hoekstenen van heel het Rotterdams havenbedrijf. Daar is de reputatie van Rotterdam mee gemoeid.

Maar Jan denkt daar niet eens bij. Hij vertelt van z’n bananenboten. Die most je....’afscheren’, dat wil zeggen, die mag niet voor de wal blijven liggen. Dan zetten ze een balk tussen de boot en de kademuur. Die balk steunt met een ijzeren plaat op de stenen van de kade. Om de huid van ‘t schip niet te beschadigen past de balk in een blok, dat tegen de scheepswand staat. Nu kunnen ze die balk van de kant af wegnemen als ‘t schip gaat varen, maar dan zegt Jan, “moest er iemand van ons aan boord blijven om dat blok op te halen. “

Meteen vult een ander het verhaal aan: “En dan moest Jan Tegen-Dek met z’n blok op de kant gezet worden en toen hij allang over de 60 was, ging hij op ‘t blok staan, dat de kraan over het water op de kant zwaaide. Dan zagen we Jan door de lucht cirkelen en dalen met maling aan alle Stuwadoors Veiligheids Besluiten. Dan lacht Jan Tegen-Dek een stille verkneuterling weg als een kattekwaad-knulletje: Ja, ‘t mocht nie, maar ik dee het.”

En toch is Jan Tegen-Dek een wijsgeer, die zo op z’n herinnering heeft zitten broeien, daar in Harderwijk, dat er allemaal gedachten-kuikentjes uitgekomen zijn. Hij heeft ze zo maar voor ‘t grijpen om ze de wereld vergenoegd te tonen. “Nou had ik met dat pensioeneren nogal de pest in, he, maar de heren hebben me eerst een mooie zeereis laten maken, met de Arion van de Neptun-Lijn.”

Waar ben je heen geweest?

“Naar Spanje..... Barcelona, Valencia, Malaga en toen naar Liverpool.”

Ik stelde me in gedachten Jan Tegen-Dek al voor in de Myrthen-hof van het Alhambra, waar de Comtesse de Noailles haar jonge liefde liet spiegelen in de vijver. Wellicht is het hem tegengevallen, dat er zelfs geen klippertje in rondtreef. Wellicht ook geeft aan zijn kamertje in Harderwijk de voorkeur boven het Boudoir van Lindaraxa. Maar dat een pas gepensioneerde hoofdbaas van Thomsen’s Havenbedrijf zich meer thuisvoelt op een Kolenboot dan in een moskee is ten slotte niet anders dan het gevolg van een leven, dat geconcentreerd bleef op zijn wereld, zijn arbeid, zijn rechtschapenheid. Het is een schoonheid van een andere orde.

Hem ontroerde het nu weer oprecht, dat Kapitein Berg van de Arion ook net precies zijn laatste reis maakte voor de Neptun-Lijn en zijn schip en de ongemeten oneindigheid van de wereldzeeën moest prijs geven. Net zoals hij zijn dagelijkse taak vaarwel zei, op de afgemeten strook grond van de Kaden

en aan boord van zijn schepen, die in de vliegende zuidwesterstormen over Rotterdam alleen maar op de kreunend-gespannen kabels lagen te rijen.

Thomsen's Havenbedrijf heeft de mensen, die ervoor werkten met heel dat wondere samenstel van kracht, verstand en welgezindheid, zoals het hun geschonken was, weten te waarderen, onverschillig op welke plaats zij waren gesteld. In de jongere generaties der leiders is het sociale besef, dat hun tijd deed ontwaken, altijd weer verder uitgegroeid. De voortschrijdende begrippen van menselijkheid en menswaardigheid hebben bijgedragen, tot verhoging van het levenspeil en dus van beschaving dergenen, die vroeger in de verwording van de krioelende massa te gemakkelijk konden verongelukken.

Jan Tegen-Dek is altijd geweest de betrouwbare, eerlijke, eenvoudige, die alleen maar verlangde om zijn plicht te doen, die toen moreel boven anderen uitkwam en baas werd. Het is geen wonder, dat hij bij zijn pensionnering sputterde: dat neem ik niet. Het is ook zo vreselijk moeilijk om zelf te bepalen, wanneer je het werk, dat je liefhebt, aan een ander moet overlaten. Aan 'een ba-neus! Want iets anders is het immers nooit.

Jan Tegen-Dek, je hebt je toewijding ook tot tegen het dek van je leeftijd opgestapeld. En of je thans je ledigheid zat te betreuren in Harderwijk, of in New York of in Rome, het zou geen verschil maken. Je bent het misschien wel prettig gaan vinden om niks om handen te hebben en 't Harderwijker Nieuwsblad van eergisteren te gaan zitten lezen onder een bloeiende kastanjeboom of 't knijpenhokkie te verven of de gevallen blaren aan te harken, zodat je tuintje er op Zondagmorgen net zo netjes beredderd bijligt als de metoren van de binnenschippertjes in de Wijnhaven van vroeger.

Misschien is dat allegaar helemaal niet zo onplezierig, Maar dat je 't bedrijf allenig moest laten en dat jij, die er een rol in gespeeld hebt, waar ze nog over praten, daar nou niet meer verwacht werd. Ja, dat was het belabberde waar je via Valencia overheen moest. En die weerlagse bedrijven blijven toch maar groeien, of je 't verknoersten kon of niet, Met die gedachten, Jan Tegen-Dek, lopen er honderdduizenden doelloos hun hondje uit te laten. En zij, die vandaag-den-dag zo sakkerjuus onmisbaar zijn, zullen je lot delen in een heel verre toekomst, maar die in sneltreinvaart nabijkomt. Zo werkt de wereld maar staag voort.

De ouwe dag van Jan Tegen-Dek was, er immers ook voor ie er erg in had. Maar z'n geheugen is nog prima, want hij heeft eigenlijk heel duidelijk uit de doeken gedaan, wat er bij hem nog van vroeger bekend was.

"Dat is begonnen met het laden en lossen van zeilschepen en d'n ouwen Heer Piet Thomsen had voor dat werk een ploeg van acht man, die ze de Gouwen Ploeg noemden." Waarom zij dat een gouden ploeg vonden is mij nog niet duidelijk geworden. Het zal wel geen toespeling inhouden op de munt, waarin de arbeidsprestatie werd betaald, al ging het gezwoeg ook dag en nacht door met een ongeregelde of eigenlijk helemaal geen dagindeling. Wie de Gemengde Berichten uit die tijd naleest begrijpt wel, dat er meer ongelukken dan goud over die toenmalige bootwerkers nederdaalden. En toch ging het met de "sukkel winch", die, zoals Jan Tegen-Dek ons weet te vertellen: "met de hand bewerkt moest worden. Daar stonden vier man an de slingers te draaien om de lading aan dek op te leveren. Maar ze moesten ook de zeilen te drogen zetten en opbergen en als ze later 't schip weer gelaaien hadden, moesten ze het weer optuigen en zeilklaar maken voor de uitreis".

Hiermede heeft Jan Tegen-Dek meteen een duidelijk beeld gegeven van wat in 't begin van de zeventiger jaren van de vorige eeuw een 'scheepstuig-aannemer' was, een beroep, waarvan het huidige geslacht geen begrip meer heeft. In de geschiedenis van Thomsen's Havenbedrijf wordt het genoemd als te zijn beoefend geweest door Peter Thomsen, die zich associeerde met de expediteur

F.P. Röpcke en zo de firma P. Thomsen & Co. in het leven riep, o.a.: “tot uitoefening van de bedrijven van optuigen, laden en lossen van zeeschepen”.

“Voor ‘t opbergen”, vervolgt Jan, “van de gereedschappen had hij” (hij - want er bestaat voor Jan alleen Meneer Thomsen) “had hij in de Zalmhaven een lichter leggen met een kantoortje er op om zijn volk uit te betalen. Als enige stut en steun bij de leiding van dit bedrijf beschikte de firma over één voorman of baas, ene Martinus van der Ven”. Later kon ook de zoon van Piet Thomsen zijn jonge krachten en zijn enthousiasme er mede aan wijden om de zaak vooruit te brengen. Dat lukte ook, dank zij tevens een gunstige conjunctuur in verband met de ontwikkeling van de stoomvaart. Jan weet dat heel goed: de stoomvaart is hard toegenomen en de zaak is hard vooruitgegaan en meneer Thomsen heeft hard gewerkt”.

Gedurende mijn gesprekken met leiders en arbeiders van Thomsen heb ik nooit anders gehoord, dan dat bekende Rotterdamse geluid, dat werkgevers en werknemers wederkerig elkaars harde, moeilijke arbeid prijzen. Van al die grote Rotterdamse bedrijven, die een wereldhaven hebben gecreëerd kan ditzelfde met enige eentonigheid worden herhaald.

“Toen heeft de firma al het erts van de firma Krupp in handen gekregen” vervolgt Jan. Met dezelfde regelmaat waarmede de buffels van Saidja’s vader werden afgenomen, ontving integendeel de jonge firma P.Thomsen & Co. even gestadig haar op drachten: “en de graanschepen van de firma Solleveld en van der Meer . . , toendertijd van de Zwarte Zee . . , en de wilde waart van de firma Ruys en al het werk van de K.N.S.M. en van de Neptun uit Bremen”.

Expansie kon niet uitblijven, zij het ook, dat deze in ons oog, gewend aan de verhoudingen van tweede helft 20e eeuw, beminnelijk bescheiden was. Want van de lichter, die daar in de smurrie tussen de ouwe matrassen en de dooie honden in de Zalmhaven lag, verhuisde de firma naar de vaste wal van het continent Zalmhaven. En daar, aldus Jan Tegen-Dek: “heeft hij ontzettend hard gewerkt met als hulp de Heer Fekkes, die hij in dienst heeft genomen om dan ‘s morgens om zes uur op kantoor te zijn om het werkvolk aan te nemen en dan verder tot ‘s avonds laat het werk af te gaan met een sleepboot. Want dat wier het meest uitgevoerd op de Maas, zogenaamd “aan de boeien”, want aan havens hadden we alleen Spoorhaven en Binnenhaven en dan het Entrepot en dat was alles. Natuurlijk is het bazenpersoneel erg uitgebreid”.

Dan noemt Jan hun namen nog op: Hein van Dinter, C. Manse, W. Tertoolen, Piet van der Elst en later Willem de Wies, Gerrit Schoots en Willem de Boer. Mag ik dan op eigen initiatief een leemte aanvullen door hier baas Jan Tegen-Dek aan toe te voegen, die, dacht ik, in dit rijtje gerust vooraan had mogen staan. “Maar nou komt er toch effatief expansie, waar we niet goeiig om glimlachen met een mondhoek. Toen is er op de Zalmhaven een nieuw kantoor gebouwd. Da’ zal zowat 1895 geweest zijn, als ik ‘t wel heb, en daar is de Heer Thoenis op kantoor bijgekomen en ook de Heer Key. En toe’ is het werk bar hard toegenomen en zijn er ook meer havens bijgekomen, Rijnhaven, Maashaven, Eerste en Tweede Katendrechtse Haven en ben d’r op grote schaal meer personeel en bazen angeschaft en heeft P.Thomsen & Co. opgehouden te bestaan.”

Dit onverwachte einde van zoveel arbeid onthutst me even, Maar Jan knijpt wat fijne rimpeltjes om z’n lachende ogen en geniet van de apotheose, die hij als een geroutineerd redenaar plotseling oproept: “Toen is het in 1911 Thomsen’s Havenbedrijf geworden”.

Niettemin sleurt hij me weer mee laag, want Jan Tegen-Dek verliest de moeilijkheden niet uit het oog, die zich bij voortduring bleven voordoen: “Het lossen en laaien was niet zo erg gemakkelijk, omdat die tuigazie op de meeste boten niet geschikt was om overboord te werken en dan mos er al ‘s dikkels een draad met blok buiten op de lichters bevestigd worden om de hijs buiten boord te hiefen en kranen op de wal was ook tobben. vroeger in de Spoorhaven most er alle hens an te pas

kommen om een kraan te verplaatsen. Later zijn er elektrische kranen gekomen maar die most je ook met de hand verplaatsen en dan hadden ze een vlucht, dat ze maar net percies op de boot in de ruimen konden werken. Zo hebben wij dan die jaren weg moeten tobben, wat wel eens stagnatie opleverde. Maar de Heren Thomsen en Key hebben de zaken weten op te werken”.

Een oude, rustende bootwerker geeft ons een merkwaardig beeld van de tijd, waarin hij jong was. Tijdsbeelden zijn van grote waarde voor het begrip der historie. Kunstenaars en historici hebben vaak getracht het verleden te reconstrueren en hun werken zijn vaak minder pregnant, dan dit maar monter voortvloeiende relaas. Wij begrijpen, wat het leven is geweest van een Peter Thomsen. Wij zien het sappelen van een zekere meneer Fekkes of een Thönis of van Jan Tegen-Dek zelf, die in de zwijgende stoet der voorbijgegane geslachten onbesproken zouden zijn vergeten. Het zijn gestalten, die, gedreven door een onbegrijpelijke maar dwingende noodzaak, gewerkt hebben aan de grootheid van de Rotterdamse haven, Een atoom van hun reputatie zit in het kolossale volume goodwill van Rotterdam. Men kan zich met de Existentialisten afvragen, of het bestaan in wezen zinloos is, terwijl er toch een zinvol geheel van gemaakt wordt door hen, die op bepaalde plaatsen en in bepaalde tijden werkten aan een toekomst, die zij onmogelijk konden peilen. Een mysterieuze intuïtie voert de mensen tegen een berg op, die zij zelf al maar hoger opbouwen.

“De Heren Thomsen en Key” gaat Jan weer verder, “zijn voorstanders geweest van graanelevator, die er ook door die graanelevator-maatschappij ingevocht is moeten worden. En toen de Maashaven er was, heeft meneer Key het plan opgeworpen om daar een opslagplaats te nemen met grote laadbruggen om de ertsboten en de kolenboten mee te lossen en ook te laaien. In die tijd is meneer Backx gekomen en is meneer Thomsen zijn rust gaan nemen en hebben de heren Key en Backx als directeuren de zaak zo hoog op gewerkt, dat ik kan wel zeggen, alsdat het de grootste zaak is geworden in Europa. Ze hebben ook meer beschaving onder het bazenpersoneel weten te brengen, zodat het hele bedrijf op het goede peil is gekomen. En als je mijn vraag is het nou de vertrouste firma van heel Europa”.

Zelfs Jan Tegen-Dek, die zowat in 1867 zal zijn geboren, heeft niet alles uit de begintijd van Thomsen’s Havenbedrijf meebeleefd, maar als een goed historicus geeft ook hij zijn bronnen aan: “Hoe ik dat nou allemaal zo weet van dat oprichten van d’n ouwen Thomsen, dat zit zo: Al die ouwe luidjes, die toen nog in die gouwe ploeg gewerkt hadden, zijn in het pakhuis aan de Zalmhaven te werk gesteld. De oudste als pakhuisbaas en de anderen deen daar stroppen splissen en zoals ik al zei bij het licht van die snotlampen, dat je neusgaten en je oren dichtzaten van de roet. En d’r was altoos wat te rippereren aan die graanmanden, want vroeger moesten die granenboten met de hand gelost worden en als wij dan ook wel ‘s niks te doen hadden, dan vertelden die luidjes van hun vroegere werk en zo wist ik percies hoe dat gebeurde.”

Uit: Cocheret 1952

1952, Wessel Kamphuis (), bootwerker

Het gesprek was nog geen minuut oud, of ik wist, dat hij een man van daden was maar een, die naast zijn daden zijn woordje, zijn prevelement, niet veronachtzaamde.

Hij stak het niet onder stoelen en banken, dat hij, jong nog, bootwerker was geworden, net als zijn vader toen ook was, in een tijd, waarin het recht van de sterkste - lichamelijke sterkste wel te verstaan

Sjaak van der Velden, 2025

- een der stutten was; waarop het welslagen van dat beroep berustte. Een tijd ook, waarin een paar in moedeloosheid binnengeklokte borreltjes voldoende waren om een beste vent, waar je als maat in goeie kameraadschap mee gewerkt had, tot gevaarlijke vechtlustigheid aan te hitsen. “Dan kon je dat niet ongedaan maken door te zeggen: Luister eens hier, amice..... nee, dan most je ,, e .., nou ja, wat anders zeggen en hem een haal voor z’n je-weet-wel geven. Ja, ik weet wel, da’s niet prettig. Maar iets anders kon je niet doen.[...] Meneer, in wezen heb ik een grote hekel aan rauwigheid en aan vloeken. Daar zoek ik ook mijn kracht niet in. Maar voor dat er een bootwerker met een kwaai dronk naar je luistert, moet je de taal spreken, die zo’n man verstaat en dat is wat anders as dat er op de naaikrans Dorkas wordt gesproken.”

“Kijk ‘s, ik ben daar in Zuid aan de Rijnhaven geboren, waar nou “de Eersteling” staat en waar we toen in ‘t weiland speelden. Ik ging op school bij Meester Piet van Bokkel en wij noemden hem natuurlijk Bokkie, want U zal het wel merken, dat wij in ‘t bootwerkersbedrijf de mensen ‘t liefst met bijnamen noemen.[...] Bokkie had een openbare lagere school, maar ‘t was zelf een echt plattelands christelijk dorpsschoolmeestertje. Eens per jaar was er openbare les, als de hoogste klas van ‘t school afging en dan liet hij ons een liedje zingen. Ik ken het nog uit mijn hoofd:

God zij met U!

Wie deze wens U meegeeft als een bee,

Hij geeft U ‘t beste wat hij heeft

In ‘s wereld wel en wee.

Toen ik op mijn twaalfde jaar van ‘t school ging, vroeg Bokkie mij, wat ik worden wilde. Ik zei: Matroos, da’s m’n vader ook geweest. [...] M’n vader was zeeman in hart en nieren, maar die heeft terwille van moeder een job aan de wal genomen”.

Kamphuis is ook gaan varen. Op een Maassluise haringlogger. En toch had Kamphuis mirakel geluk, omdat ie op een zeillogger kon aanmonsteren, “want je mot rekenen”, zei hij, “dat die verrekte bommen er nog waren”.

En zo was dan het eerste geluk in zijn leven gekomen. Ik zal U de details van zoveel kindergeluk besparen. Maar als Kamphuis binnen was, en dat is niet een aanduiding van zijn maatschappelijk welvaren, dan ging hij, als vader’s enige zoon de haven in, waarvan hij het bedrijf immers allang door had. Hij zit daar voor me als een figuur, die me na een kwartier met belangstelling vervult. Hij steekt voor de zevende maal z’n pijp weer aan, omdat ie bij het praten altijd dooft. Hij legt z’n linkerbeen, of als ‘t zo gevalt zijn rechter over de rand van de fauteuil, hij wandelt rond me heen om te acteren, hoe zo’n bootwerkersbaas het ruim inschreeuwt, dat choassame-pot-hier-en-daar die baal in de weg niet beschadigd mag worden.

Nee, hij vloekt niet. Heus niet. hij zet zo alleen maar krachtige leestekens in zijn zinnen om ze voor bootwerkers duidelijk te laten zijn. Als ‘t zover is, zal onze Lieve Heer zijn hart evengoed verstaan, als de bootwerkers zijn verlangens, die immers alleen maar verstaanbaar zijn, als de r’s er in onweren. Kamphuis z’n vader werkte bij Drughorn en de jonge Wessel ging dan, toen al, informeren in dat bootwerkerskroegje van Opa Zwaan, of vader werk gekregen had. Want waar bootwerkers samenkwamen werden altijd maar argeloos van die cafétjes geopend.

Toen werd Kamphuis afgekeurd voor de vaart wegens z’n oren. “Je bent niet doof”, had de dokter gezegd “maar je wordt het”. En Kamphuis had daar, snotneussie als-ie nog was, prompt op

geantwoord: "Nou, jij leg mijn in 'n kisse". "Wat bedoelie?", had de dokter gevraagd. "Je kon me nessegoed gezegd hebben, je ben niet dood, maar je gaat dood en dat wist ik al".

Hij had een poliep in z'n oor. Vandaag de dag belet hem dat niet om te horen en dan messcherp te beoordelen, wat er rondom hem wordt gezegd. Maar ja, hoe gaat dat dan? Toen volgden verkering, herhalingsoefeningen en eindelijk bootwerker worden. Maar eerst heeft ie nog wat anders gedaan. Je had vroeger van die "kissiesmannen". Dat waren een soort parlevinkers, die bier en clandestien jenever verkochten. Die laaiden bier en gingen met roeiboten door de Rijnhaven om d'r lui flessies aan de bootwerkers te slijten. Ze hadden een jongen aan boord om de lege flessen te spoelen, natuurlijk allenig maar in het water van de Rijnhaven. Zo is hij ook begonnen. Maar omdat er geen vooruitzichten waren is hij kraantjesjongen geworden, voor een daalder, aan boord van die granenboten. Dat "kraantje" heeft niet met bier te maken. Die graanboten werden toen met de hand gelost, want de graanelevator is pas van 1904. Die winch met mudsmandjes liep door en dan trok hij aan een endje touw, de staart dan zogezegd, die over 't staartblok liep om die manden op te halen. Zo is hij geleidelijk aan in het werk gekomen; "Ik had geen ontwikkeling. Alleen praktijk. Als ze me vroegen: waarom doen je 't zo? dan zei ik: verrek nou, zo hoort het! Ik wist niet waarom. Ik dee het. En als ze meer wilden weten, zei ik ik: krijg de zenuwen!"

Want dat zeien die bootwerkers altijd. "Ik heb nog niet zo lang geleden eens voor de radio gesproken over 't havenwerk en dan mot je dat eerst op schrift inleveren, he? Toen liet ik een bootwerker zeggen: ik lach me een hoedje. Zeggen ze dat dan?, vroeg die meneer. Natuurlijk niet. Wat dan. Die zeggen: 'k lach me de zenuwen of een rolberoerte of zo ...

Nou, dan moet je dat hier ook zeggen.

Maar kon ik nou over de radio alles zeggen, zoals de bootwerkers dat tot uiting brengen? Had je wat beleefd. Ik dee 't maar een beetje liefies aan."

Enfin Kamphuis is bootwerker geworden. Bij de Hellevoeters.

"Wat zijn dat?"

"Dat waren de bootwerkers van Piet van Koeveren & Co. Die directeur kwam uit Hellevoetsluis en dus heette zijn volk "de Hellevoeters". Want bootwerkers houden niet van die gewone officiële namen. Zij hebben hun eigen kwalificaties. De ouwe Kees Swarttouw woonde in Delfshaven bij het bruggetje en de bootwerkers hebben alleen 'Kees van 't Bruggetje' gekend. De vader van Kamphuis stond bekend als de "Lange Wessel". Toen zijn zoon zich als Kamphuis aandiende, zeien ze "Barst nou gauw je vader hiet Wessel". Hij antwoordde prompt: "Verrek, ik zal mijn eigen vader toch wel kennen?"

Na zijn "stage" bij de Hellevoeters is Kamphuis bootwerker geworden bij Piet Thomsen. "Maar we werden alleen betaald, als we werkten. Op andere dagen most je je per se komen melden en dan was 't afwachten of je voor een kwartje per uur werd angenommen. Als ik 's Zaterdags bij mijn vrouw kwam met f. 30,- viel ze me niet om m'n nek van plezier. En als ik met f. 6,- kwam, begon ze niet te schelden, want zij rekende: jij verdient f. 13,- in de week. Dat weet ik nou allang. En als ik met f. 30,- thuis kwam, kreeg ik geen stukkie vlees meer".

Misschien was het ook wel, dat Kamphuis, gesterkt door het inzicht van zijn verstandige vrouw, tegen z'n kameraden in de vakvereniging zei: "Kijk 's, als jij voor een gulden van wat je verdient jenever wil kopen goed, da's jouw zaak ... mot jij weten ... al ben ik zelf geheelonthouder ..., als je maar weet, dat je voor die gulden dan ook niet nog 's biefstuk kan krijgen".

Dit was een economische theorie, gebaseerd op het motto, dat er in het proefschrift van Dr J.E, Vleeschhouwer staat: "Qui dit menage, dit calcul", maar nu ook voor bootwerkers verstaanbaar.

Trouwens Kamphuis, die niet linguistisch geschoold is, ziet duidelijk in dat bootwerkers een eigen taal

of jargon spreken, dat in het gewone Nederlands overgezet moet worden om in hun kringen te worden verstaan. Hij vertaalde de artikelen, die er met betrekking tot de havenarbeiders in de pers verschenen, werkelijk in bootwerkerstaal en dan begrepen zij het ook. Met vreemde woorden moet je ze van d'r lijf blijven, maar het is intussen opvallend, hoe goed Kamphuis ze zelf weet te hanteren. Hij vertaalde ook nog een toespraak, die een communistische propagandist tot een van Kamphuis' buurtgenoten richtte, toen hier in Rotterdam de gemeenteraadsverkiezingen op til waren. "Ja ik zag 'm staan blerren aan de overkant, Ik zeg, Moeder, ik trek effe m'n jassie an, want ik mot daar wat rechtzette. Nou ik ga daar bij staan en ik laat die gozer eerst uitpraten en toen tikte ik 'm eens op z'n schouwer en ik zeg: sjeffie luister jij nou ook nog eens effe naar mijn. Ja, ik heb een beetje temperament, mot je rekenen en toen heb ik hem 'n kwartiertje lang onder handen genomen, waar ie niet van t'rug had. Toen heb ik hem aan z'n verstand gebracht, dat mijn straat mijn straat was en dat we daar met z'n allen op de Partij van de Arbeid stemdennee vader...mot je net bij mijn kommen. [...] Ze mochten me niet altijd, hoor. Maar dat kan ik niet helpen. Wat wit is, is wit en wat zwart is, is bij mijn zwart, onverschillig wie het me anders wil ansmoezen. Och mens, laat nou mijn vrouw, die helemaal buiten de vakbeweging bleef, op een goeie keer tegen me zeggen: ik wou vanavond wel eens met je mee naar het Verkooplokaal. Ik zeg, best Moeder, jij mag altijd en overal met mijn mee .., maar je heb 'n mooie gelegenheid uitgezocht, dat moet ik zeggen: Wijnkoop en van Burink hadden die avond een vergadering met debat belegd. We zitten daar in die zaal en toen kwam er een ogenblik, waarop ik dacht ook mijn woretje te moeten zeggen. Ik laat mijn vrouw allenig zitten en toen ik het trappie van het podium opging brak de hel al los en schreeuwden ze allen: 'daar hebbie die vuile rotverraaier! Slaat 'm z'n harsens in!.' Ik heb je al eens meer gezegd: zoiets mot je onder bootwerkers niet al te letterlijk nemen...alhoewel .. er is daar toen 's avonds nog iemand op het toneel met een stoel op z'n kersepit geslagen, dat ie koud tegen de grond ging en z'n vrouw schreeuwend an hem stond te trekken.

D'r is me niks gebeurd, maar toen we 's avonds naar huis gingen, had m'n vrouw het finaal bestorven van de zenuwen. Zij is nooit meer meegegaan naar een vergadering. Ik had mooi praten dat het zo nou eenmaal onder bootwerkers toeging. En eigenlijk, meneer, schreeuwden die mensen allenig hun leed maar een beetje uit."

Toen heb ik na dat laatste zinnetje even naar buiten zitten staren en raakte ik de draad van het verhaal kwijt, want Kamphuis praatte verder. "Ja, als ze een gijnt je maakten, was het gewoonlijk ook nogal hardhandig. Vroeger had je van die stutten in de ruimen ,..., de schepen zijn tegenwoordig anders gebouwd ...en als we erts losten en die bak moest naar boven, dan sloegen we de haak om zo'n poot heen en kon hij niet omhoog. Dan stond die winchman voor aap. Of we legden de bak onderste boven met alleen maar een dun laagje erts op z'n onderkant..."

"Maar waarom deden jullie dat dan?"

"Zo maar. Niks as pesterij. We waren op onze manier grappig. Dat was adat.

Zo'n bak zat met drie haken vast, als hij opgehaald werd en als hij leeg terugkwam; hing hij soms aan twee of zelfs aan ene haak. Roept die winchman van boven: Motten jullie 'm aan een of aan twee haken? Desnoods zonder! riepen ze terug. Die winchman, die ze hadden staan sakkerjuwen was een vent als een boom en om een gijntje terug te doen slingerde hij die zware bak zo maar met z'n handen dat ruim in. Bovenop een van de arbeiders, die meteen morsdood was. Daar heeft ie een half jaar voor op de Noordsingel gezeten en toen hij terug was, heette hij nooit anders meer dan 'de Bakkegoier.'

Het ging rauw en om je staande te houden, moest je, of je-wou-of-niet, zelf ook hard zijn. Nog eens een keer staan daar in een ruim een vader met zijn zoon als maats te werken. Ze maken aanmerking op de vader en dat kan die zoon niet verdragen. Die wordt zo wild van woede dat hij z'n mes trekt en er een koud maakt. Ook de gevangenis in. Begrijp je nou niet dat ik voor alles vakverenigingsman geworden ben om het bestaan van die mensen omhoog te halen?

Ja goed...als 't moest heb ik er vroeger ook op geslagenvoor ze 't mijn deeën

Toch sloofde diezelfde man zich in zijn vrije tijd uit voor een kinderkoortje om die jongens en meisjes met een lief versie van de straat te houden. Daar was natuurlijk altijd geld voor nodig. "A1s ik bij Meneer Key wel eens wat vroeg voor een goed doel, kon hij ook vloeken, maar dat meende die man net zo min kwaad als een ander.

"Jullie eeuwig en altijd met je -zal-mijn-pot-hier-en-daar-gebedel ...en dit-en-dat-pot-hier-en-daar hier heb je en twintig gulden en sodejeweetwel maar op!" Maar als ik over mijn loon kwam praten stond hij me goed te woord. Die man had immers ook van alles an z'n kop en ik ben geen kostschoolmeisje, dat niet tegen een hartelijk woord ken.

We gingen eens met z'n viere kameraden 's avonds om zeven uur van 't werk naar huis. Daar was ene Pijl bij. Toen die in zijn buurt gekomen was, verliet hij ons en gingen wie met z'n drieën verder. Later hoorden we van z'n vrouw, dat Pijl een ongeluk had gehad en dood was. Toen komt er de andere morgen een majoor an de politie en die zee: Pijl is dood.

"Heb ik ook vernomen, zeg ik"

"Pijl is dood en hoe komt dat?"

"Ik zeg: zeker gebrek an asem."

"Ik doen U een vraag."

"Maar je mot geen krankzinnige vragen stellen. Weet ik waar Pijl gebleven is?"

Maar diezelfde Pijl laat een vrouw met 8 kinderen achter. We zeien tegen mekaar: lappen! want dat mens zat zonder centen. Nou is lappen mooi gezegd, maar wij waren gesjochte jongens voor wie een kwartje een stuk geld was. Toch ben ik met een bussie rondgegaan, maar dat vond meneer Key niet goed. Er wordt hier niet met bussies rondgegaan! zei hij.

Ik zeg: geef jij dan dat mens d'r centen, want die motten er komen. Muurvast!

Nou .., verdit-en-dat zal niet gebeuren.

Dan gaan ik pot-hier-en-gunter-wijd weer met 'n bussie rond. We stonden dikwijls genoeg als katten met dikke staarten tegenover elkaar. Key vloeken, maar hij heeft best voor die weduwe gezorgd.

Maar best! Laat je bussie maar staan, zei hij.

Die Backxies waren heel anders. Die waren eigenlijk te bescheien voor die bootwerkerswereld. Maar ze hebben een donderse hoop goed gedaan. Laat ik je dat vertellen. Maar dat mocht' nooit iemand weten. Enfin, daar kom ik nog op terug. En 't gekke is, dat ze nooit een bijnaam hebben gehad. En dat in een bedrijf, waar zelfs een drijvende stukgoedkraan 'jojo' heet. Die staan ook administratief uitsluitend als Jojo I, II en III te boek. Zij kwamen net in die tijd, toen de jojo populair was. Ik weet niet, of je ze kent: zo'n stukkie speelgoed, dat aan een draad op en neer danst en waarmee toen zelfs volwassenen op straat liepen te jongleren. Omdat die kraan ook zo vlot op en neer ging, had de bootwerker met zijn humoristische kijk op menselijke eigenschappen en dingen 'm dadelijk jojo genoemd. Dit is zo gebleven, maar ellenig bij Thomsen's Havenbedrijf als een typisch voorbeeld van bedrijfsjargon."

Het behoeft geen verklaring, waarom iemand “de Gele” werd genoemd, maar het is voor de outsider minder evident, waarom de bootwerkers, die bij Thomsen waren aangenomen, zeiden dat zij voor “meneertje” werkten.

“Wanneer er volk voor een boot was werd er bij Thomsen appel gehouden door een baas die er op gesteld was dat iedere opgeroepene niet “present” zou roepen, maar zich beleefdelijk zou melden met de woorden ‘Ja meneer!’ Wie iets anders riep, werd bij herhaling verzocht van zijn aanwezigheid blijf te geven net zo lang tot het ‘Ja meneer!’ had geklonken. Wie dit nu verneemt, vindt deze verplichte hommage aan een baas wat wonderlijk. Laat staan, wat de bootwerkers er toen van dachten. Zij merkten zeer goed op, hoe dat ‘meneer’ als een fluwelen streel over de ijdelheid van die baas ging. Onmiddellijk heette hij “meneertje”, maar met het spottende diminutief dat de opgeblazenheid tot haar ware proporties terugbracht en de vormelijkheid van de vertoning volkomen kraakte.

Niet altijd is de herkomst van die bijnamen terug te vinden. De “Jongens van de Rijnhaven”, die vijftig jaar geleden het erts met de hand losten, schepten er bakken mee vol. Hun gereedschap bestond dan ook uit een een puntschop en een piek. Die laatste diende om ‘s winters het vastgevroren erts uit elkaar te slaan. Als die bakken vol waren, werden ze overboord gezet. Er waren “Santanderbakken” en dan is die naam ethymologisch duidelijk, want alle erts werd naar zijn herkomst genoemd. Maar waarom werden de kleinste “apenbakken” geheten? Zelfs een Kamphuis weet het niet. In de bootwerkerstaal treedt het “apie” ook nog op ter aanduiding van het gewicht van een kilogram.

Kamphuis noemt me nog veel meer bijnamen. De ertsploegen, die bij Wm. H. Muller & Co. werkten, werden de “hooiboeren” genoemd. En alle ouwe vasten waren de “Gezalfden”.

Gedurende een staking in Rotterdam, hadden Muller & Co, dat van huis uit een ertsexpeditiebedrijf was, vaste mensen voor de overslag van erts in dienst. Het eerste werk, onderkruiperswerk dus, dat deze arbeiders verrichtten, was het lossen van een hooischuit. Van dat ogenblik zijn de ertsploegen van Muller & Co. nooit meer anders genoemd dan de “Hooiboeren”. De “Gezalfden” echter waren familieleden van bazen en hoofdbazen, die bij het aanwerven van volk het eerst in aanmerking kwamen. Dit nepotisme was voor de Rotterdamse bootwerker moeilijk te verdragen. De moeiteloze gladheid, waarmee deze uitverkorenen zich in het werk drongen, kwam tot uiting in de naam “Gezalfden”. Er zit zo iets oud-testamentarisch in, iets zoetzappigs van genegen verwantschap, waar de Rotterdamse bootwerkers een kwalijke geur uit opsnoven, maar waar zij machteloos tegenover stonden. Die voorkeur voor bloedverwantschappelijke relaties deed zich veelvuldig gelden. Een broer van de ouwe Swarttouw stond immers zelf aan de winch. Gezalfder kon het toch niet?

Bij Thomsen heetten de ertsploegen “Krupp-ploegen” omdat Krupp voor het overladen van erts de voornaamste opdrachtgever was. Een van de vooraanstaande bazen zei altijd: Noem mij maar geen baas. Zeg maar Pooier. Nou, vond Kamphuis, “dat is niet mooi meer en we ben ‘t vergeten. Soeda. En als je aan Frans de Ruyter vroeg: waar woon je? dan antwoordde hij: Loods 7, want zodoende wilde hij maar uitbeelden dat ie dag en nacht in loods 7 stond.”

Ik vermoed, dat we nog wel meer bijnamen zullen tegenkomen. Wanneer ik de draad van mijn interview met die prachtige Rotterdamse bootwerker hervat, dan zien wij, dat hij ten slotte als vaste arbeider voor Thomsen ging werken. “We hebben vroeger wat ‘n tijd verdaan met wachten. Ook op je centen. Dan stond je ‘s Zaterdagsnacht om 12 uur nog te wachten op je loon. Had je in die tijd per week op vijf, zes verschillende boten gewerkt, dan moest je wachten tot al die boten een voor een afgerekend waren. Dan kwam je net zo dikkels voor ‘t loket als er boten waren geweest, waarop je gewerkt had, al was ‘t soms maar een kwestie van een of twee kwartjes.

De “Lange” zat achter het loket met een lijst, waar hij zijn hand voor hield. Ik moch’ niet bij ‘m afkijken! Dan vroeg ie: wat hebbie verdiend? Had je, bijvoorbeeld aan twee boten gewerkt en je zei f: 12,- dan zei hij: dat lieg je. ‘t Is maar f. 11,60. Het duurde dan ook niet lang of de bootwerkers gaven geen antwoord, als de “Lange” met z’n hand maar altijd schuw en stiekum voor z’n loonlijst vroeg: Wat hebbie verdiend? Dan zeien ze: Steek de moord maar, betaal mijn maar uit wat er op dat papiertje van jou staat. Dat willie toch?

Vandaag de dag vind je Vrijdagsmiddags je afgepaste loon in een enveloppie en niemand die je afblaft. Maar toen stond je toch maar de Zaterdagavond en een stuk van de nacht op je centen te wachten. En waarom? Je begrijpt toch, dat daar weer allerlei beroerdigheid van kwam, met natuurlijk dat eeuwige kroegie in de buurt, niks as narigheid van mannen, die bezopen thuis kwamen bij de vrouwen en de helft van d’r loon kwijt waren. En dan kift onder mekaar. Knokken want er was er een bij, die oersterk was en als ‘t ie een neutje gehad had; wou die vechten. Ik ben Dempsey, zei hij dan. U weet wel., dat was toen die Amerikaanse bokser, die nog door een Fransman is gevloerd. Maar met, dat ie er op straat een te lijf wil ... ik ben Dempsey! ... toe’ zeit er een ander: En ik ben Carpentier! En daar ging Dempsey tegen de stenen. Wat hebben we gelachen .., want nou had ie er een getroffen, die hem wel rauw lustte: En zo was dat in ons vak: mekaar overbluffen.

Een ging d’r op een gehuurde motorfiets toeren met z’n maat achterop. Toen hij bij de molen van Piet Engel daar an de Maashaven kwam, was hij die vrijer kwijt. Die lag nog ergens onderweg te gillen, waar die motorrijer niet eens erg in gehad had!

Bij die ouwe Pieter Thomsen met z’n bakkebaarden ..., was ene meneer Fekkes in dienst, als boekhouwer en toen de zaak van de Zalmhaven, waar Kamphuis uit eigen ervaring niet over mee kan praten, naar de Joubertstraat verhuisde, kwamen er twee mensen, die de bootwerkers moesten aannemen. Dat was meneer Thönis ... met twee van die titteltjes weet U wel? en meneer van Herwaarden, die we hiervoor reeds als de “Lange” hebben leren kennen.”

“Werd die Tunus bij z’ n naam genoemd?”

“Wel nee. Die hiette “De Jood” want dat leek wel zo ., maar van Herwaarden hiette “De Lange” want dat was inderdaad het geval. Maar of Tunus, zoals wij zeien, volgens de Duitse nationaal-socialisten een jood was, weet ik niet. Want hij had fut in z’ n handen en hij sloeg er ook op, waar ‘t gepast was en dat is nou niet de meest markante hobby van de joden. “De Jood” had lef genoeg. En dat Tunus was in feite ook nog een bijnaam, want hij heette in werkelijkheid Thoenis of Thonis maar goed, iedereen dacht dat ie Tunus was. Die stond erop, dat je beleefd bleef en als je hem netjes wat kwam vragen, dan nam hij ook beleefd de moeite om ‘t je haarklein uit te leggen. Maar als er een bij hem kwam binnenrazen en geeveedeeen “lelijke vuile kelera-jood”, dan sloeg ‘t ie ‘m meteen voor z’n bek en de deur uit. Zoiets kon “de Lange” niet. En toch was ‘t ‘n beste vent, al hield hij altijd z’n hand stiekum voor ‘t loonlijssie, maar voor die hadden ze respect. Zij verstonden hem als ‘t op bakkeleien ankwam.”

Wessel Kamphuis steekt dan z’n pijp nog eens aan en vertelt altijd maar door: “Dat is natuurlijk geen chronologisch verhaal. Dat mot je er zelf maar van maken, want dat is jouw vak. Ach, ‘t is aardig om nog eens te horen hoe dat vroeger zonder de machinale lossing in z’n werk ging. We hadden in die dagen kolenwerkers, ertswerkers, graanwerkers, stukgoedwerkers en houtwerkers. Ieder z’n vak. Daar was zo maar vanzelf een soort specialisering in ontstaan en het gebeurde niet vaak, dat de bootwerkers zich met elkaars onderdeel van ‘t vak bemoeiden. Nou bestonden de ertsploegen uit 12 man, waarvan de bootsman en de winchman werden aangewezen. Die andere tien dobbelden”

“Dobbelen? ... hoe?”

“Doodgewoon met drie dobbelstenen en wie de hoogste ogen gooide, had de eerste keus. Om uit te maken, wie er een baantje aan dek kregen. Dat waren de baantjesgasten: een hullepie de bootsman en een overstomer, die de boom heen en weer haalde. De acht, die overbleven, dobbelden weer met wie ze maats werden. Dan begon de aanval op de lading in de buik van ‘t schip en werd dat erts met vier bakken met ieder twee man gelost. Als de luiken opengingen, lag dat erts natuurlijk als een berg met een punt omhoog. We werkten eerst de top van die kegel af tot er een vlak ontstond.

Vervolgens doorgraven tot je op de bottom kwam en dan de rest eruit. Die vier bakken waren de binnenzijbak, de buitenbinnenbak, de buitenbak..maar de vierde bak heette de “strafbak”. De twee, die de strafbak bedienden, stonden net op het plekkie, waar de bak neerkwam en moesten dan telkens in de erts massa op zij gaan. Daarom werd er juist om de plaatsen gedobbel. Sinds de invoering van de machinale lossing is dat dobbelen toen vanzelf verdwenen. Nou was er hier in Rotterdam een stuwadoor Karreman, die al z’n ertswerk afgaf aan Thomsen en die z’n broer Piet kwam mee over als baas. Als Thomsen een ertsboot aannam, was ik zeker, dat ik daar werk bij kreeg. Maar nou krijgt Thomsen van die Karreman de eerste Benisaf-boot met mooi zwaar goed te lossen en daar- kwamen ook de bootwerkers van Karreman op af. Dat stroomde daar toen in de Joubertstraat allemaal voor de ramen. “De Lange”, die daar al dat volk van Karreman naar binnen zag kijken, kreeg meteen de zenuwen. En hij maar de namen opschrijven, die Piet Karreman hem opgaf. Dat waren natuurlijk allenig de mensen van Karreman en stonden de mensen van Thomsen ernaast. Hebben wij groot gedonder gehad met de gezalfden van Karreman. Tot eindelijk na de ceremonie van het aflezen van de namen ook de teleurgestelden ‘t pakhuis binnendrongen en “De Lange” een pak slaag geven, dat de blauwe vonken eraf spatten. Toen was Piet Karreman bang geworden en hield hij z’n zalfpot dicht. Als die mensen dan aangenomen waren, werd er an ‘t pakhuis weer gedobbel, wie in de dagploeg en wie in de nachtploeg kwam. De dagploeg had een spil van zes uur 9s morgens tot zes uur ‘s avonds en de nachtploeg van zes uur ‘s avonds tot zes uur ‘s morgens. De meesten hadden liever werk in de dagploeg, maar als ‘t zomers erg heet was, wisten we ‘t wel: als je keus gooit, nemen wij de nacht! En dan dobbelden ze weer voor ‘t baantje en voor de keus van het ruim, waar ze te werk wilden komen. Als je niet bij-de-hand was, wier je te grazen genomen en probeerden ze wel, wat ze geraaien hadden, te heten te liegen. Maar tegen het argument: ben jij voor de gloeiende-zus-en-zo n haartje betoeterd, werd verder niet meer geprotesteerd. Zij schopten ook nog wel eens tegen een dobbelsteen, die met een laag cijfer boven kwam om zodoende te trachten het lot nog een klein handje te helpen, maar dan zette ik zo’n grote bek op ... en Kamphuis wees met z’n hand boven z’n hoofd aan hoe groot ... ‘k most ze altijd van m’n lijf houden. En dan ineens een beetje meewarig: nou ja, ze schelden wel erg, die bootwerkers, maar zij menen het niet zo kwaad. En ik ben heus nog wel eens onder de meest beruchten terecht gekomen. Daar stond je dan bij in de “Luizenhoek”, dat was de Grote Post voor de scheepstijdingen aan ‘t Willemsplein, waar je kwam kijken of er een boot voor meneertje bij was.

O, o, wat hebben we vroeger afgesappeld, meneer, als je dat met tegenwoordig vergelijkt. Maar we wisten niet beter. We wilden wel beter en we zagen wel, dat het beter kon. Daarom heb in de vakverenigingen eerlijk mijn best gedaan, zonder te kwispelen tegen heer en knecht. Mijn streven was altijd gericht op meer zeggenschap. Ik kon ook op een gegeven moment een betrekking krijgen bij de vakvereniging. Vroeger had ik dat graag, ja erg graag, gewild. En ‘t is gek, nu niet meer. Ik ging naar de Directeur om hem te zeggen, dat ik misschien wegging. “Dat zou me spijten”, antwoordde hij. Ik was jarenlang lid van het afdelingsbestuur van de Bond in Rotterdam en voorzitter van de ondervakgroep Havenarbeiders. Maar toen de Directeur zo zei: “ ‘t Zou me spijten” begon ik me toch

te realiseren, dat wij bij Thomsen wel schappelijk behandeld zijn. Ik kreeg een nieuwe baan, waarin ik ook nuttig voor de bootwerkers kon zijn”.

“Wat is nu je werk?”

“Assistent van de personeelsafdeling onder meneer Vosveld en eigenlijk zo’n beetje sociaal werker naast de sociale werkster, die zich vooral belast met het gezinsbezoek. Ik mag zeggen, dat Thomsen op dit gebied baanbreker is geweest. De jonge Backx is hier de leidende figuur. Van hem is het denkbeeld gekomen om allereerst het moreel van zijn bazen omhoog te brengen. Daarvoor zijn toen kantoorbedienden uitgezocht, die ik de praktijk van het vak moet leren”[...]“De jonge Backx heeft voor dat alles de stoot gegeven, maar hij zei altijd: je hoeft mijn daar niet voor in de hoogte te steken, want dat is toch maar flauwe kul.”

Ik ben nu instructeur. Ga je onderkruipers opleien? hebben ze me gevraagd. Och, de mensen zullen wel gaan begrijpen, dat het daar niet om gaat. In de oorlog is dat werk gestagneerd, maar na de bevrijding is het weer dadelijk hervat. En goed ook. Ik werk nu drie dagen op de boot en de andere drie worden besteed aan het opleiden van nieuw personeel. Dan heb ik ook spreekuur met de Kern en Dinsdags ben ik leken-rechter als lid van het Tribunaal onder de ouwe Mr Naayen. Thomsen is vooruitstrevend. En dat niet alleen. Het gaat immers ook om de manier waarop. U hebt nu de waslokalen en de cantine gezien.”

Wijzend op zijn keurige grijze uniform voegt hij er aan toe: “En Thomsen verstrekt ook solide kleren. Fifty-fifty. Niet cadeau. Wat hebben de andere bedrijven dat allemaal krankjorum gevonden. En nou meneer? Wat is er voor de pensioensregeling gevochten. Maar dat hadden wij bij Thomsen al in 1939. Ik wou maar zeggen, toen de acht-urenwet onder Aalberse was aangenomen brachten ze de bloemen bij Schaper. Op dezelfde manier breng ik in mijn gedachten een bloemetje bij Thomsen.”

145

Het is onnodig aan dit interview een samenvattende conclusie toe te voegen. Kamphuis heeft het in zijn eigen eenvoudige maar sterk beeldende taal al gedaan. Hij personifieert een voorbij tijdvak. Hij begon als een anonieme Rotterdamse bootwerker met niet veel meer dan de fut in z’n body. Hij heeft hard gewerkt voor zijn gezin in de beroerdste tijd van Rotterdam’s opkomst. Maar ten bate van alle andere bootwerkers-gezinnen heeft hij ook hard gewerkt aan de verheffing van z’n vakgenoten. Tot hij op een goede dag zijn patroon aan zijn zijde vond.

Uit: Cocheret 1952

1952, Fekkes, Kalis en Tellekamp

Ik moet nog even terugkomen op de tijd, die Jan Tegen-Dek ook al heeft aangeroerd, toen ‘dat loestige zeemansleven’ uitgevierd werd op een kof of een schoener, die via den Briel, het Voornse Kanaal en Hellevoetsluis het zeegat uitzeilde. Want: ik heb visite van drie bootwerkers, waarvan de jongste 74 jaar oud en bijkans maar een baneus is in dit gezelschap.

Zij hadden net als Jan Tegen-Dek de tijd meegemaakt, waarin de associatie van de ouwe Peter Thomsen met Ropcke tot stand kwam en de lading gelost wiervanzelf met de sukkelaar, baalt je voor baalt je, waarna dan de takelaars optraden om ‘t schip weer netjes in z’n want te zetten en zeilklaar te maken.

Sjaak van der Velden, 2025

Mijn vier berichtgevers want Kamphuis is er inmiddels ook bijgekomen, geraken bij het onderling weerzien in een bepaald gezellige stemming, terwijl ze onder een kopje koffie en een sigaar nog eens over die tijd van vroeger kunnen klassioneren. Toen zij een paar uur later vertrokken, waren zij pas voor de helft uitgesproken en hebben zij het gesprek in de tuin nog even voortgezet. Zij herinneren zich vijf takelaars, die gewezen zeelieden waren en waarvan Peters nog met de ouwe Thomsen had gevaren. Deze was dus zelf ook zeeman geweest, die, als zovele anderen, een tjop aan de wal had gezocht om de kost te verdienen. Hij begon nu eens geen kroegje in de Zandstraat, maar werd liever scheepstuig-aannemer, zich stellig geenszins bewust van het feit, dat er soms "lelijke jonge eendjes" worden uitgebroed, die voorbestemd zijn om tot statige zwanen op te groeien. Fekkes, Kalis en Tellekamp kunnen gedrieën de herinneringen van Jan Tegen-Dek nog aanvullen met zelfs de namen van hen, die in de eerste rommelige jaren van het bedrijf de ouwe Thomsen hebben terzijde gestaan. Tinus van der Ven was baas, hielp mee bij de lossing en hield toezicht op het optakelen, dat aan de geroutineerde zeelieden Karel Wilse, Karel Moor, Piet Weiler, Koos Rexwinkel en de ouwe Peters was toevertrouwd. Het is nog een wonder, dat de familienamen van die takelaars van zowat 80 jaar geleden bekend zijn, want de overgrote meerderheid van alle bij het havenbedrijf betrokken personen werd immers aangeduid - hoe vaak is er hierboven reeds op gezinspeeld - door bijnamen. Te beginnen bij "de Beer", waarmee de oprichter van Thomsen's Havenbedrijf bedoeld werd, die, te oordelen naar zijn zoologisch georiënteerde bijnaam, wel niet door het likken van mama de berin in een bijzonder handzaam model zal zijn gefatsoeneerd, Deze Beer zal ook wel geen week gemoed hebben. gehad voor zijn evenmin verfijnde werknemers. Er ligt een tijdsbeeld in dat woord Beer.

Dat de juiste familienamen van de werknemers zelfs niet eens bij de werkgevers bekend waren, is niet zo verwonderlijk, omdat niemand zich voor de invoering van de Ongevallenwet ervoor interesseerde. Ome Klaas, Lou-Zonder-Jas, de Ploeg-van-Acht-Uur-Dronken, de Koeiendrijver, Bijltje, Ome Kotebik, Willem de Lik, de Boeren (waaronder de arbeiders van de Linker Maasoever werden verstaan) zijn persoonlijkheden, die de huidige, alleroudste overblijvenden uit die dagen nog levend voor ogen staan. Zo zaten die bijnamen erin geroest.

Het zal dan ook wel vrij juist gesteld zijn, wanneer Fekkes eraan toevoegt: "Wij waren niks. Als er een boot te lossen was en je wier aangenomen, had je geluk. Maar ze hebben niet voor niks dat spreekwoord gemaakt: "als Lulea dicht gaat, gaat de lommerd open". Dan moesten wij maar zien, dat we terecht kwamen. We verdienden 15 cent per uur an zo'n salpeterbootje en 20 voor stukgoed. Bij de Holland-Amerika Lijn en de Lloyd gaven ze 15 centen voor stukgoed, en na een staking 25 centen. Dat wier na nog eens een staking 27 1/2."

Weer een staking om een loonsverhoging van 2,5 cent, een munteenheid, die men in dagen een vierduitstuk placht te noemen. Toch blijkt uit het gesprek, dat de vier ouwe vrinden maar monter met elkaar blijven voeren, dat er zelfs tegen de lage tarieven van die tijd, nog wel flinke weeklonen werden verdiend. Vooral zij, die tot de gezalfden behoorden, maakten wel eens weken van boven de f. 40,--. Een hunner vertelde, dat hij eens een loon van, 51,-- mee naar huis had gebracht. Zij geven toe, dat zij gemiddeld, veel meer verdienden dan een ambachtsman. Een gemeente-werkman had een loon van f. 9,-- per week. Voor zover er in die chaos van werktijden en loon-tarieven in het havenbedrijf een gemiddelde te schatten valt, kwam de arbeidzame bootwerker op een weekloon van f. 13,--. Daar zijn alle berichtgevers het over eens, Maar in die tijd kostte een brood 8 ct., melk 2 ct., 7 KG aardappelen 10 ct., een bloemkool 5 ct., een groen kooltje 2 ct, per stuk, een bos peen 4 ct, en een liter petroleum 3,5 ct. De prijzen staan voor goed in hun geheugen op getekend en blijken bij een summiere controle ook wel juist.

Tellekamp herinnert zich nog heel goed, dat ze zo'n schepie van de Blauwe Ster moesten lossen. Daar zat coprah in voor de "Eerste Nederlandsche Plantenboter-fabriek". "Koch-ie bij Bluysens voor 40 ct, een pond margarine met een pond er bij cadeau plus nog een bon."

Toen op het eind van de vorige eeuw, zo ongeveer 1890, de kunstboter volgens wettelijk voorschrift het stempel 'Margarine' moest dragen, klonk er door Rotterdam een lied, dat Tellekamp me nog voorzingt:

"O, margarien, o nagmaakte boter,
O, margarien, je omzet wordt steeds groter,
O, margarien, als jij zo door blijft gaan,
Zal de boter naar de bliksem gaan."

De kosten van het levensonderhoud waren in onze ogen onbegrijpelijk laag. Maar als er bootwerkers waren, die in vergelijking met andere beroepen een betrekkelijk hoog loon verdienden, moet niet uit het oog verloren worden, dat het werk aan boord van de schepen oneindig zwaarder, ongeregelder en riskanter was en bijgevolg een bijzondere lichamelijke en geestes-gesteldheid vereiste. Een bootwerker arbeidde 16 uur en had 8 uur rust. Na iedere korte rust onder 't werk door "duurde het een posie voor we weer in ons medel stingen".

"Er was geen grens aan de werktijd" herinneren zij zich nu met een lichte verwondering. "Ik werkte 8 Zondagen achter mekaar en op die manier, naar de begrippen van tegenwoordig, maakte ik 10 dagen in de week. An de dagen kwam ook geen end. Ik heb eens twee dagen en twee nachten met Treurniet in 't zelfde gat gewerkt, 23 uur gestaan, Meneer, in de winter, met 1 uur schaften. Dan had ik onder 't werk m'n brood al gegeten om in dat schaftuur een hoekie te maken van planken en de matten van de garnering om effe te slapen. Ze moesten me wakker schoppen en voor ik weer an het werk gong, piste ik maar 's op mijn handen, omdat ze krom stingen van de krukhaak.

Als je wakker wier kon je met een lepeltje 't vuil uit je ogen scheppen. Twee dagen en twee nachten achter mekaar doorwerken. Dat heb ik ene keer gedaan maar toe nooit meer!"

"Een blinde week heb ik nooit gemaakt. Mijn slechtste was een knaak en dan kocht ik een flessie Odeklonje voor m'n vrouw en hield ik de rest maar in mijn zak."

Het is een wonderlijke drie-eenheid: een week, een zakduit en een flesje Eau-de-Cologne, als resultaat van 7 dagen uit een mensenleven.

En dan herinnert zich weer een ander, die op een houtboot werkte, dat "die deklust rollen eraf most. Er was geen plaats om die leng te maken en ik gaf ze an. Gaat dat goed glijen en kom ik met m'n klauw tussen twee van die zware rollen. Mijn pink was meteen gestroopt als een paling en er staken van die witte sprietjes uit. Ze deden er een prop watten op en stuurden me naar dokter de Snoo. Ik zit daar in de wachtkamer en dat duurde zo lang, dat de watten erin gedroogd waren. Ik moest er mee in sublimaat-water zitten en er verlopen een paar maanden eer dat beter is. Toen ging ik 's-Zaterdags naar de Hoek om m'n centen. Ome Klaas en meneer Thomsen betaalden samen uit. Maar er was een rekening gekomen van f. 1,50 van de dokter. "Wat is dat nou vroegen ze want dat wilden ze niet betalen. Dat waren hun zaken niet. Ik zeg: "Piet van der Elst heb me er na toegestuurd, en dan ben 't mijn zaken ook niet". Affijn, ze hebben na lang praten die daalder an de dokter betaald."

Tellekamp kreeg baren koper op z'n vingers. Druides-zalf erop en doorwerken. Kamphuis moest een roeiboot verleggen. Hij struikelt in 't gangboord en verstuikt z'n poot maar blijft hinkende doorwerken. Toen de dokter erbij kwam, zei deze: "'Te lang mee gelopen" en "ik moest naar huis". Toen dachten ze dat ik de lijn trok, want ze zeien wantrouwend: "He.... toen die boot nog niet klaar was mankeerde jij niks!" Nu, men kon het daarna wel aan Kamphuis overlaten om van replek te dienen.

“Ik heb ook een ongeluk gehad”, zei Fekkes “dat ze me met een hersenschudding uit het gat halen. Ik had nog wat gebroken ook, maar ik herinner me niet persies meer wat. Een poot of ‘n arm zal ‘t wel geweest zijn, maar ze hebben me in ‘t ziekenhuis weer op geknapt, Na verloop van tijd kom ik op een Maandaggemorgen weer op het werk terug.

“Leef jij nog, man?” vroeg ome Hein.

“Ik zeg: ja, dat zien-ie.”

“En wat wou je? “

“Ik zeg, werken.”

Maar ome Hein wou me niet annemen.

“Ik zeg, er mot toch zeker gewerkt worden?”

“Ach man, de dokter zegt dat je niet ken.”

“Ik zeg nou, dat kunnen we toch pas weten, als we ‘t perberen? “

“Nou, we zullen zien.”

“En ik ben begonnen met 24 uur zakken dragen. Ach, dat vak van ons schijnt niet zo ongezond te zijn, want ik ben nou 80 en ik heb nergens van te klagen, hoewel ik nogal wat heb meegemaakt....

Christeneziele nog an toe!”

Een hersenschudding.... er was zelfs sprake van een schedelbreuk, en die diagnose is misschien overdreven..., maar in ieder geval “nog ies gebroken” waarvan hij zo weinig notitie heeft genomen, dat het hem ontschoten was wat, en na uit het ziekenhuis ontslagen te zijn bij wijze van nakuur 24 uur zakken sjouwen om “te perberen of ie dragen kon” en weer een beetje lekker te gaan voelen. Ik kijk er de ouwe mannen, die rond mijn schrijftafel zitten op aan: zij maken inderdaad de indruk, dat het harde leven van vroeger weinig of geen sporen heeft achtergelaten.

Zij zijn allen, dank zij de democratiserende invloed van het kapitaal, goed gekleed en zij maken een zeer vitale indruk. Als een paar dagen later Halk, de gewezen baas van het Handelsterrein aan de Spoorhaven, zijn entree maakt, slank en welgemanierd, zonder enig lichamelijk gebrek, taxeer ik hem op een zestiger en “ik word binnenkort 82, als ik het beleven mag”. Er bestaan echter, zover ik weet, geen statistische gegevens over de levensduur van bootwerkers, maar indien ze bestonden zouden ze voor de afgelopen halve eeuw waarschijnlijk uitwijzen dat het percentage van de sterken, die na hun pensionnering gezond bleven, geen optimistische conclusies wettigt.

De drank speelde een funeste rol. Toen Fekkes als jongen van zeventien jaar voor het eerst als havenarbeider ‘s morgens vroeg naar de ‘Onton’ ging, een Spaanse ertsboot, die gelost moest worden, had hij naar het geldende gebruik een kan jenever eten moeten meebrengen om zijn intrede in het vak feestelijk te vieren. Daarna zouden zijn kameraden pas bereid zijn hem de nodige leerzame aanwijzingen te geven. Hij verheugt er zich nog over, dat hij deze kostbare formaliteit, die stellig wel 60 cent zou hebben vereist, niet behoefde te vervullen, want: “er werkte daar ook een Paulus Potter, die beschikte over de stierige kracht, waaraan deze naam onwillekeurig doet denken, Deze Potter zei: “Jij hoeft geen jenever mee te brengen en je houdt je smoel. Ik zal je alles wel leren. Nou, ik heb een plaasie geschept en een geultje gemaakten nooit geen jenever meegebracht want Potter zei “als je ‘t doet sla ik je voor de driedubbele Jan-Kets-Boem door ‘t raam heen.”

Het is zonder twijfel te danken aan de geheelonthoudingsactie van de S.D.A.P., dat het weerzinwekkende drankmisbruik van vroeger voor een groot deel tot het verleden behoort. ‘s Morgens om vijf uur stonden in de kroegen van het havenkwartier en in de omgeving van de industriële bedrijven de gevulde jeneverglazen al regimentsgewijs te wachten op de toonbanken. Zo’n borrel kostte ten hoogste 5 centen en was bovendien op de gemakkelijke betalingsvoorwaarden

van “de lat” verkrijgbaar. ‘s Maandags moesten de bedrijven er rekening mee houden, dat een groot deel van de arbeiders afwezig bleef of als ongeschikt voor de arbeid weggezonden moest worden. Tafrelen, zoals zij op het eind van de vorige eeuw voorkwamen van beschonkenen, die op straat en op klaarlichten dag met de politie vochten en bloedend verwond door de “hartsvanger” van de agenten, half ontkleed naar het Hoofdbureau van Politie aan de Kaasmarkt werden gesleurd, behoren toch wel tot het verleden. De dronken vrouw, die onder gejuich van de straatjongens, op een handwagen naar het politiebureau werd gereden, was vroeger in de binnenstad, ook voor mij, als kind, een verzetje. De taal, die daarbij door de omstanders werd gesproken was echt leerzaam voor kinderen, al had dit commentaar geen kans om ooit te worden opgenomen in de bundel “Loverkens voor de Jeugd” of het tijdschrift “Voor het, Jonge Volkje” onder redactie van de paedagoog P. Louwerse.

Wanneer ‘s-Zaterdagsnachts om een uur de cafes werden gesloten, liepen er in de binnenstad niet veel mensen meer op straat, die nuchter waren. Bij ijzel kon zelfs hij, die de trieste achtergrond van deze onmatigheid betreurde, zijn lachspieren niet in bedwang houden. Dit alles is geen overdreven voorstelling van een voorbijge realiteit.

Er heerste een ontstellend alcoholisme in Rotterdam en lang niet alleen in arbeiderskringen. Het is niet verwonderlijk, dat de bootwerker, met zijn ongewisse beroep, daarvan mede het slachtoffer werd. Waar zij samenkwamen, kwam ook de kastelein. Toen Thomsen bij wijze van eerste expansie naar “een koeienstal van een pakhuis” verhuisde “met een kantoortje van 3 bij 12 meter” zat de kastelein Schaap er dadelijk naast. “Als er geen boten waren, gingen de mannen daar kaarten en de Ploeg-van-Acht-Uur-Dronken die “effetief” misbruik maakte, kon er terecht. Kwam er dan werk, dan kwam de Beer uit het pakhuis en zei: “hoe zouden jullie erover prakkizeren? en dan werden ze aangenomen.”

De begeerte om te drinken werd ook aangewakkerd. Wanneer er premies werden geschonken, deed men het uit een fles. “Toen we op de Dr. Adolf Schmitt, een van die Krupp-bootjes werkten, kwam er water in ‘t grote gat. Ik na’ die machinist toe, he, maar ‘t pompie was kapot en dat water kon nie’ weg. Toen zeien ze: als jullie doorwerken krijg-ie allemaal een fles bier. Dat waren met de weger mee 13 flessen, maar ene Klaas zoop mijn bier leeg, zonder dat ik er erg in had. Toen motten er nieuwe buikdenningplanken in het gat komen tegen ‘t schot en die stuurman waagt of wij dat willen doen, als ‘t ie weer dertien flessen bier geeft. Nou, wij wel, he? Maar die Klaas zuipt weer mijn bier leeg. Ik wier kwaad en ik geef hem ‘n dreun op z’n kaken, da’k doch, dat ie z’n kiezen als witte boontjes kon uitspoegen. Ben ik toen voor gestraft en most ik van die 2-Meter rollendat ben van die mijnstutten... uit het onderruim dragen en achter op de kont van die boot in de lichter gooien.”

En welk een buitenkansje toen de kapitein van de “Katwijk”, die een zoon van de Burgemeester van Katwijk was, een zijden vlag van zijn vader cadeau kreeg. “Dat gaf sjakdeman twee flessen bier en twee sigaren aan boord van die Katwijk aan boei 7.”

Teleurstelling veranderde een enkele maal in een onverwachte buitenkans. Wanneer Rotterdam de oude jaarsavond vierde met de traditie van voetzoekers en clandestiene pistoolschoten en de gezelligheid van punch en oliebolletjes, werkten de bootwerkers voor een groot deel door. “Het vroor dat het kraakte en ze hadden op die Spaanse boot de stoom afgezet, zodat we verrekten van de kou, We vroegen aan de stuurman om porra (vapura), maar dat dee die Spanjool niet. En net dat we hem staan uit te vloeken, wat ie natuurlijk niet versting, kwam er een boo’schap: “Broeken schoonmaken en in de salon komen om twaalf uur te vieren. Hebben we wijn gehad en gegeten. Dat wilde nou die kapitein zo. Dat was een beste vent.” Hoeveel tientallen jaren is het geleden? En wat staat dit genereuse gebaar nog duidelijk in hun warm – genegen herinnering.

Die flessen bier, die tractatie op ouwejaarsavond hadden weer wat vertier gegeven in hun leven. Het is maar een simpel rekensommetje om te becijferen, dat een loongemiddelde van f. 13,- per week in de huishoudens niet veel overliet voor waardevolle ontspanning. De bootwerker, die zijn loon gedeeltelijk of soms geheel in kroegen verbraste, liet zijn gezin in de zwartste misere leven in duistere stegen, waar het verdriet langs de kreunende trappen naar boven klom. De fatsoenlijke, oppassende bootwerker kon zich echter niet de geringste luxe veroorloven. Een tafellaken voor de maaltijden was onbereikbaar. Het verzolen van een paar schoenen was een financieel probleem. Een vaasje bloemen op tafel? Het zou krankzinnig zijn eraan te denken.

Wat bood Rotterdam in de jaren der eeuwwisseling aan genoegens voor hen, die zich de “smalle gemeente” noemde? Sport werd uitsluitend beoefend door de aristocratie, die de “Abraham Prikkie”, een van de eerste Rotterdamse sportbladen, de ‘stoomboot-adel’ noemde. Ik heb de tijd gekend dat voetballen en wielrijden bepaald tot de deftige sport behoorden. Nu gaan de bootwerkers op de fiets naar hun werk. Onder de leden van het nationale voetbal-team waren later ook bootwerkers, die in deze hoedanigheid verschillende hoofdsteden van Europa bezochten. Overigens staat de beschaving voor hen open door een verenigingsleven met culturele strekking, maar vroeger?

Dat was ‘s Zondagsmiddags “Muziek in ‘t Park” van de schutterij-harmonie onder Arthur Seidel, in de tuin van de “Officierensocieteit”, waar de gewone burger in cirkelgang rond het hekje z’n verveling liep weg te kuieren, met misschien een hakktiepakkie, zijnde een in papier verpakt ijs van twee cent voor de kinderen of een “maatje olienootjes” voor een zelfde bedrag. De kermis, eens de genotvolste tijd voor de Rotterdammers, werd afgeschaft door de Gemeenteraad onder presidium van ir. Zimmerman. Deze burgemeester was zelf echter tegenstander van de afschaffing, maar hij kon niet op tegen de actie’s van de Vereniging ter Bestrijding van Drankmisbruik en andere, op zedelijkheid gerichte, organisaties. Onmiddellijk is het Lunapark in de plaats van de kermis getreden en naar mijn inzicht zijn het Shimmyhuis en de Draaischijf van het Lunapark van viezer raffinement dan de lawaai-lol van de kermis met z’n Kop-van-Jut, z’n paardenspel van Blanus, z’n honden- en apen-theater, z’n hippodroom, waar de gillende meiden voor een kwartje op een hortsjik door de piste reden.

Het is niet overdreven te zeggen, Rotterdam dol was op z’n Kermis. Men spaarde er voor gedurende het gehele jaar om met volle teugen van te genieten, vooral van het sluitstuk “de Zaterdagnachts.” Dit nachtfeest eindigde vaak in het morgenkrieken in een romantisch roeibootje met een verfomfaaid meideke, dat zich veelal weken te voren per advertentie in het Rotterdamsch Nieuwsblad met porte-monnaie voor dit vermaak had aangeboden. Het kermis-kindje, dat nogal eens op een voorbarige veronderstelling berustte, was niettemin een der hoofd-argumenten voor de afschaffing van de kermis, behalve dan het drankmisbruik. Maar het is toch wel duidelijk, dat de talloze zatlappen, die Rotterdam in die tijd telde, niet op de kermis behoefden te wachten om zich te bedrinken. De massa van de fatsoenlijke arbeiders hadden een zuinig duitje op zij gelegd om “langs de kramen” te gaan, en glaassie bier te kopen voor de man en een met suiker of een “alebessie” voor de vrouw in zo’n planken uitbouwseltje voor de cafe’s in de contreien van de Veemarkt, waar de uitgelatenheid voorbij hoste. Misschien kon het nog een dubbeltje “noga” lijden in zilver papier verpakt met een pluchen apie erop. Het waren in feite onschuldige genoegens, die in pasmunt betaald konden worden. Natuurlijk wilden de bootwerkers als krachtpeeën een medaille aan een rood-wit-blauw lint verdienen door de Kop-van-Jut half uit elkaar te rammeien. Zij trokken er serieus de jas bij uit. Of zij gingen in op de uitdaging van “de Worstelaar” die buiten voor een tentje in tricot

met zwart gepommadeerde haren en de knevel in de cosmetiek zijn ruige en indrukwekkende anatomie liet bewonderen. Zij bevochten hem hijgend en zwetend en lieten hun schamele kleren verscheuren. Maar zij hadden plezier.

Thans kennen zij ook plezier van ander gehalte. Dat hebben zij moeten leren. Zoals de arbeider met doorbetaalde vakantie nu nog moet leren kamperen. Die tijd zal ook nog komen, de tijd, waarin zij onze schone, dommelige dorpen niet meer zullen verontrusten met hun al te gretige uitbundigheid en hun al te nonchalant gedragen shorts. De Kon. A.N.W.B. streeft er trouwens reeds naar hun vacantiegenoegens in andere banen te leiden. Wie gedurende de week-ends eens in de landelijke faubourgs van Parijs gaat kijken, hoe de Franse arbeiders zich vermaken, ziet wat dezen reeds geleerd hebben. Hun genoegens zijn naiver dan men in Nederland gewoonlijk denkt.

Mijn hemelwelk vermaak had een bootwerker vroeger? Het bestond uit opschepperij tegen elkaar, wat geen geld kostte of uit de grofste, soms weerzinwekkendste plagerij, die eigenlijk als schalkse guitigheid bedoeld was. Luister maas: "Ik dee' 'n weddenschap, dat ik op die Engelse viermaster de fokkemast in en de kruismast uit zou gaan, tussenbeentje over de knikstag heen en ik haalde het. "De Mageres" heeft dat op een stoomschip ook willen doen en toen kwam hij net boven de schoorsteen in de zwarte rook te zitten. We hebben ons de zenuwen gelachen, maar hij heeft toch kans gezien erdoor te komen-en zich langs de kruismast te laten zakken." Zij wedden: je durft niet wat ik durf, als een spel van rokeloze lef met als inzet hun leven.

"Op de "Charitan" later "Zuiderdijk" van de Holland-Amerika-Lijn, herinneren zij zich met graag betrachte nauwkeurigheid," sprong Piet, toen hij een borreltje te veel had gedronken voor de lol van 't dek in 't tussendek, maar die vent was zo lenig als een aap en hij mankeerde niks. 't Was ook maar een gijntje!" Er heeft een Rabeliaanse lach gedaverd: "Ome Kotebik liet op een keer z'n warme eten van thuis brengen, zo in een pannetje in een handdoek, maar dat vratten de anderen op voor hij erbij was."" De grap echter, die de schater ontketende, was toe te schrijven aan de wijze, waarop met behulp van de physiologische reflexen van "die anderen", het pannetje weer gevuld werd. Zo lachten zij op Jan-Steense manier hun zorgen weg. Dit is een veel voorkomende vlucht uit de werkelijkheid. Een medicus heeft mij eens verzekerd, dat er nergens zo gelachen wordt als aan een ziekbed. "Dr. E.A. Cohen schrijft ook in zijn dissertatie" "Het Duitse concentratiekamp" (1952) dat de Joden in Auschwitz onder elkaar plezier hadden om hun eigen ellende en hun potsierlijke kledij, dat wil zeggen de tegenstelling met hun vroegere, gelukkige leven. De lach vormde ook bij de bootwerkers de tegenstelling met hun leed.

Door een analoge contrastwerking hadden zij in hun armoede een afkeer van de gierigheid. Zij verachtten alle inhaligheid. "Bijl was bootsman op een Philadelphia-boot en Bijl dronk koffie voor 3 centen omdat met suiker 4 centen kostte. Zo'n inhalig kreng was dat. Zeit-ie op een keer tegen Kees Verschure: Kees, zeit-ie, haal jij voor mijn eens een bokkum en twee broodjes. Maar nou werkt daar op die boot ook een Jan de Herder, die later nog doodgefallen is in 't gat van een koffieboot, en die liet z'n pannetje eten uit de Schoutenstraat brengen en die houdt een prakkie over. Bijl, zeit-ie, ik heb een schurrefie over, wil jij 't hebben? Ikke wel, zei Bijl, maar die man at als een kip. Dus toen die broodjes en de bokkum kwamen had-ie geen trek meer en toen heeft-ie ze voor dezelfde prijs verkocht!"

En nu, hoeveel tientallen jaren later? klinkt nog hun hoongelach om zoveel inhaligheid. Er leeft een Cyrano de Bergerac in de overgrote meerderheid van de bootwerkers, die de pietluttige hebzucht met verachting afwijst. Zoals Cyrano de beurs met zijn pas verworven maandgeld op het toneel wierp....." Mais quel geste!" . . . zo geven zij het voedsel weg dat zij heden niet behoeven en waarnaar zij morgen wellicht zullen hongeren.

Even goed zal een gijntje hen verleiden “om de drie flessen melk op te zuipen, die voor Piet gebracht zijn. Ik was er op tegen...., eerlijk hoormaar-ze zeien: Jo, ben jij een haartje bedit-endat.... enfin, ik zeg: goed, maar we zullen die melk betalen. Wij zuipen die melk op en met dat ik water in die flessen sta te doen komt Piet en ziet dat. Nou, de vloeken kunnen hier niet in de kamer, zoals die vent tekeer gong. Ik had me verzet en ‘t niet gewild en laat-ie nou mijn met die flessen onder de kraan zien staan. Ik had de pest in en wat mot je nou doen als zijn je te lijf wil?”

En dan, ineens - zonder enige overgang van pannetje eten, waarin figuurlijk kool gestoofd werd, en van flessen melk, die zowel geniepige verkneustering als oprechte spijtigheid hadden opgeleverd - die andere herinnering: “Weet U wie er het eerst door ‘t Luizehok zijn gegaan?”

“Ik weet niet eens, wat het luizenhok is.”

“Dat bootwerkershuissie op de hoek van de Boompiees en de Leuvehaven, weet U wel?”

“O ja... dat ken ik heel goed.”

“Nou, de Keizer van. Duisland en de Keizer van Rusland! Die bennen samen het eerst door dat hok geweest.”

Dit is waarschijnlijk historisch juist. Er staat mij vagelijk iets van dat bezoek voor de geest en hoewel ik jarenlang vanuit mijn venster op dat huis je heb gekeken, heb ik het altijd gezien als een wij overbodig bouwsel, waarin hoogst zelden iemand aanwezig was. Het hoge bezoek bij de inauguratie doet vermoeden, dat men het met grote verwachtingen, waaraan het later niet voldeed, heeft neergezet. Wat zullen “de Tsaar aller Russen” en de Keizer van Duitsland met zijn “Schnur-bart-Binde-Kneve” die dozijnen goud-gekrulde paleizen tot hun beschikking hadden, blij geweest zijn, dat hun dit bootwerkersverblijf ook werd ontsloten. Welke gedachte mag de Rotterdamse autoriteiten hebben bewogen, deze gekroonde hoofden het luizenhok binnen te leiden?

“Ons was door Ome Klaas een bootje aangewezen en we gane na’ ‘t werk maar Piet de Ruiter bleef achter ‘t luizenhok op het hekkie rond een boom zitten en die heeft gezien, dat daar die twee menarken doorheen gewandeld bennen, met nog een hoop heren met hoge hoeien op en officieren met verf an d’r jas.”

“Verf an d’r jas?”

“Nou ja, allemaal van die kleurtjes op d’ r borst en zo.”

Ik herinner mij niet van dit evenement ooit foto’s te hebben gezien. De journalist-fotograaf was in die dagen nog niet tot Rotterdam doorgedrongen. Nu ja, in die tijd liet zich de Rotterdammer alleen op hoogtijdagen fotograferen, bij Van Dorp op de Kipstraat, bij Moegle, een Duitser, die hoek Hoogstraat en Boerenvismarkt op de zolderverdieping z’n atelier had, eigenlijk vlak boven het spoorwegviaduct. Hij placht het hoofd van zijn sujetten van achteren in een voor de lens onzichtbare houder kaarsrecht en onbewegelijk vast te klemmen. Later maakte Schotel op de Schiedamse singel zeer geliefde familie-tafelen, waarvan de leden soms met gekruiste armen over een balustrade van berkenstammen hingen, onder een hemel van grijze wolken, afgedekt door draperieen met balletjesfranje, De bootwerkers hebben mij geen foto’s kunnen vertonen van al de voorbije evenementen, die hen zo zeer ter harte gingen. Dat is niet verwonderlijk: f. I, -- voor zes “albumformaat” en f. 1.50 voor “cabinet” van 13 x 18.

Bron: Cocheret, Bootwerkers, 1952

1952, Koos Halk (~1896), bootwerker

Koos Halk, die op het Handelsterrein aan de Spoorhaven werkte, sprak er zijn leedwezen over uit, dat er geen kieken zijn gemaakt van 't versjouwen van die eerste stoomkranen, die daar op de wal stonden. "De waterketel van die kranen werd volgepompt uit de Spoorhaven en dan werden die dingen verreeën op eigen kracht over de rails, die hoog boven de straat uitstaken. In de winterdag lieten ze de ketel leeglopen en vloeide het water tussen de rails en vrozen die kranen muurvastdat is nou ook al weer veertig jaar terug.....en als je dan met je kraan van loods 6 naar loods 10 moest, kwamen de ploegen ze met een overstomer versjouwen."

Ik dacht zeer ondeskundig, dat een overstomer ook iets met stoom te maken had, maar 't is een eind touw.

"Wat een jammer dat we daar geen foto van hebben hoe onder Hein Slof als baas want die had van die gevoelige voeten en liep altijd op een schoen en een slof....affijn hoe onder Hein Slof al die kerels, als daar waren "Happie-lekker-eten" en "Halfons-tabak-met-een-pet-op"want die vent pruimde zo... en Jan Sigaar en al die anderen an die overstomer liepen te hengsten."

"Meneer, dat was, als je 't nou nagaat een verschil met tegenswoordig!...dat materiaal, waarmee ze vandaag-den-dag werken! Toen die rol- en steekwagentjes vervangen werden door elektrische wagens, moesten ze op kantoor wel degelijk gaan uitrekenen, wat dat scheelde. Die dingen kostten een hand met geld en welk voordeel leveren ze mijn op, zei meneer Key, die ook niet over een nacht ijs ging. Kan je die man ook geen ongelijk in geven, watte? Maar als er sneeuw lei, kon je 't met een rolwagentje niet klaren, als 't een holletje opging. Soms nog niet met z'n drieën. En als 't over een oneffenheid ging, dat al die wielen niet tegelijk pakten, sloeg die schabel om, dat je er van tegen de vlakke ging. Maar die kracht van die elektrische wagentjes stimuleerde het tempo, dan zo gezegd. [...]
Maar die nieuwe wipkranen waren nog veel belangrijker dan die wage'tjes. Dat was een grote revolutie..... kan U mijn geloven, want je werkte met 2 ploegen op een ruim. En 't was veiliger werken en je verloor niet zoveel tijd met verrijen. Allicht! Het gehele bedrijf wier gaandeweg vermoderniseerd met de jojo's. En toen we bananen gingen lossen met de conveyors."

"Dat was mooi, meneer, de markt werd op de boot gehouwen. Daar kwamen de kopers en zorgden zelf voor 't vervoer in wagons en lichters, want daar ging veel in transit naar Duitschland. Dat werk begon....nou, laat ik nie' liegen....soms al 's morgen om vijf uur en dat was dan van vier tot vijf de boot afscheren. En daar was meneer Engelbrecht van Wambersie net zo goed present als van die jongelui van de Handels-school...hiet het zo niet? Die stonden, met een speldje op, toezicht te houden op de voorzichtige behandeling van die bananen. Da's teer spul. Vroeger ging dat met gewatteerde bakken....nou ja, vanzelf zat daar geen watten op....maar dat heette zo. Ze waren met stro bekleed. Later kregen we die afgedekte conveyors. Dat was dan werk voor de Standard Fruit en dan waren de Heren Pope en Wight er ook met d'r lui neus bij om te zien hoe die lossing behandeld wier."

"Maar die vorkwagens hebben het voor de arbeider en het bedrijf toch wel ten beste veranderd. Ik herinner me dat er dikkers kisten gecondenseerde melk gelost werden. Als er dan geen boot was, werd dat goed op de vloer gezet en kon je later weer zo'n tien duizend kisten oprapen. Nou komen die vorktruckwagens en het is gebeurd.

De kisten sinaasappelen van de K.N.S.M. werden aan de loods Lekhaven met netten gelost en een voor een naar binnen gere'jen de hele mikmak door elkaar, Want dat zijn allemaal. verschillende soorten.....Vincent de Monreval en zoen dat most dan allemaal apart gehouden wordenmaar dat hoef u niet op te schrijven, want de jonge Backx had niet zozeer met het veembedrijf te maken. Dat deed meneer van de Wetering."

"Toen Rotterdam zich uitbreidde, zijn er natuurlijk havens bijgekomen, he? Ik weet, dat de Rijnhaven nog land was en daar liep zo'n paadje dwars doorheen van de Noord-Oost naar de Zuid-West hoek. Voor een cent moch-ie daarover. Ik weet het nog goed. Ik was eerst loopjongetje bij Van Winkelweedduwel?.....zo'n leerzaak in de Hooisteeg. Daar kocht op een keer een juffrouw een koffertje van een gulden en ze zeit tegen m' n patroon: Laat zijn dat koffertje effe voor me dragen. Goeie praat, zeit m'n patroon. Koos, ga jij met de juffrouw mee. Laat ze me nou meenemen dwars over het terrein waar nou de Rijndam kabbelt. Aan 't eind van 't paadje kreeg ik een sinaasappel en een cent voor 't paadje terug. Zo was dat toen in die tijd."

"Later ben ik bij Blaauwhoedenveem gekomen en nog later bij Thomsen en na 36 jaar bij de firma ben ik nou 11 jaar gepensionneerd. Waar blijft de tijd?"

Zo zou ik de bootwerkers met hun herinneringen, die tussen de beide polen: kinderlijkheid en verbijstering om eigen narigheid liggen, nog eindeloos kunnen laten doorpraten. Ik geloof echter, dat het nu genoeg is. Zij hebben immers enigszins een beeld gegeven van het leven van de bootwerker gedurende halve eeuw. De trend van dat leven volgt de stijgende lijn van de Rotterdamse haven-statistieken. Wanneer de loop van hun lot grafisch moest worden voorgesteld, zou ik laag beginnen, de lijn in de aanvang zeer zwart willen aftekenen op het millimeter papier van de maatschappij om er bij de stijging een rose tintje aan te geven.

Wanneer ik nu de bootwerkers aanhoor over de tegenwoordige arbeidsverhoudingen, lijkt ook het rose in een fleuriger rood te mogen verlopen.

Nadat zij nog een sigaar met enige wijding hebben opgestoken en heengaan kijk ik hen na. Zij gaan met de vredige gang van mensen, die menen, dat zij het in het leven niet zo kwaad hebben gehad. En dat zo langzamerhand alles wel goed gaat.

Zou ik - wat oorspronkelijk niet in mijn bedoeling lag - de grootste gemene deler willen vinden van hun mening over Thomsen's Havenbedrijf, dan treffen mij enige uitspraken, die ik niet getracht heb uit te lokken, maar nu toch woordelijk opschrijf in een schijnbare warrigheid. Ik leg er de nadruk op, dat de hiervolgende uitspraken, in hun oorspronkelijke vorm zijn weergegeven, zoals ik ze hoorde en dat ik er niets aan heb toegevoegd.

"Thomsen, meneer, is altijd en vroeger ook, de beste stevedore geweest. Thomsen was eerlijk en betaalde het loon uit, dat j e verdiende."

"Was er vroeger in de lichter in de Zalmhaven eens zo'n snotneus kapot, dan hadden we niks te betalen. Bij een ander hielden ze 5 centen af per man van 11 ploegen van ieder 13 mensen en als er een klauw weg was soms wel 50 centen de man."

"vroeger gingen we na' die granenboten toe in van die houten roeiboten voor 12 man. Ze zijn nog eens overvaren en de hele rotzooi ging te water, haar toen er zo'n granenschop zoek was moesten die bootwerkers dat betalen."

"D'r was vroeger meer angst om 't werk goed te doen dan tegenswoordig. Was er wat an te merken, dan kregen we een reprimande en dat werkte goed. De jonge Backx heeft nog eens gezegd: het lijkt hier wel een ambtenarendienst zonder verantwoordelijkheidsbesef."

“Er is in het tijdsverloop sinds de firma werd opgericht voor de bootwerker veel veranderd. We hebben sociale verzorging en Thomsen betaalt een Fonds voor Bijzondere Bijstand: kleren kopen, kinderen naar buiten, etceterameer en zo staat het er op ‘t ogenblik voor. Dat hebben wij, ouwen, niet gekend vroeger. Ja, ze lieten mijn als jongetje ‘t bos ingaan..... is ‘t nou goed? Als we ziek waren konden we creperen. Maar Jan Karremen heeft een nieuw gebit gekregen op kosten van Thomsen en toen Treurniet t.b.c. kreeg en naar een sanatorium most, was de jonge Backx er al en die vrouw kreeg f. 15.-- in de week. Maar ze verwachtte net een kleintje. Komt wel in orde, zei meneer Backx en ze kreeg nog f. 2.50 en levensmiddelen, maar dan als uitzondering.”

“Door de arbeidersbeweging zijn wij tot een betere rechtspositie gekomen. Het is nog niet volmaakt, maar we gaan altijd door vooruit. Loon en arbeidsvoorwaarden stonden bij Thomsen allang op schrift... en niet sinds vandaag of gisteren, want voor de collectieve arbeidsovereenkomst bestond, meende Thomsen, dat zijn personeel daar recht op had en heeft dat op schrift gesteld. Dat stuk lag op de Ahoy-tentoonstelling in zo’n latrine te kijk, dat heb ik zelf gezien.”

“Toch is er altijd wantrouwen gebleven van de kant van de werknemers, maar de jonge Backx heeft eens tegen mijn gezeid: ik erken volmondig, dat de arbeiders het recht hebben om wantrouwend te staan tegen de werkgevers. Ik kan dat niet meer goed maken maar ik kan mijn kracht geven om dat te verbeteren.”

“Nou mot je niet denken, dat die jonge Backx zo’n doetje is. Maar ik vin’ hem toch dikkels bewonderenswaardig van geduld. Eerlijk waar. Maar met al z’n geduld heeft ie toch altijd haas.’ In zijn eerste Fiatje, dat ie na z’n examen van z’n vader gekregen heeft, had ie ook altijd zo’n haas’, als ze met z’n zevenen en de dickey seat vol, ermee uit rijen gingen, dat dat wage’tje na iedere aanrijding uitgedeukt moest worden en zo was dat Fiatje allengs een eindje langer geworden. En dan maar haas’! A1s je op de Rijnhaven hoorde blazen kwam Backx an full speed!”

“Maar toch was hij altijd bereid zijn mensen an te horen. Als er wat onder het personeel wier gemopperd, wou hij de reden weten, want hij was ‘n man van verantwoording.”

“Hij was vooral in zijn jonge jaren wel eens humeurig, vooral ‘s oches, maar ‘t was een sportieve vent. Een ontslagen arbeider wil Backx spreken. Die heeft geen tijd. Goed. Die gozer gaat in de gang zitten wachten. Kan ‘t zijn pot-hier-en-je-weet-wel, al mot ik hier tot vannacht twee uur blijven zitten. Toen hij Backx eindelijk zag schiet-ie ‘m an en geeft ‘m meteen een opsodelabberdoedas. En toch is ‘t ie met die vrijer gaan praten en z’n ontslag is weer ingetrokken, en dat vin-ik sportief, nou jij weer.”

“Dat was toch een patroon waar je wat voor over had.”

“Hij heeft tegen wantrouwen moeten vechten en ‘t nog niet onder de knie. Sommigen hebben ‘n hekel an ‘m, sommigen zijn bang van ‘m. En toe hij directeur werd heeft hij z’n eigen laten ineten. Dat was het beroemde hengstendiner, dat nog op de Schiedamsche Dijk in ‘t Alcazar geeindigd is. Hoef-ie dan bang van ‘m te zijn? En dat-ie je ook wel eens de waarheid zeit op zijn manier.... doe mijn een lol ..., dat konden ze vroeger nog veel mooier. Die man heeft genoeg an-z’n kop, reken maar. Daar zou ik ook de ochtendziekte van krijgen. Voor mijn is ‘t de hoofdzaak, die ie oog heeft-voor de belangen van de arbeiders.”

Uit: Cocheret 1952

1960, Boerwinkel (c. 1887)

Boerwinkel, 50 jaar getrouwd, vanaf 13e in haven (1948 met pensioen). Eerst bij D. Lems gewerkt, daarna bij Piet van Keëe.

‘Gemakkelijke jaren waren dit bepaald niet, mijmert de heer Boerwinkel. Spillen van 16 uren..., trampers lossen, ertsboten nog met de bakken en kolenboten met de zak, het zogenaamde oplegwerk, waren aan de orde van de dag. Ook in sporenploegen heeft hij ‘gezeten’, het laden van schepen (parapluiën) vroeg uiterste inspanning en zorg.’ Boerwinkel gelooft het nu wel ‘De paardetram is er niet meer, met ‘lasten’ wordt in de haven niet meer gerekend, het oplegwerk gebeurt machinaal, kortom de mechanisatie heeft volop zijn intrede gedaan in de haven. En daar past hij niet meer in.’

Uit: SVZ Mededelingen, Juli 1960

1960, diverse uitspraken

‘Ik beschouwde de SVZ als een toevluchtsoord; ik dacht bij me zelf, zodra ik iets anders heb, ga ik weer weg.’

Groenteboer uit Rotterdam over medische keuring ‘Die keuring was niks. Bij de militairen heb ik een andere manier van keuren gekend! Hier in de haven werd na de doorlichting alleen even gekeken of je platvoeten had; ze gaven je een klap op je schouder, je moest daarna nog even bukken en het was afgelopen eer er vijf minuten om waren. De militaire keuring daarentegen duurde wel bijna de gehele dag!’

Rotterdam, uit Zeeland. (c. 1927)

‘De eerste dag in de haven heb ik wel wat vreemd opgekeken van het vele schelden en vloeken, maar al gauw merkte ik dat dat niets te betekenen heeft. Het werk is mij prima bevallen; het was een moordtijd, ik heb nog nooit zo’n lui, gemakkelijk en rustig leven gehad. Toen ik naar de havens ging, woog ik 68 kg., na 7 maanden was ik 12 pond zwaarder geworden. Dat werken in de buitenlucht deed me goed.’ Niet gevaarlijk en bazen joegen ons niet op.

Schiedam (c. 1934)

‘Op zichzelf is het havenwerk mij wel bevallen: het was er gezellig met de jongens onder elkaar. Maar ik kon helemaal niet tegen de nachtdienst, ik kreeg er het zuur van in de mond en begon zelfs last van mijn maag te krijgen. Wel vind ik het werk gevaarlijk: van het verladen van gedroogde huiden kan je bijvoorbeeld besmettelijke ziekten uit de tropen krijgen vanwege de vliegen die met die huiden meegekomen zijn. Gevaren zijn er ook door het jachten en de roekeloze manier waarop men werkt; als aan een strop bijvoorbeeld 1 ½ ton mag hangen, gebeurt het vaak, dat ze 2 ton eraan hangen. Vandaar die vele dodelijke ongelukken. Een week na zo’n ongeluk zijn de mensen voorzichtig, maar daarna is de dode weer vergeten en werkt men even roekeloos als te voren. Deze manier van werken

komt door de houding van de botenbazen. De meesten van deze bazen bevallen mij niet; zij beschouwen je niet als mens, voor hen ben je een nummer, meer niet. Verschrikkelijk was het schreeuwen, schelden en vloeken, dat de hele dag doorging, je hoorde niets anders. En het eerste wat die bazen zeiden, als je eens een vergissing beging was: ...! als je het niet goed doet, ga je maar weg, aan het hok staan honderd man om je plaats in te nemen.'

'Vaak moet men vuil werk doen, zoals het verladen van huiden; alles stonk dan uren in de wind. Het was vreselijk. En als ik vijf minuten te vroeg wegliep, omdat ik de lucht niet meer kon verdragen, kreeg ik nog een grote bek op de koop toe.' (010, 32 jaar, monteur)

'Bootwerkers zijn allemaal mager van het harde werken en het lage loon. 's Morgens vóór 9 uur hebben ze al een natte rug. Je zit met het ene been in de gevangenis en met het andere in het graf.'

'Ik werd er als een koelie behandeld; 's morgens is het (bij de besteking) net als een verkoping in een veehal.'

Uit: Bambang Oetomo 1960

1961, diverse uitspraken

Das, 50-jarig huwelijk, 30 jaar blikvast bij Pakhuismeesteren. 'Wanneer hij terugdenkt aan de elf weken durende staking van 1919, dan wordt het hem nog zwaar te moede.'

B. Kamp, 50-jarig huwelijk, kwam als 18-jarige uit Oud-Beyerland naar de haven. 'Ondanks de moeilijke financiële tijden van vroeger kan hij met genoegen terugdenken aan 'het plezier en de kameraadschappelijke verhoudingen' tussen de arbeiders op het werk, welke naar zijn mening tegenwoordig wel wat ontbreken.'

Uit: SVZ Mededelingen, December 1961

1956. Johan Brautigam (1878)

Men kende toen het woord havenarbeider nauwelijks. Men sprak van bootwerker. In dat beroep had een ieder zijn eigen specialiteit. Men was graanwerker, ertswerker, kolenwerker, ophouder, stukgoedwerker of havenarbeider. Dan waren er de met controle, keuring of toezicht belaste categorieën: vrijlieden, wegers, controleurs, bazen en krassen, expeditieknechts, enz.

Het graan werd uit het ruim gehieuwd met door graanwerkers volgeschapte manden, die werden gekiept in de schaal van de meter en weger. Zij en de controleurs hielden talie, waarna het goed word gestort in een door twee mannen opgehouden zak. Deze zak werd weer gestart in een loopgoot, die de inhoud in het ruim voerde van een langsij van het zeeschip gelegen Rijn- of binnenschip. De kolen werden eveneens gelost in manden, het erts in bakken. De uitlossing van deze artikelen word opgenomen op de ijk van het Rijn- of binnenschip, dat ze aan boord kreeg. De

voorziening van zeeschepen met bunkerkolen ging in de omgekeerde volgorde. In de langsij van het zeeschip gelegen lichters werden de kolen in zakken geschept en door dragers langs brede, voor dit doel vervaardigde trappen met kort op elkaar volgende treden uit het ruim naar het dek van de lichter gedragen en vandaar langs een soortgelijke trap naar het dek van het zeeschip gebracht om daar in het bunkerruim te worden gestort. Er was steeds een dubbele rij van deze trappen opgesteld, een voor de klimmende, de andere voor de dalende rij van kolenwerkers.

Het verwerken van al deze massagoederen ging in de regel in lastengeld. Zoveel per ton en ploeg. De mannen hadden dus zelf belang bij de samenstelling van de ploeg. Zij waren op elkaar ingesteld en aan elkaar gewend. Bij mutaties hadden zij er belang bij te weten, wat de nieuwe man waard was. Zou hij wel meekunnen? De mannen oefenden dus op de samenstelling van de ploeg zoveel mogelijk invloed uit.

Waren zij met een boot klaar, dan was het wachten op een volgende. Enig zicht op komend werk hadden zij altijd wel. Soms was het extra pezen geblazen om met het onder handen zijnde schip klaar te zijn, wanneer de volgende boot op het punt stond binnen te lopen. Die boot mochten zij niet missen. Een schip wachtte niet. Ook de stukgoedwerkers van de lijndiensten, die zelf de stuwadoring verzorgden, wisten wanneer de schepen binnenkwamen.

Voor de beloning van deze havenarbeiders word één uurloon berekend van f 0,25. Al deze mensen, eenmaal met een schip bezig, wilden weinig van vervanging weten. Zaten ze eenmaal op een boot, dan maakten zij het werk helemaal af. Lange arbeidstijden aan een stuk waren regel, soms tot 72 uren toe!

De achterban, aangewezen op gelegenhedswerk of op uitzonderlijke drukte bij een of andere stuwadoor, moest naar diens kantoor hollen, zodra bekend was, dat er een boot bestoken werd. Dat was vaak hollend van de ene stuwadoor naar de andere om, als men bij de eerste zijn kans had gemist, zijn geluk te beproeven bij de ander. De lange arbeidstijden en de ongeregelde van het werk bracht race, dat de havenarbeider op zijn werk of op zoek naar nieuw werk met een grote hoeveelheid mondvoorraad moest zijn uitgerust. Die voorraad zat naast zijn gereedschap in de onafscheidelijke 'knijverzak.' Aan deze zak, over de schouder gedragen, bengelde trouw een flinke, blikken kruik of kan gevuld met koffie.

Zo waren ook de voerlieden uitgerust, wier knijverzak naast de voerzak voor de paarden aan de bak van de wagen hing. Toch word in schafttijd een verse kop koffie of, nog liever, een kom erwtensoep niet versmaad. In de bereiding van snert waren de caféhouders, wier zaken aan de kaden of nabij de havens waren gelegen, specialisten. Van het vroege najaar tot het late voorjaar werden er tienduizenden kommen erwtensoep verkocht. De prijs was vijf cent per kom en 7 1/2 cent met spek en worst erin! Ik heb een café gekend achter de Rijnhaven waar, door de vrouw des huizes bereid, elke winter tien tot twaalf mud groene erwten met de nodige ingrediënten tot snert werden verwerkt.

Iedereen, die in de haven werkte, moest, als hij met een boot klaar was, zorgvuldig de melding van de binnenkomende schepen volgen om, zodra een schip van de maatschappij voor zijn baas of stuwadoor binnen was, te weten of hij er onmiddellijk dan wel vroeg in de ochtend op uit moest. In de havens en in de volksbuurten hadden, ten gerieve van hun klanten, verscheidene caféhouders een abonnement bij Dirkzwager op de scheepstijdingen. Deze firma gaf, nog precies als nu, het passeren van de schepen bij Maassluis telefonisch door. In het café kwam dan de naam van het schip, zijn nationaliteit, het uur van passeren, de naam van de cargadoor en de aangewezen ligplaats op de lei. Om de haverklap gingen de havenarbeiders dan kijken, wat de wacht had gebracht.

Wie geen informatie kreeg in het buurtcafé, begaf zich naar de post aan de Leuvehaven of op de linkeroever naar de politiepost te Katendrecht, waar de officiële meldingen van Dirkzwager eveneens werden afgekondigd. Bij de post Leuvehaven verzamelden zich elke dag grote groepen havenarbeiders om te wachten op het verschijnen van de scheepstijdingen.

Ten gerieve van de wachtenden had de gemeente, naar ik meen in 1906, besloten aan het eind van de Boompjes hoek Leuvehaven een wachtlokaal te bouwen. Het stond in het midden van de lus van de paardetram, lijn 3, die daar eindpunt had. Het wachtlokaal was zes- of achtkantig, met rondom veel ramen. Op een tegelvloer stonden banken, stoelen en tafels. Het was daar meestal erg druk. Vooral in de middag waren de tafels en stoelen in trek. De tijd werd doorgebracht met praten, debatteren, moppen tappen en kaartspelen.

Talloze malen ben ik in het 'hok', zoals dit gebouw werd genoemd, geweest. Het was steeds een bezoeking. De bootwerkers zaten daar bovenop elkaar, gekleed in hun naar zweet ruikende Engelsleren of bombazijnen werkkleding met de toen algemeen begeerde zware sokschoenen aan de voeten en een pruim tabak achter de kiezen. 's Middags lag op de tegelvloer een vijver van tabakssap van een paar centimeter hoog. De lucht was niet om te harden. Elke avond moest de slang erin. Aan de pruimtabak heb ik mij ook bij andere gelegenheden geërgerd. Als er een vergadering van bootwerkers werd gehouden in Verenigingsgebouw of Verkooplokaal, was de zaal na afloop niet aan te zien vanwege het tabakssap. Op zulke bijeenkomsten verschenen de meeste bootwerkers in werkkleding. Dit was in Amsterdam anders. Als daar een bootwerker naar de stad toog om een vergadering te bezoeken, dofte hij zich eerst op.

De verschillende vakverenigingen der bootwerkers waren in het begin van deze eeuw zwak in ledental. Toch ontbrak de zin voor het verenigingsleven niet onder de mannen van de haven. In vele cafes prijken vaandelkasten en ledenlijsten aan de wand, meestal liefhebberij-verenigingen: vissen, kaarten, pijproken, enz. en heel veel ziekengeldpotten. Vooral van de laatste bestond een groot aantal. Men wist toen van wettelijke regelingen tegen de gevolgen van ziekte en ongevallen nag niets af. Ziektegeldpotten waren nodig om de getroffen kameraad een uitkering te waarborgen. Men hield bij deze verenigingen de hand aan een maximumledental, gemiddeld tweehonderd. Dit werd gedaan met het oog op een te groot risico, maar nog meer om de controle goed te kunnen naleven. Iedere club had, behalve het bestuur, vier tot acht ledencontroleurs. Deze hadden tot taak de zieken of gewonden op gelegen en ongelegen tijden te bezoeken en tegen onrechtmatige uitkeringen te waken.

Onder de vakverenigingen in de haven waren er, behalve de algemene, enkele, die een bepaalde categorie vertegenwoordigden. Daar waren een paar flinke onder, zoals die der vrijlieden en van de meters en wegers. Met die van de controleurs en ophouders was het al minder gesteld. Algemene waren er twee, de Havenarbeidersvereniging 'Rotterdam' en de Bootwerkersvereniging 'Streven naar Verbetering.' Bij elkaar zullen zij toen zeker niet meer hebben geteld dan 750 leden. 'Rotterdam' was, evenals de Vrijliedenvereniging, aangesloten bij de Rotterdamse Bestuurdersbond. 'Streven naar Verbetering' was een afdeling van de Nederlandse Scheeps- en Bootwerkersbond, waarvan de zetel in Amsterdam was gevestigd.

De lonen van de havenarbeiders, althans de uurlonen, waren gelijk aan die van hun collega's in Amsterdam. Daarmede houdt iedere vergelijking met de hoofdstad, althans voor die tijd, op. In alle bedrijven zowel als voor het gemeentepersoneel, was het stukken minder.

De techniek in de haven

Vroeger was er in de havens van mechanische hulpmiddelen bij het lossen en laden van schepen nog weinig te bespeuren, en met dit vroeger bedoel ik niet alleen de tijd van de zeilschepen, maar ook toen het stoomschip al enkele jaren het overheersende schip was, dat het beeld van de havens verlevendigde.

Men was aangewezen op de werktuigen van het schip zelf, op de winches, laadbomen en tuigage, die ook nu nog zo'n belangrijke rol spelen. Wel stonden al in vele havens langs de kaden door stoom gedreven kranen, die zich op een eigen stel rails konden voortbewegen en die zich, doordat ze op een draaischijf waren geplaatst, konden wenden en keren. Goed uitgeruste havens, zoals Amsterdam, hadden in de vorige eeuw zelfs al hydraulische kranen, meer speciaal voor het laden en lossen van stukgoed.

Toen kwam de elektriciteit. Rotterdam was een der eerste havens, die van een elektrische kraan gebruik maakte. Reeds in 1892 verschenen een paar proefkranen, twee jaren later gevolgd door de eerste zes definitieve kranen. Deze zouden bij de lijndiensten worden ingeschakeld ter aanvulling van het los- en laadmateriaal der schepen. Toch dacht men toen reeds aan het lossen van erts met elektrische kranen. Op aandrang van Wm M. Müller & Co. werden er geplaatst aan een der Katendrechtse havens. Het stoomschip Drott zou het eerste zijn, dat in 1896 op deze wijze zou worden gelost.

In verband hiermee werden door de firma Müller de ploegen teruggebracht van twaalf op negen man. Het verwekte onrust bij de arbeiders. Met behulp van De Nederlandse Vlag, de toenmalige bootwerkersvereniging, werd besloten arbeid aan de Drott te weigeren. Dit incident leidde zelfs tot een algemene bootwerkersstaking in de haven. Deze gebeurtenis valt echter buiten het verband van dit artikel.

In het gerezen conflict bemiddelde burgemeester s' Jacob, overigens niet zonder resultaat, want de werkgever deed het voorstel, het werken met de kranen als een proef te beschouwen. Het conflict zou dan aan een arbitrale beslissing worden onderworpen. De arbeiders verwierpen dit voorstel. Onder het verloop van de partiele staking bij Muller naar een algemene, gelukte het de werkgever de Drott te doen lossen. Verder besloot hij tot het aannemen van 150 vaste werklieden tegen een loon van f 16,- per week bij een twaalfurige arbeidsdag. Ook dat gelukte. De Rotterdamse haven had zijn eerste staking tegen de machine achter de rug.

Toch is toen het lossen van erts met kranen geen succes geworden! De grijper was nog niet bekend. Toen dan ook Muller na enige tijd er toe overging om voor het ertsvervoer speciale schepen te laten bouwen met veel ruimhoofden en vier laadmasten op ieder ruim, bleek de lossing van het schip met eigen gerei toch praktischer dan met elektrische kranen. Zo nu en dan werd er nog wel eens een ertsbootje met de kraan gelost aan het terrein van het Maasstation, welk erts per spoor naar Duitsland ging. Maar voor het lossen en laden van massagoed bleef men nog lang aangewezen op het los- en laadgerei van de schepen zelf.

Behalve de kolentip, voor het ledigen van spoorwagons in scheepsruimten, was er in het begin van deze eeuw, voor zover ons bekend, slechts een voorbeeld van mechanische overslag van massagoed uit Rijn- naar zeeschip. Het betrof hier twee bootjes van de rederij van Santen & Co. Deze rederij heeft een aantal jaren grote grindtransporten verzorgd van Rotterdam naar Wilhelmshaven, toen aldaar een grote, moderne marinehaven werd aangelegd.

Tussen 1905 en 1908 kwam er langzamerhand verandering. De machinale lossing en lading van zeeschepen begon zich te ontwikkelen. Het ving aan met de kolen. Gebruik werd gemaakt van een op een ponton gebouwde kraan, voorzien van een grijper, ook wel knijper genaamd. Deze grijpers, toen geweldig in onze ogen, waren pietluttige dingen vergeleken met de geweldige monsters, die nu aan

kraan of laadbrug hangen te slingeren. Spoedig daarop werden deze kranen ook gebruikt bij het lossen van ertsboten.

De twee grote maatschappijen in het kolenvervoer hadden de drijvende stoomkraan vrijwel gelijktijdig ingevoerd. Later zouden ze ook weer gelijktijdig de bunkermachines invoeren. Het gaf in de haven een geweldige ommekeer. De bootwerkers hadden er erg onder te lijden. Velen hunner werden overbodig. De machine deed immers het werk. De arbeiders kwamen eigenlijk alleen nog te pas bij het opruimen van de klusjes, d.w.z. het bij elkaar schrapen van kolen en erts, dat de grijper had laten liggen. Op zeeschepen kwam de arbeider alleen nog te hulp om de toppen en hoeken der ruimen op te vullen en bij te tremmen.

Nog in ander opzicht was er voor de bootwerkers nadeel. De drijvende kranen vroegen personeel van geheel andere bekwaamheid dan waarover de bootwerkers beschikten. De drijvende kraan eiste een bekwaam schipper en hulp en bovendien een kraanmachinist. Dubbele ploegen waren nodig voor dag- en nachtwerk. De schipper en zijn hulp werden in Rijn- en binnenvaart gezocht. Voor de kraanmachinisten werd het oog gericht op ervaren donkeylieden, olielieden en stokers van de koopvaardijvloot.

De erts- en kolenwerkers sloegen met wrevel de gewijzigde werkzaamheden gade en voelden maar weinig voor het klusjeswerk. Bovendien kwamen voor dit werk de door hen gehate garantie-arbeiders het eerst aan bod. Deze mensen stonden in vaste dienst bij de stuwadoors tegen een gegarandeerd loon en hadden zich verbonden alle opgedragen werkzaamheden te verrichten. 1 Werkloosheid begon de bootwerkers te teisteren.

Voor de Zeemansbond had deze zaak ook een weinig prettig verloop. Vele bekwame en ijverige leden, zoals donkeylieden, olielieden en stokers kregen een plaats op de drijvende kranen. De kern van de organisatie werd er ernstig door aangetast. Dit was te erger, daar in Rotterdam de drang tot organisatie onder het machinepersoneel veel sterker was dan onder het dekpersoneel.

Het stadium van de ontwikkeling van de machinale kolen- en ertsoverslag viel tot overmaat van ramp samen met de komst van de elevators in 1905. Rotterdam zou ten tweeden male een strijd tegen de machines in de haven te aanschouwen krijgen. Daarbij vergeleken was de strijd van de ertswerkers bij Müller slechts kinderspel.

Er kwamen midden 1905 twee elevators. De proef was geen succes. De elevators waren uitgerust met automatische weegschalen en daarmee had niemand ondervinding. Zo had men verzuimd de kracht van het vallende graan te breken. Het levend gewicht van de vallende massa deed de schaal te vroeg doorslaan en daardoor wezen de wichtresultaten aanzienlijke verschillen aan. De oorzaak was spoedig gevonden, maar het vertrouwen was geschokt en met de verandering waren een paar maanden gemoeid. De elevators gingen zolang de hoek in.

In november kwamen zij opnieuw in dienst. In die tijd hadden de Wegers en Meters zich danig geweeerd. Zij hadden hun organisatie, in het verleden van geringe betekenis, versterkt en de leden tot grote eensgezindheid gebracht. Deze vereniging nam de leiding in de strijd tegen de elevators. Een wonder was dit niet, want bij automatische weging van het graan, zouden deze mensen het eerst de dupe worden.

Hun standpunt werd niet overal gedeeld. In de boezem van de Algemene Havenarbeiders Vereniging vond men de strijd tegen de invoering van de machines een dwaasheid. De enige mogelijkheid was het bedingen van goede arbeidsvoorwaarden voor hen, die met de machines moesten werken.

De staking brak uit op 4 november 1905. Zij had een snel en ongedacht succes. Ditmaal was er zeer onverwachte hulp gekomen. Duitsland importeerde toen veel graan en in maart 1906 zouden daar verhoogde invoerrechten op graan van kracht worden. De Duitse importeurs hadden er dus belang

bij voordien zoveel mogelijk graan over de Duitse grens te slepen. Een staking die het vervoer zou belemmeren, was zeer onwelkom. Toen dus word besloten alle graan invoerende schepen in de staking te betrekken, ook die, die niet door de elevators zouden worden gelost, waren de Duitse importeurs ten einde raad. Zij sloten een overeenkomst met de vereniging van meters en wegers, waarbij zij zich verbonden graan, per elevator gewogen, niet te zullen ontvangen. Dat was voldoende. De elevators werden in een hoek van de haven opgelegd.

Er was grote vreugde onder de arbeiders over deze overwinning. Maar de bezadigden waarschuwden: Juich niet te vroeg. De elevators komen terug. Hier is uitstel geen afstel.

En inderdaad, zij kwamen terug, ook al duurde het wat lang. Zestien maanden later zou de grote strijd ontbranden, een van de felste en langdurigste, die Rotterdam zou beleven. Daarover later.

Machtsvertoon in de haven

Aan het eind van de vorige eeuw nam de aanvoer van granen en zaden steeds meer toe en bij bleef ook in de eerste jaren van deze eeuw aanhouden. In 1906 liep de totale aanvoer al naar de vier miljoen ton.

Het overgrote deel van dit graan was voor Duitsland bestemd, in het bijzonder voor het Roergebied. De vraag naar cereals scheen in dat land niet tot verzadiging te kunnen komen. Men heeft dit verschijnsel wel eens toegeschreven aan de geweldige industrialisatie van dat gebied in die tijd. Steeds meer plattelanders werden naar de zware industrie gezogen en ook tienduizenden buitenlanders van allerlei nationaliteit hadden er zich gevestigd. De inkomsten van deze mensen werden ruimer en hun welvaart nam toe. Met roggebrood, zo word beweerd, namen deze mensen geen genoegen meer. Zij gingen, als teken van hun betere levensomstandigheden, op tarwebrood over, speciaal op witbrood.

Hoe dit ook zij, er kwam in Rotterdam, evenals in de andere continentale havens van West-Europa, veel graan aan. Dat graan moest worden gelost, verwerkt en verder vervoerd. In Rotterdam was de Maashaven juist gereedgekomen; de graanschepen kregen daar hun ligplaats. De hoeveelheid aangevoerd graan was groot en 't laadvermogen van de zeeschepen nog betrekkelijk klein, vaak niet meer dan een derde van het tegenwoordige vrachtschip. Ook de lossing vorderde naar hedendaagse begrippen veel tijd. Vijf of zes dagen was regel.

Uit: J. Brautigam, Langs de havens en op de schepen. Herinneringen van..., De Arbeiderspers: Amsterdam 1956

1962, L.A. van der Biessen (~1926), expeditievoorman

EXPEDITIEVOORMAN IN WARENHUIS VAN EUROPA

De heer L. A. van der Biessen van de Beukelsdijk 146 te Rotterdam is expeditievoorman bij Pakhuismeesteren. Hij "slijt" zijn werkdagen op de zolders en in de gangen van het pand "De Eersteling" aan de Rijnhaven. Hij dwaalt er tussen hoge stapels goederen en voelt zich "een magazijnbediende, maar dan toch wel in het Warenhuis van Europa", zoals hijzelf zegt.

Twaalf jaar geleden kwam hij bij Pakhuismeesteren in dienst. Tamelijk snel is hij opgeklommen tot voorman, waarbij de opgang van de haven, die overal grote activiteit bracht, hem flink in de kaart heeft gespeeld. Het bedrijf deelde mee in de voorspoed, de heer Van der Biessen ook.

Na een tijdlang als beginnend voorman te hebben gefungeerd, is de nu 36-jarige heer Van der Biessen vorig jaar januari - bij het ingaan van de nieuwe loonronde - eerste voorman geworden. Gekleed in een grijze stofjas breidt hij zijn dagelijkse zorgen uit over vele soorten goederen, die het pand De Eersteling binnenkomen en ook weer verlaten. Hij weegt, meet, ikt en telt en vindt dit alles mooie kanten van de expeditie.

Bij de tijd

Vaten drums, hazenvellen, rozijnen, krenten, fruit op sap en zo meer gaan door zijn handen.

Tegenwoordig is daar veel plastic bij gekomen, kleine, op kralen lijkende korreltjes, die gebruikt worden voor het vervaardigen van allerlei plastic voorwerpen. Met scheepsladingen vol worden de zakken plastic het pand binnen gebracht, waaruit de heer Van der Biessen kan opmaken, dat het goed gaat in de plastic-industrie. Hij maakt in zijn werk van dichtbij de nieuwste ontwikkelingen mee en blijft zo bij de tijd.

Hoewel het werk dat de heer Van der Biessen nu doet nog steeds nauw bij de haven betrokken is, heeft hij er aan het begin van zijn carrière dicht bij gestaan.

“Twaalf jaar geleden begon ik in de haven. Ik wist er toen even veel van af als de doorsnee Rotterdammer van geboorte. Ik kwam in 1950 uit Indonesie en ben toen meteen een omscholingscursus voor metselaar gaan volgen.

Maar na een herhalingstijd in 1951 was er geen werk meer voor me in de bouwvakken. Een familielid praatte me toen Pakhuismeesteren aan. Wel, ik ben er eens gaan kijken en praten. Ik ben er nog steeds.

163

Geroutineerd

Ik werd aangenomen als chauffeur voor de vorktruck, wat ik een aantal jaren ben gebleven. Zolang zelfs, dat het moeilijk werd er van af te komen toen ik vroeg controleur te mogen worden. Ze hielden graag een geroutineerde vorktruckbestuurder, al zeg ik het zelf. Maar goed, ik ben dan toch controleur geworden. Dat was in 1955, '56, denk ik”.

Op dat ogenblik trok het hart van de heer Van der Biessen al naar het veemwerk in het pand. “Ik zag dat baantje van controleur als een springplank voor de baan die ik nou heb”. Aspiraties naar hogerop heeft de heer Van der Biessen gehouden. Voor hem ligt de mogelijkheid pandbaas te worden. Hij maakt zich overigens weinig zorgen hoe zijn kansen liggen.

Havennieuws, mei 1962, p. 8

1962, diverse uitspraken

Slieker, 40-jarige bruiloft, vele jaren in haven. ‘Hij herinnert zich het houten hok aan de Maashaven nog goed, terwijl ook het aflopen van de diverse baasjes aan het einde van de week, teneinde z’n loon te verzamelen, nog goed in z’n herinnering ligt.’ expeditie, nu nog controleur bij GEM (65 jaar).

Dortmond, 50-jarig huwelijk heeft van 8e tot 67e gewerkt, enige jaren in de haven. 'Dortmond vertelde dat hij vroeger menigmaal van 3 uur 'snachts tot half tien 'savonds werkte. Toen was het nog vechten voor het bestaan; tegenwoordig nemen de jongeren het nogal gemakkelijk meent Dortmond.'

J. van Berkum. 'Een heel verschil met vroeger in de haven. Ja, ik zit er nu zo'n 42 jaar en dan maak je wel wat mee. Nou, en of er is veel veranderd. Neem de vaste aanstelling nou eens en de pensioenregeling.'

W.P. De Gast, 42 jaar in de haven, nu afgekeurd. 'Jammer. Afwisselend werk in de haven, lekker in de buitenlucht. Mij kregen ze niet tussen de vier muren van een fabriek. Gewoon niet uit te houden.'

H.W. Van Rossum. 'Jammer dat de sfeer niet meer zo is als vroeger. De haven is voor ons eigenlijk niet meer te overzien. Alles is ook zó groot geworden. Er zijn bepaalde gedeelten waar je eigenlijk nooit komt. Ja, dat was vóór de oorlog wel anders, die sfeer in de haven. De meeste mensen ken je niet, ook al omdat er zoveel van buiten komen.'

P. Schuitema, 43 jaar gewerkt. 'Of ik die 42 jaar in de haven lang heb gevonden? Ja, dat is te zeggen, ik heb hier ook de slechte tijden meegemaakt. Sociale voorzieningen van niks, geen vaste aanstelling en ... noem maar op.'

SVZ Mededelingen, Februari 1962

1963, Valken (), kraanmachinist

Aardige kijk op nachtelijk leven

De heer A. Valken uit de Kleine Visserijstraat 65 te Rotterdam heeft van zijn kraan in de Merwehaven uit een aardige kijk op de nachtelijke haven en stad. Als hij zijn werk niet had en het bovendien niet vaker zou zien, dan kon hij een hele nacht genieten van een boeiend lichtspel, dat alle lichten in de haven en in de stad iedere keer weer oplevert.

Een klimpartij van een meter of twintig is nodig om de heer Valken in zijn warme en ruime cabine te bereiken. Het is gemakkelijker hem van beneden af te beschreeuwen. Die methode wordt dan ook het meest toegepast.

Over het werken bij nacht zegt deze kraanmachinist: „nee, het is niet vermoeiender dan overdag. Heb ik al eens last van een lamp, die in mijn gezicht schijnt, dan gil ik naar beneden dat ze dat ding uit moeten doen. Naar beneden turen hoef ik niet. Het is een zee van licht daar en de tekens van de bootsman zie ik gemakkelijk genoeg als hij met witte handschoenen aan werkt of een wit plankje gebruikt”.

De heer Valken is een van de vele geroutineerde kraanmachinisten in de Rotterdamse haven, die zonder brokken te maken, de haak van zijn eigen kraan tot vlak voor zijn cabine kan laten zwaaien. Deze kraanacrobatiek wil, als de tijd daarvoor gunstig is, nog wel eens een cigaret opleveren, die goedwillende toeschouwers beneden op de grond in de haak hebben gestoken. Zulke dingen zijn meegenomen, zoals dat heet.

Sjaak van der Velden, 2025

„GEEF ONS MAAR DE „VROEGE” NACHT”

De meeste havenarbeiders, die in de nacht werken, hebben een uitgesproken mening over de „vroeg” en „late” nacht. „Geef ons maar de „vroeg”, als we toch moeten werken”. Dat is de overheersende mening.

Gemotiveerd komen de havenarbeiders met deze mening naar voren: „Kijk eens”, vertellen ze, “ik ben getrouwd en heb kinderen. Als ik nou in de „late” nacht zit, kom ik pas ongeveer half acht (of nog later) ‘s morgens thuis. Het gezinsleven van alle dag komt juist op gang en ik kom het dan even in de war schoppen, Mijn vrouw kan de hele dag - verschrikt en vermanend - „sttt.... stttt” tegen de kinderen zeggen, want „pa” slaapt.

Zit ik daarentegen in de “vroeg” nacht, dan ligt het allemaal veel beter. Kom ik een uur of drie thuis, dan heb ik nog een flinke nacht voor me. Als ik tot een uur of tien in de morgen slaap, heb ik voldoende gehad. Mijn gezin heeft er lang zoveel last niet van. Bovendien heb je in dat geval een hele dag voor de boeg”.

De voordelen van de „vroeg” nacht spreken bij de havenarbeiders sterk tegenover de nadelen van de „late” nacht. Er zijn er bij, die wel een heel uitgesproken mening hebben. Zij zeggen: „die „late” nacht moesten ze maar gauw afschaffen”, waarbij ze erop wijzen, dat in de late nacht- of vroeg morgenuren maar weinig werk verzet wordt door tot een minimum teruggebracht aantal mensen.

Havennieuws Mei 1963

1963, C. A. Borremans (1934), controleur

De controleur. Tellen is het moeilijkst

„Het klinkt gek, maar tellen is het moeilijkste bij ons werk. Alle controleurs zullen dat wel met me eens zijn”. Als de heer C. A. Borremans, controleur bij het cargadoorsbedrijf Wambersie, dit vertelt, dan bedoelt hij niet het tellen in de trant van „een ... twee ... drie ... veel”, maar het noteren van elke hijs uit een schip. „Er, hoeft, bijvoorbeeld, maar even een stagnatie te zijn. Zo’n hijs blijft in de lucht hangen en als je even je gedachten er niet bijhoudt dan kan het gebeuren dat je, plotseling twijfelt: heb ik die hijs nou geschreven of niet”.

Het tellen is de grote moeilijkheid van de controleur. De heer Borremans kan er tenminste niet meer noemen. „Door nauwkeurig te zijn kun je een heleboel voorkomen. Je weet wat er in het schip zit - het staat in een boekje met posten - en je hebt er alleen op te letten dat het eruit komt; of het aantal goederen („stukstal” heet dat in controleurskringen), juist is, of de merken op de balen, dozen, kisten overeenkomen met je gegevens. Daarbij let je dan ook nog op eventuele schade aan de goederen”.

Dagelijks staat de heer Borremans (hij woont met zijn vrouw en tweejarig dochtertje aan de Beu-
kelsweg 63b in Rotterdam) met zijn „tallyboekje” (hetzelfde „tally”, zoals dat voorkomt in de „Bananenboot-song” met het mister Tallyman van Harry Belafonte) aan boord van schepen en in opslagloodsen. Hij telt balen, kisten, kratten, vaten, dozen en zo al meer.

Tip

Sjaak van der Velden, 2025

Acht jaar geleden is voor hem het werk in de Rotterdamse haven begonnen. Vader Borremans, zelf botenbaas bij Frans Swarttouw, heeft hem er in geholpen met de woorden „Controleur in de haven lijkt me wel wat voor jou”. Het was een tip, die een vader geeft aan zijn zoon, als deze, na zijn militaire dienstdienst niet weet wat hij zal aanpakken. De nu 29-jarige heer Borremans jr. ging op de tip in en werkt nu alweer ruim vijf jaar als controleur.

Voordat hij dit werd, heeft de heer Borremans een kleine twee jaar als putgast in de scheepsruimen gestaan. Hij was toentertijd in dienst van de Scheepvaart Vereeniging Zuid. In die tijd haalde hij zijn certificaat voor dekpost, waarna hij controleur werd. Evenwel niet dan nadat hij met goed gevolg een algemene ontwikkelingstest hiervoor had afgelegd.

Behalve als controleur houdt de heer Borremans zich ook nog bezig met het administreren van goederen, die voor bevrachting de loods van Wambersie binnenkomen en met het maken van stuwplannen. Dit laatste doet hij zelfs graag. In feite vormen deze laatstgenoemde werkzaamheden al een volgende fase in de loopbaan die eventueel voor een controleur is weggelegd.

Deze loopt namelijk van controleur via de administratie en het stuwplanmaken naar voorman-controleur en tot loodsbaas. Wat het werken in de haven betreft: het is de heer Borremans niet - tegengevallen. Hij vindt het noch schokkend, noch opzienbarend. Hij doet zijn werk als ieder ander, elke dag opnieuw, op de schepen of in de loodsen, in 't sterk gevarieerde stukgoed (met van alles wat) of in het minder aantrekkelijke massagoed.

Havennieuws juni 1963, p. 10

1963, Abraham den Braber (1925), pendelaar-voorman

DE PENDELAAR Je went eraan

Abraham den Braber (hij woont aan het Harreveld 14 te St. Philipsland) zit in de Rotterdamse haven en hij wil er voorlopig niet uit ook. Zes jaar lang pendelt hij nu reeds naar Rotterdam. Zelf vindt hij dat lang genoeg als bewijs dat het hem goed gaat in de haven.

In 1957 werd de heer Den Braber („zeg maar Bram”) benaderd door de Scheepvaart Vereeniging Zuid, die in die jaren met vele havenbedrijven grote wervingsactiviteiten ontwikkelde in „de buitengewesten” van de randstad Holland. Ook op St. Philipsland, waar de heer Den Braber ging fungeren als contactman. Door zijn toedoen werd de aandacht gevestigd op de mogelijkheden die de Centrale voor Arbeidsvoorziening van de S.V.Z. aan de Zeeuwen bood. Zo plakte hij allerlei aankondigingen op palen, hekken en muren. Ditzelfde werd overigens ook gedaan door andere havenbedrijven. Er kwam een einde aan deze wanorde en slechte praktijken toen na onderling overleg de wervingsgebieden afgebakend werden.

Niettemin heeft het voorbereidende werk van Bram den Braber vruchten afgeworpen. Er ging van St. Philipsland een bus voor de Scheepvaart Vereeniging Zuid rijden. Later zijn er nog drie bijgekomen, zodat er op het ogenblik vier C.v.A.bussen van het eiland rijden.

Open armen

Bram den Braber (nu 39 jaar oud, getrouwd en vader van een dochtertje van zeven) is zelf voorman van een van de bussen. Bus 84. Het is een goede bus, vol mannen, die stuk voor stuk een trotse staat

Sjaak van der Velden, 2025

van dienst hebben. Zij hebben vrijwel zonder onderbreking eerst drie jaar lang bij Wm. H. Müller en Co in de Merwehaven gewerkt, de laatste drie jaar worden ze dagelijks met open armen ontvangen op de terreinen van Corn. Swarttouw op pier I in de Waalhaven.

Toen de beer Den Braber zes jaar geleden in de Rotterdamse haven kwam werken, was de omgeving hem niet helemaal vreemd. Kort na de tweede wereldoorlog namelijk deed hij zijn eerste havenwerk-ervaring op in de Antwerpse haven. Niet zo lang, maar toch altijd nog acht maanden. Met die ervaringen begon hij als putgast in het ruim van de schepen in Rotterdam. Ongeveer drie jaar later promoveerde hij tot stuwder-dek. „Het gaat heus niet slecht,” zegt de beer Den Braber. „Ik zou niet weer naar het land terug willen. ‘s Winters zeker weer stempelen en de hand ophouden voor wat geld; nauwelijks genoeg om van te leven”, zo verklaart hij. „Problemen thuis? Och, nee, ik pendel nu lang genoeg om eraan gewend te zijn. Dat geldt ook voor mijn vrouw. Toch valt het niet altijd mee, vooral niet in de winter”.

Hogerop

De heer Den Braber praat hier luchtigjes overheen, hij wil niet te zwaar tillen aan problemen, zo die er al mochten zijn. Wel wil hij zwaar tillen aan zijn eigen vakopleiding in de haven.

„Als het mogelijk is wil ik graag hogerop.... ploegleider... misschien „kras”, denkt hij hardop met het vooruitzicht op een herexamen voor ploegleider. (Hij is er kort geleden voor geslaagd. Red. Havenn.)

Op naar het volgende examen geldt nu voor Abraham den Braber.

A1 is het 25 jaar geleden dat hij voor het laatst op de schoolbanken zat, toch zal hij weer, omdat het moet, duiken in zijn leerstof.

Havennieuws, september 1963, p. 12

1963, Ben de Haas (1931), ploegleider

DE PLOEGLEIDER. Posities bij elkaar

Ploegleider De Haas frunnikt aan een schoteltje waarop een kopje staat. „Het lukt niet dat schoteltje weg te halen zonder dat het kopje omvalt. Wil ik het schoteltje hebben, dan pak ik eerst het kopje weg”. Het is zo klaar als een klontje. „Wel, op die manier werken we ook in het ruim”. De heer De Haas (volledig B. J. de Haas, kortweg „Ben”, Da Costastraat 20b, Rotterdam) vertelt rap en geanimeerd over zijn werk in de Rotterdamse haven. Hij heeft aan weinig dingen voldoende om zijn verhaal te accentueren. Het zijn de kop-en-schotel, het vlak van de tafel waaraan hij zit - het is voor hem de bodem van een ruim - en zijn handen, die dan weer enige centimeters boven de tafel zijn ter aanduiding van stapels ladingen, dan weer met de zijkant op de tafel staan om een rechte ladingwand te verbeelden. -

Nauwkeurig weet de 32-jarige ploegleider te vertellen, dat hij 9 augustus 1953 in dienst is gekomen van Thomsen's Havenbedrijf. Op 16 november van het vorige jaar is zijn benoeming als ploegleider

afgekomen, nadat hij een jaar op proef was geweest. Volgens zijn zeggen had de heer De Haas veel eerder ploegleider kunnen worden, maar de verantwoordelijkheid die deze functie met zich meebrengt had hem ervan weerhouden.

„Ik kon draaien (de beer De Haas was winchdrijver) en meer wilde ik niet”. Toch heeft hij ongeveer twee jaar geleden de dek-gast-opleiding van Thomsen’s Havenbedrijf gevolgd om het verplicht gestelde certificaat te halen. Dit laatste lukte hem in drie maanden. Daarna is de beer De Haas een tijdlang instructeur geweest van jongens die in het bedrijf zelf worden opgeleid. Nu werkt hij met een uitzonderlijk grote ploeg van vijftien man, allemaal Zeeuwen, in dienst van Thomsen’s Havenbedrijf.

Ofschoon bij er vroeger tegen op heeft gezien werkt de beer De Haas met het grootste plezier als ploegleider. Hij denkt, als gezinshoofd en vader van twee dochtertjes en een zoon, aan de toekomst als hij vertelt een cursus algemene ontwikkeling te willen volgen: Frans, Duits en Engels. Ja, botenbaas wil hij wel worden. Maar, afgezien van het feit dat hijzelf weinig aan die bevordering kan doen, denkt hij nog zeker een jaar of vier als ploegleider mee te lopen om de nodige ervaring op te doen.

Voorlopig blijft ploegleider De Haas ‘s morgens zijn orders in ontvangst nemen van zijn chef, de botenbaas over de werkindeling van die dag en zal hij vervolgens zijn eigen mensen aan het werk zetten om daarna te letten op een goede gang van zaken.

Positieven

“Vanmorgen nog”, vertelt de beer De Haas. “Ze zijn in het ruim bezig met pakken katoen, die uit lastige hoeken in het midden van het ruim gekieperd worden. Komt zo’n zwaar pak terecht op een luik, waarop een van de mensen staat. Meteen zie ik dat dat luik wegglijdt. Ik schreeuw”. Even zwijgt de heer De Haas. “Je moet je posities wel bij elkaar houden. Stel je voor dat ik door de schrik geen stom woord had kunnen uitbrengen. Het had er beroerd uitgezien. Hij zou tien meter lager gevallen zijn in het volgende ruim”.

Dit zijn zo van die dingen die een ploegleider kan meemaken en waar hij attent op moet zijn. Ploegleider De Haas is het na een tienjarige loopbaan in de haven. Hij is erin terecht gekomen omdat het werk binnen 4 muren - o.a. in de gasfabriek en in een kopergietery te Schiedam - hem niet voldeed. Varen, wat bij vier jaar heeft gedaan bij de Lloyd, had de beer De Haas ook wel weer gewild, maar zijn vrouw liet hem de keus: „mij of de boot”. Nu heeft de beer De Haas en zijn vrouw en zijn boot, al is het geen varende.

Havennieuws, april 1963, p. 8

1963, A. Jansen (), pendelaar, voorman

Voorman uit Tholen

Bij voorman Jansen thuis. Dat is in de Polderstraat 7 in Tholen op het eiland Tholen. Een fijne rustige straat, waar grote-stadsmensen van zeggen “er is geen kip te zien”. Een straat met kleine knusse huisjes en miniatuur-trottoirs, hooguit twee stoeptegels breed. Iedere morgen weer stapt de beer

Sjaak van der Velden, 2025

Jansen met zijn twee zoons Frans (22) en Marinus (19) - beiden werken ook in de Rotterdamse haven - door dit straatje naar de stopplaats van bus 102. 's Avonds komen zij er gedrieën thuis.

A. Jansen staat er op het naambordje, bevestigd op de deurpost. Het naambordje, de deurpost, het gehele huis is eigendom van de heer Jansen. Hij heeft het een acht jaar geleden gekocht, heeft het verbouwd en woont er nu prettig in met zijn vrouw (48 jaar) en acht van zijn tien kinderen. De twee oudsten zijn getrouwd en het huis uit.

Als wij de Polderstraat inlopen zijn de Jansens al van onze komst verwittigd. Een jochie van wie we zeiden "het zou best een kleine Jansen kunnen zijn" (hij was het) was toen hij ons had zien aankomen zonder te twifelen of hij zich niet vergiste (Tholen is niet zo groot en men kent er elkaar) naar huis gerend, ons vooruit. De deur stond aan. We konden zomaar binnenlopen. We stapten omzichtig over een paar kinderklompjes heen. De etenstafel was opgeruimd, de heer Jansen en de twee zoons hadden zich gewassen en verkleed. Het werk was gedaan, een vrije avond wachtte.

Wonen

In de degelijk gemeubileerde voorkamer (met een glinsterend nieuwe bromfiets in de hoek) raakten we met voorman Jansen en zijn vrouw aan de praat over het wonen in Rotterdam of daarbuiten. Aanvankelijk had de heer Jansen wel naar Rotterdam gewild, maar dit was destijds gestuit op verzet van zijn vrouw, een geboren eilandse. En nu zou ook de heer Jansen zelf niet meer uit Tholen vandaan willen. "Man, 's avonds ongeveer kwart over zes ben ik thuis. Er zijn collega's uit de stad, die langer van het werk onderweg zijn naar hun flatje in een van de buitenwijken van de stad". Ook de huur speelt een rol. Voorman Jansen rekent ons voor dat hij met al zijn onkosten aan het eigen huis voor niet meer dan ongeveer zes gulden per week verwoont. Dat voor een huis met een voorkamer, een ruime achterkamer, daarachter een geriefelijke keuken, een wasgelegenheid en boven vier slaapkamers. waar vindt hij dat voor die prijs in de stad?

169

Voorman

Drie jaar is de heer Jansen nu voorman van bus 102. Hij doet zonder moeite zijn dagelijkse administratieve bezigheden als het bijhouden van de presentielijst, het opnemen van klachten en wat er zoal meer komt kijken in zijn functie. In de haven werkt hij hard en voorop als ploegleider. Wij vragen mevrouw Jansen hoe ze het vindt dat haar man en twee zoons in de haven werken. Ze heeft geen idee. Hun weggaan 's morgens vroeg en hun terugkomen 's avonds dat gaat haar aan. Voor de rest van de dag heeft ze haar handen meer dan vol aan het grut om haar heen. Voorlopig, houdt ze deze mannen in de haven. Want zodra de nu negentienjarige Marinus in dienst gaat, zal de zeventienjarige Arie klaar staan om met vader en broer Frans mee te gaan.

Dan komt de getrouwde dochter van mevrouw Jansen binnen. Op de arm de drie maanden oude Jeanette, die nou weer naar bed moet na op het familiekiekje gekomen te zijn. Met nachtkusjes en een handje van ons wordt Jeanette welterusten gezegd. De dochter woont met haar man meteen naast haar vader en moeder, wat een even binnenlopen erg gemakkelijk maakt.

Bij nacht

De Jansens zijn verknocht aan het stadje Tholen. We merken het als we weg gaan en vertellen dat we nog iets van "Tholen bij nacht" willen zien. Voorman Jansen gaat met ons mee en brengt ons over de oude stadswallen door smalle steegjes naar de oude hervormde kerk, over het stadsplein, waar een oude smederij met daarvoor een oud, maar goed bewaard bouwsel waarin de paarden worden beslagen, romantisch op ons werkt. Nog een blik op het stadhuis, dat, opgetrokken van wit-gele

steen, oplicht in het schijnsel van etalagelampen in een tegenover gelegen winkel en een kijkje in de vissershaven van Tholen. We hebben een indruk hoe Tholen eruit ziet. Prettig, een stadje om in te wonen.

Een huis vol mensen

Het is altijd een huis vol mensen bij de familie Jansen in Tholen. Dat wil ook wel als jezelf al met zijn tieners in huis bent en als je getrouwde dochter vlak naast de deur woont. Toen onze fotograaf de familie Jansen kielte waren niet alle gezinsleden thuis. Maar toch wel zoveel, dat een gezellig plaatje kon worden gemaakt. De schoonzoon, de heer J. C. de Ron (met hoed) was er, kijkend naar een sigarenbandje, waar Daan (8) ook belangstelling voor had, Toontje (3) op tafel hield zijn vader bezig met het aansteken van een sigaar. Tegen de muur van links naar rechts dan de dochters Dien (13), Jopie (15), mevrouw R. de Ron-Jansen met haar heldere drie maanden oude dochter Jeannetts op de schoot en mevrouw Jansen. Aan tafel de 22-jarige zoon Frans.

Havennieuws, april 1963, p. 5

1963, Kees Mirrer (1912), botenbaas

“NOU MOET JE EENS KIJKEN. “ Botenbaas Kees Mirrer (51) buigt zich over de rand van het ruim van een rommelig-roestige Griekse vrachtschuit en wijst in de diepte. Er liggen kisten, waarin papier verpakt. “Kijk, schots en scheef. Gaten ertussen. Met die pakken daar (hij wijst naar een hoek, onderdeks weggeschoten) hadden ze een aardig gelijk vloertje kunnen maken. Nou doen ze het ook met deze houten plank en (en hij wijst weer ergens anders heen). Maar het had veel netter en eenvoudiger gekund. Baas Mirrer loopt naar een ander ruim. “Hier hebben ze het beter gedaan”. Een glad vloertje van kisten breidt zich daar beneden in het ruim uit.

170

In minder dan geen tijd heeft de heer Mirrer, wonende Binnenweg 91 te Rotterdam ons dit verteld, maar meteen heeft hij ook zijn dagelijkse werk duidelijk getekend. Als botenbaas wijst hij: in ruim I naar kisten thee, die “zus” moeten staan, in ruim II - zijn blik reikt als botenbaas nu eenmaal verder dan een ruim - waar balen koffie “zo” moeten liggen, weer in een ander ruim naar de dozen garens, die “hogerop” moeten.

Als botenbaas praat hij: met zijn chef, de inspecteur, met de stuurman van een schip, met wie hij nauw samenwerkt bij het stuwen van de lading. Hij praat met de krassen, die hem aan boord assisteren en met de arbeiders in het ruim, die uiteindelijk het ladingsplan uitvoeren, dat de botenbaas in zijn bezit heeft.

Verder kijkt de botenbaas. In elk ruim van het schip dat hij onder handen heeft. Hij controleert of de lading volgens plan wordt gestuwd, ziet erop toe dat een zware lading niet op een lichtere terecht komt, laat het veranderen als het fout is. Praat dan weer en wijst bovendien.

Carrière

Verantwoordelijkheid, orde en netheid laat de heer Mirrer zwaar wegen bij zijn werk. Hij heeft er zijn carrière in de haven op gebouwd. Vanaf zijn veertiende jaar zit hij in de haven. Begonnen bij een ship-chandler, later als dekknecht in dienst bij de Elevator maatschappij, is hij na de oorlog

havenarbeider geworden bij de S.V.Z. Ongeveer een jaar daarna, in 1947, kwam hij in vaste dienst bij Cornelis Swarttouw, waar hij via assistent-kras en kras is opgeklommen tot botenbaas. In deze functie draait hij alweer tien jaar mee.

Magneet

Overigens heeft botenbaas Mirrer ook de tijd gekend dat hij geen haven en schip meer wilde zien. Maar alsof het een magneet was, zo is de heer Mirrer er weer naar toe getrokken. In 1945 heeft hij een reusachtige gok gemaakt. Hij zag aan boord de oudere bazen staan en zei bij zichzelf "Die mensen gaan over niet al te lange tijd weg en dan moet ik zorgen zover te zijn, dat ik in hun plaats kan komen". Het is hem gelukt.

Baas Mirrer is volkomen door zijn werk gegrepen. "Ik sta soms op mijn benen te trillen als een schip weg moet. Als na de schafttijd de jongens wat lang op zich laten wachten denk ik maar "Jongens, kom nou toch, schiet toch op. De schuit moet vol".

De plezierigste kant aan zijn werk vindt hij het laden. Je bouwt op, je ziet iets groeien. Bij het lossen is het stomweg een kwestie van hijsen vast maken, hijsen en wegzwaaien".

Over de haven zegt de heer Mirrer nog: "Het is niet meer als vroeger. Met de komst van de pendelaars is de haven veranderd."

Havennieuws, maart 1963, p. 8

1964, anoniem (1925), opstapper

171

's Nachts onder blote hemel

Rotterdam 1964 -- Stad van Euromast en Europoort. Stad van bruisend zakenleven, van zich uitbreidende industrie. Stad van tempo en opbouw. . .

Dat zelfde Rotterdam 's nachts om twee uur. Buiten op het terras van een café van het Groothandelsgebouw zit een man op een stoel ineengedoken. Hij probeert wat te slapen. Als we hem storen, doet hij eerst wat wantrouwend. Dan komt zijn verhaal:

Hij heeft zestig uur aan een stuk gewerkt. In het ruim van een schip. Voor een koppelbaas. Toen het karwei gedaan was, zei de koppelbaas: Jou ken ik niet. Sodemieter jij maar op! Dat heeft hij toen gedaan, naar het caféterras, "Morgen om zes uur wil ik bij het Centraal Station gaan staan, meneer. Zien dat ik ander werk krijg."

De man aanvaardt de paar broodjes die wij bij ons hebben graag; vertelt, dat hij de laatste 24 uur niets heeft gegeten. De man blijkt dakloos te zijn, 39 jaar oud, maar lijkt wel 50. Hij is een van de vele tientallen die 's nachts in Rotterdam buiten slapen. Hij is ook een van de velen die door het gilde der koppelbazen aan werk worden geholpen.

Soms geven die koppelbazen wat zij beloven; soms veel minder.

Rotterdam - 's Morgens zes uur of 's avonds acht uur. Plaats van handeling het trottoir voor het Centraal Station.

In de brede vensterbanken – de jongens die in de 'gallemiese' zijn. Als je in de gallemiese bent, heb je vrijwel geen cent op zak. Je rookt de goedkoopste shag die er is, je hebt geen vaste baas en geen huis ... en je wacht op de koppelbaas. Die heeft onder zijn 'vaste' arbeiders nogal verloop. Daarom kan hij

jou altijd wel als aanvulling voor zijn arbeidsreserve gebruiken. Hij neemt je in zijn bus mee naar de chemie, naar Esso, naar de scheepsbouw, naar Verolme, naar de havens.

Daar leent hij je uit aan de officiële werkgever. Hij regelt je uurloon, hij betaalt je - als hij het doet - iedere dag na het karwei in een louche cafeetje of zo maar op straat. Als je nachtdienst hebt, hang je overdag in de buurt van het station rond; hoef je 's nachts niet te werken, dan kan je een slaapplaats zoeken als de nette burgers van straat zijn. Je kruipt dan op de lege stoel van een terras, in de gangen van de in aanbouw zijnde metro of van de spoorbrug. In een auto die toevallig open is. Je weet, dat je niet alleen zo leeft. Er zijn nog meer jongens in de gallemiese. Jongens die altijd zo geleefd hebben, of jongens die thuis in de provincie met hun ouders kregen en in de metrapool Rotterdam regelrecht in de armen van een koppelbaas liepen.

Het Leger des Heils? Dat heeft maar twaalf bedden ter beschikking. Huize Barto, waar ze privé maatschappelijk werk doen, kan maar ten hoogste 20 man herbergen. Kosthuizen? Die hebben liever de buitenlandse arbeiders van de grote werven. Die waarborgen een vaste, wekelijkse postwissel. Voor jou, jongen uit de gallemiese, is er het portiek, de terrasstoel, het bouwwerk, 's nachts in 1964 in Rotterdam.

Steeds Voorwaarts 3 oktober 1964

1967, anoniem, Brief van (oud)-havenarbeider

172

Vader werd bootwerker en ging met een grote zak brood de deur uit. Dat duurde nog geen drie weken of er was weer wat. Mijn broer van achttien jaar was om één uur naar zijn werk gegaan en werd drie of vier uur later dood thuisgebracht. Verdronken in de Nieuwe Haven over de Marinierskazerne met boten schoon maken. Toen kwam vader thuis met een zwerende voet van een roestige spijker door de schoen op 't werk. Er was nog geen ongevallenwet of ziekte wet. Naar de kerk lopen om een gave wilden zij niet, dus alles maar verkopen wat aan vroegere weelde dacht. Vooral geen schuld maken, dus droog brood en niet te veel. Dat lekte uit doordat ik mijn buurjongetje zijn brood op straat even mocht vasthouden. Daar zat boter en nog wat op, en die was zo verdwenen. Hij weer een van binnen gehaald en ik maar mee eten, totdat zijn moeder eens kwam kijken en zag dat ik niet gauw genoeg had. En van toen was de armoe de deur uit, door de gezamenlijke burens.

Bouman 1967: 34-5

1968, J.R. Lookermans (1909), inspecteur Blaauwhoedenveem-Vriesseveem

Veertig jaren werken in veembedrijf

De Rotterdamse haven heeft haar positie van eerste wereldhaven niet slechts te danken aan haar gunstige ligging. Die positie is vooral ook verkregen door de niet af latende ijver en het steeds doortastende inzicht van de vele duizenden mannen die gestaag aan de uitbouw hebben gewerkt. Een van die werkers, die hun leven in dienst gesteld hebben van de haven, is de heer J. R. Lookermans. Hij kwam veertig jaar geleden op negentienjarige leeftijd als expeditieknecht bij Blaauwhoedenveem-Vriesseveem. Nu staat zijn naam in het organisatieschema van het bedrijf vrij hoog genoteerd: inspecteur operating veemen expeditiebedrijf.

De heer Lookermans zou in 1928 niet bij het bovengenoemde bedrijf in dienst getreden zijn, als hij geen broer had gehad die timmerman was. Toen hij solliciteerde, werd hij voor deze gehouden. De funktionaris, die hem aanstelde, kwam dan ook teleurgesteld uit toen hij enkele weken later een kippenhok wilde laten bouwen en van de heer Lookermans tot zijn spijt moest vernemen dat deze geen spijker recht in een plank kon slaan.

Blaauwhoedenveem is echter niet teleurgesteld want de voormalige expeditieknecht heeft zich een „timmerman” van allure getoond. Niet voor niets is hij nu voorzitter van de Veiligheidscommissie in het bedrijf, voorzitter ook van de Commissie Controle Panden, lid van de ondernemingsraad en brandweerinstrukteur.

bemonsteren

Op 21 jarige leeftijd werd de heer Lookermans monstermaker. „Dat bemonsteren moest je van ouderen afkijken, niemand die je het toen leerde,” zegt hij. „We hadden vooral grote partijen, voornamelijk koffie en zuidvruchten. Nu kennen we veel meer kleine partijen van verpakte goederen. Toen kwamen de goederen als boerenartikel en gingen weg als winkelartikel. Je leerde alle soorten koffie ter wereld onderscheiden. De veemmenschen wisten waarschijnlijk meer van kruidenierswaren dan de gemiddelde winkelier; niet vergeten mag worden dat we bijvoorbeeld zo’n veertig soorten rozijnen moesten bemonsteren.”

draagploeg

Vier jaar later werd hij aangesteld als veemarbeider in een draagploeg, nadat hij bij een proef had aangetoond een baal van honderd kilo op zijn schouders te kunnen nemen. Ook veemarbeid betekende een keur van artikelen leren kennen, maar daarnaast ook leren verwerken en bewerken. De heer Lookermans was echter niets te zwaar. Hij heeft zich die kennis op een bewonderenswaardig snelle wijze eigen gemaakt. Bovendien toonde hij talent voor organisatie en leiding. Hij klom via controlewerk en arbeid in de oorlogsjaren was hij werkzaam op de drogerij van het bedrijf in Schiedam, waar onder meer appels, kruiden en turf gedroogd werden. Men vervaardigde er ook surrogaten voor koffie en thee. In november 1944 werd hij bij een razzia gepakt en naar Duitsland getransporteerd. Na de bevrijding werd hij opnieuw als voorman aangesteld. Een jaar later als baas en weer zes jaar later als hoofdbaas. Als zodanig was hem het toezicht over het gehele veem- en expeditiewerk toevertrouwd. In 1966 werd zijn functie omgezet in inspecteur over alle veem- en koelhuizen.

Opleiding

Tijdens de laatste tien jaren heeft de heer Lookermans zich vooral met de vakopleiding beziggehouden, niet slechts in het eigen bedrijf maar ook daar buiten. Hij droeg bij de Stichting Vakopleidingen Havenbedrijf de leerstof aan voor het veembedrijf en de daarbij behorende dokumenten. Nog geeft hij twee halve dagen per week les op de havenvakscholen. Hij heeft ook regelmatig zitting in de Centrale Examencommissie. Hij merkt daarover op: „Ik zie het voor mij als levenstaak aan de jongeren die kennis bij te brengen, die wij gemist hebben of die wij slechts in de praktijk konden opdoen en theoretisch soms, wanneer wij 's avonds bij hoge uitzondering een boekje konden openslaan.”

veilig werken

Veiligheid in het bedrijf is een van zijn oogmerken tijdens zijn werkzaamheden. Toen hij de leiding van het pand St. Job kreeg - „het doet nog steeds pijn dat dat pand niet meer bij ons in gebruik is” - heeft hij daar zorg gedragen voor netheid. Later heeft hij dat ook in andere panden nagestreefd. Een onderlinge competitie heeft de attentie op „veilig werken is netjes werken” levendig gehouden. Als een bekroning van zijn werk ziet de heer Lookermans het feit dat hij op 31 mei 1965 uit handen van Jhr. Mr. P.H.G. Nahuys, directeur van het Concern M. van Marle te Rotterdam de naar dit assurantiebedrijf genoemde prijs in ontvangst mocht nemen, die jaarlijks wordt uitgereikt aan een bedrijf in het Rotterdam havengebied, dat in het afgelopen jaar het meest op de voorgrond is getreden op het gebied van de bedrijfsveiligheid.

Onderscheiding

Op 16 april j.l. heeft de jubilaris door de heer G. H. van Drie directeur van Blaauwhoedenveem Rotterdam N.V., de gouden speld van het bedrijf voor veertig jaar trouwe dienst opgespeld gekregen. Hij ontving ook de eremedaille in goud, behorende bij de orde van Oranje Nassau. 's Avonds was er een feest met de naaste medewerkers aan boord van het motorschip „Jan Backx”. „Dat was geweldig!” zegt de bijzonder vitale jubilaris. “Toen ik er in 1967 voor het eerst opkwam, dacht ik” daar hou ik het volgende jaar mijn jubileumfeest. Dat schip leent zich er uitstekend voor!”

Havennieuws mei 1968, p. 8

174

1969, K. Luiten (~1904), botenbaas

Wat is dat toch, dat mannen, die ook harde woorden kunnen richten tot de Rotterdamse haven, zo met hart en ziel ermee verbindt? Wanneer je met de heer K. Luiten na een meer dan veertigjarige loopbaan in die haven spreekt over zijn geschiedenis daarin, dan voel je het aan, die eigen sfeer, die specifieke mentaliteit, die aparte humor.

Toen hij indertijd na vijfenhalve maand in de garnizoensplaats Ede afzwaaide als korporaal administrateur, bleek het niet gemakkelijk werk te vinden, de lonen waren overal laag. Na enige tijd werkloos te zijn geweest gaf een kennis hem de raad het eens in de haven te proberen. Soms was het daar namelijk zo druk dat een tekort aan bootwerkers heerste en er „opstappers” aangenomen werden aan het kantoor van de HAR-Jobsweeg.

Sjaak van der Velden, 2025

Staatskaart

De aannemers kwamen daar naar buiten en namen het benodigde aantal bootwerkers aan. Was men aangenomen dan moest men zich melden aan het loket voor inschrijving en kreeg men een weekkaart. waarmee men zich er moest melden bij de Inspectie van de Havenarbeid, eveneens aan de Jobsweg. Daar werd dan tegen betaling van twee kwartjes een Staatskaart verstrekt. Zonder deze kaart mocht men niet in de haven werken. „Ik heb er nooit het nut van kunnen inzien,’ merkt de heer Luiten. Vijftig centen waren toen slotte voor een havenarbeider een heel bedrag! Ik had overigens geluk die eerste keer. Ik werd aangenomen, ingeschreven en moest om één uur beginnen bij de firma Burger.”

Tweeënhalve dag heeft hij daar gewerkt en was toen klaar. De volgende morgen zeven uur was het weer melden aan het „hok”. Hij had er geluk en werd nogal eens aangenomen voor diverse werkgevers. ‘s Zaterdags was het geld halen aan een loket het aanneemlokaal aan de Jobsweg. De kaarten van de opstappers werden daar ingenomen en men moest wachten tot het weer eens druk was in de haven.

Later werd de heer Luiten vooral veel bij Corns Swarttouw besteld. „Er moest daar hard gewerkt worden,” zegt hij. „Je kreeg het niet cadeau, maar er werkten bijzondere mensen, ruw, doch collegiaal. Ze waren niet te beroerd je mee te nemen, je het vak te leren. Het bazenpersoneel kon behoorlijk te keer gaan, maar toch.... het beviel me daar wel!”

vaste job

Na ongeveer veertien maanden regelmatig als losse bootwerker bij Swarttouw gewerkt te hebben, kwam hoofdbaas Schuitemaker naar hem toe en zei: „Je kan maandag in vaste dienst komen, maar je laat je klauwen gaan anders donder ik je er zo weer uit!” De heer Luiten was gelukkig met zijn vaste job, al werd het dan niet vriendelijk gezegd. Hij bleef er twaalf jaar: begonnen als walgast, later buiten- en binnenboordgast, vervolgens wagenrijder, winchman, bootsman; bijkras en ten slotte bootbaas.

„Ja, je moest keihard werken,” zegt de heer Luiten. „Eigenlijk was er toen veel meer humor dan nu. Er werd natuurlijk ook wel een stijf borreltje gedronken, maar je moet niet denken dat nou ook weer elke havenwerker een dronkelap was. Er waren er echter bij wie het geld in de zak brandde, als dat op maandagmorgen nog over was. Dan moest op stroom eerst de kistjesman aan boord komen. Die verkocht flesjes bier en ook weleens stiekum een blinde, uit een fles jenever. Als het geld op was, gingen ze aan het werk, maar je merkte later aan de produktie niet dat het werk had stilgelegen.” De heer Luiten schudt met zijn hoofd: „Die produktie, ja! Het was nooit genoeg. Als je vierhonderd ton suiker had weggewerkt, vroeg de hoofdbaas of je bij de stuurman had gezeten.”

Hard moest er dus gewerkt worden. De heer Luiten vindt wel dat er vroeger meer kameraadschap was, dat men meer collegiaal was. Wanneer twee man in de ene hoek van het ruim een makkelijk karwei hadden dan sprongen ze bij, als twee collega’s het in de andere hoek zwaar hadden. „Kom daar nu eens om,” merkt hij op. „Dat zie je niet zo gauw meer.”

bedrijfscontroleur

Begin 1937 kwam de heer Luiten bij de HAR in dienst als bedrijfscontroleur voor het zelfde salaris, veertig gulden per week. Bij Swarttouw werd echter overwerk betaald. Na overleg met zijn vrouw

heeft hij de baan geaksepteerd. Zijn ervaring, opgedaan bij Corns Swarttouw, dat hij met een keurig getuigschrift verliet, is hem in zijn nieuwe baan zeer van pas gekomen. In de loop der jaren bracht hij het tot tweede aannemer, eerste aannemer en chef buitendienst en in september 1955 werd hij bevorderd tot inspecteur van de buitendienst van de Centrale voor Arbeidsvoorziening.

De tijd van de grote veranderingen was aangebroken. De opleiding met een vloek en een schreeuw was reeds verleden tijd. Havenwerk werd erkend als vak. Tussen zijn werk door heeft de heer Luiten meegeholpen bij het op poten zetten van de vakopleiding. In een kantoortje bij Blaauwhoed leidde hij de eerste dekgasten en toezichthouders op, later ook nog enige tijd op het toenmalige opleidingsschip „Veteraan”. De eerste lesstof had hij op de rand van een krant geschreven; later heeft hij dat uitgewerkt en kwam die stof ook in een drukvorm. „Tegenwoordig is die lesstof natuurlijk veel uitgebreider, aangepast aan deze tijd, maar ik ben er trots op,” zegt de heer Luiten, „aan dat eerste begin gestaan te hebben, waar anderen op hebben kunnen verder bouwen.”

een goed vak

„Het is toch ook wel zeer veel vooruitgegaan,” zegt hij nu. „Alleen zouden de mensen wat meer moeten lachen. Ik heb me altijd tot de haven aangetrokken gevoeld door die bepaalde sfeer, die eigen humor van mensen die hard, heel hard moesten werken.” En hij herinnert zich weer zo’n kostenlijk voorval: „Een vaste man in een ploeg schepte steeds op dat hij van zijn vrouw zo’n dik beleg op zijn boterham meekreeg. Nou was men gewend zijn knijverzak tussen de winches aan de mast te hangen. Een keer heeft oude baas Sjef Laanen alles, dat tussen de sneden brood zat, opgegeten en er een paar stukjes karton voor in de plaats gelegd, dat was humor. Als je nu durft te lachen, krijg je een bon.” Toch besluit hij een beetje aarzelend: „Ja, het was ook wel eens anders. En daar is misschien bij het publiek nog wel iets van blijven hangen, vandaar dat er hier en daar nog een beetje angst is in de haven te gaan werken. Maar het ruwe, vroeger soms onbeschofte werk, is aan het ver4wijnen. Havenarbeid is een goed vak, dat door zeer veel fatsoenli,jke mannen wordt uitgeoefend.”

Overgenomen uit „SHB-informatie” (ingekort).

Havennieuws, mei 1969

1971, Wim Huibers (journalist), over werk bootwerkers

Een dag en een nacht in de Rotterdamse haven. Bootwerker bespied.

Tekst: Wim Huibers

Rotterdam - Zeven uur ‘s morgens, Er ligt een grauwsluier over Rotterdam. In het havengebied is het nog rustig. De nachtploegen zijn enkele uren te voren naar huis gegaan. De bedrijvigheid is voor een kort moment verstomd. Niet lang, want in het loodskantoor is men al weer druk bezig. het werk wordt ingedeeld. De voorbereidingen voor ‘n nieuwe dag zijn in volle gang.

Sjaak van der Velden, 2025

Tegen half acht stromen de havenarbeiders het terrein op. Een deel van hen heeft een flinke reis achter de rug. Pendelaars uit Brabant en Zeeland, die in de bus hun nachtrust hebben voortgezet. De anderen, Rotterdammers vooral, zijn op de plof gekomen of met openbaar vervoer.

AAN DE SLAG

7.30 uur. De sirene loeit. Het werk begint. Aan de kaden liggen drie zeeschepen. Twee moeten worden geladen, een gelost. De ruimen worden opengegooid. Een enorme walkraan komt langzaam aanrijden. Iemand heeft dat niet in de gaten. Hij staat op de rails, „Pas -op”, schreeuwt een ander. De man maakt een noodsprong. Net op tijd.

Het Duitse zeeschip heeft uit Spanje een veelsoortige lading. meegenomen: Dozen, balen en kratten met van alles en nog wat. In het ruim - in de put volgens de haventaal - werken zes man: de bootwerkers of stuwers. Zij stapelen het stukgoed op palletbakken, die door de walkraan op de kade worden neergezet. Snelle vorkheftrucks zorgen voor het vervoer naar loods, treinwagon of vrachtwagen.

ZWAAR WERK

Het maken van een „hijs” is zwaar werk. Balen van soms vijftig kilo moeten uit alle hoeken en gaten worden aangesleept. Soms moet er zes, zeven meter in gebukte houding mee worden gezeuld. Pas dan kan de baal of doos op de pallet worden ‘gepleurd’, zoals de bootwerker dat noemt. Is de hijs klaar dan trekt de walkraan hem uit het schip. Direct daarna slepen de stuwers weer nieuwe lading aan.

„Vandaag hebben we ‘n mazzeltje”, vertelt één van de bootwerkers. „In die balen zit melkpoeder. Daar heb je weinig last van. Maar vaak zitten er chemicaliën in. Soms hele fijne poeder. Stuift als de zenuwen. Alles komt je strot in. Wel krijgen we maskers, maar die helpen te weinig. Soms krijg je zoveel van die klerezooi naar binnen, dat je over de tong gaat”.

177

WIJN POMPEN

In ruim twee wordt wijn pompt. Zes motorpompen, die samen voor een ontzettend lawaai zorgen; pompen de Spaanse wijn uit ketels naar tankwagons op de wal via plastic slangen.

„Waardeloos die pestherrie”, schreeuwt een stuurman uit alle macht. „Je wordt er knettergek van. ‘s Nachts in je nest hoor je die klere dingen nog: En het kan nog gevaarlijk zijn ook. Als der een hijs aankomt; waarschuwt de bootsman altijd. Want in de put zie je dat niet. Maar door die pokke-herrie hoor je der geen moer van”.

Als het tussendek leeg is wordt het onderruim zichtbaar. Er zitten enorme vaten wijn in van zeshonderd liter. Ze worden met twee tegelijk uit het ruim gehesen: Met de zogenaamde schenkelhaken, die aan de boven- en onderrand worden vastgehaakt. De leek houdt bij dit alles zijn hart vast. Als een haak niet goed zit en een vat losschiet, dan is er geen stuurman, die het na kan vertellen.

Gebeurt er wel eens wat? „Ernstige ongelukken vrijwel nooit”, zegt een bootsman, die boven aan het dek de tafel dirigeert. „Het gebeurt maar zelden dat een hijs losschiet. Hooguit zit er eens iemand met z’n klauw ergens klem of krijgt hij een opsodemieter van een hijs die net omhoog getrokken wordt. Maar dat gebeurt niet vaak en de gevolgen zijn gelukkig nooit ernstig”.

VUIL

De kolossale wijnvaten zijn zwart en vies. Aan de kleding van de mannen is dat snel te zien. Het is vaak een enorm gestoei om de haken om de randen te krijgen. Vooral als de vaten tegen de wanden van het schip liggen. Ze kunnen daar met mankracht niet worden weggehaald. De takel moet ze uit die hoekjes wegpeuteren. Vaak een moeizaam karwei. Soms wordt een vat tijdens het hijsen lek gestoken. Daarvoor is dan een kuiper aanwezig, die het mankement meteen verhelpt.

9.15 uur. Pauze. De koffiewagen (een lorrie met een ketel er op gaat langs de schepen. De mannen geven een schreeuw naar elkaar en maken met duim en wijsvinger het drinkgebaar. Onmiddellijk komt alles uit het ruim naar boven.

KRITIEK

De koffie moet in de openlucht opgedronken worden. De bootwerkers zoeken ergens een zitplaats: Op een stapel pallets een autoband en verder overal waarop gezeten kan worden. Maar als het regent. Of bij sneeuw. Daar sta je dan met je bakkie koffie. Ze zouden hier een keet moeten neerzetten, waar de mannen per schip gebruik van kunnen maken. Dit is een belachelijke toestand. Bij de wilde.spinnen af”.

9.30 uur. „Aan de slag mannen”, roept de baas van het spul. Sommige stuwars protesteren. Ze hebben twee minuten nodig gehad om uit de put (ruim) te klimmen. Ze vinden dat dat niet van hun koffiepauze mag worden afgetrokken. Even later sloffen de mannen langzaam naar hun post. „Dacht je misschien dat we ons de zenuwen gaan lopen”, vraagt één van de stuwars.

Een minuut later is het bedrijf weer in volle gang. De zes motoren, die de wijn naar de tankwagens pompen, waren in het begin van de koffiepauze uitgezet. Een onwezenlijke stilte daalde over het terrein. Eerst dan merk je wat voor een pestherrie die dingen hebben gemaakt.

178

LADEN

Tweede zeeschip. Daar wordt geladen. Op de bodem van het ruim (tien tot twaalf meter lager) worden balen met vijftig kilo hout netjes verdeeld. De balen moeten vanaf de pallet soms vele meters worden weggezeuld. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een patenhaak: een ding waarmee de zakken makkelijker opgetild kunnen worden.

Het derde zeeschip wordt geladen met vaten glycerine van rond 214 liter. Vorkheftrucks brengen de vaten vanuit de loods naar de kade. Twee havenarbeiders moeten ze omgooien, want dan pas kan de walkraan ze met de schenkelhaken pakken. Net als bij de wijnvaten aan de randen, maar nu pakt een hijs zes tot acht vaten. De stuwars, die de vaten in het schip een plaatsje moeten geven, sjouwen zich wezenloos.

Daarna moet er een enorme partij huiden worden geladen. „Gelukkig zijn ze droog”, vertelt een stuur. „Soms krijgen we ook natte huiden. Die stinken van een kilometer afstand. Als je daarin gewerkt hebt moet moeders beslist je kleren uitwassen”.

Officieel mag er op het terrein en op de schepen niet worden gerookt. Voor de bootwerker, die zijn hart heeft verpaid aan „de weduwe”, een onmogelijke opgave. Daarom wordt er wel eens een saffie gedraaid, vooral als de bemanning van een schip ook rookt.

OVERHELLEN

10.30 u.: Het eerste zeeschip helt nu sterk aan een kant over, omdat er al een paar tanks wijn zijn leeggepompt. Het lopen aan dek is nu moeilijk. „Kijk uit jongen. Een olievlek. Als je daarin stapt val je mooi op je muil”, zegt een meelevende bootsman.

Aan de overkant van de haven wordt een dun wit poeder overgeladen. Door de wind ontstaan er grote stofwolken. De bootwerkers zien helemaal wit. Hoeveel van dat spul hebben ze al ingeademd? De stuwers in de put hebben het niet gemakkelijk. De lading is zwaar. En vaak stoffig en vuil. Soms stikt het er acht uur per dag. Daarin werken valt niet mee. Toch moet het. Daarom proberen de mannen de stemming in hun ploeg op peil te houden.

Er worden grappen verteld en gekke opmerkingen gemaakt. 'Jennen' kunnen ze elkaar ook geweldig. Dialogen in deze trant zijn vaak te beluisteren: "Zeg lelijke knakker, zou je je klauwen niet een laten wapperen. Wanneer pleur jij ook eens een zakkie op die pallet. Man wie ben jij wel. Muil houwen, want ik stamp je in mekaar."

Wie als outsider zulke gesprekken hoort, vreest het ergste. Ten onrechte. Het hoort bij het werk. Dit soort humor houdt de mensen op de been. Misschien wat forse humor, maar ieder het zijne.

SCHAFTEN

12 uur: Sirene. Schafttijd. De kantine is gauw vol. De mensen achter het buffet hebben handen vol werk. Koffie vooral en melk. Brood hebben ze zelf meegenomen. Zakken vol soms. Hard werken maakt hongerig. De ploegen kruipen weer bij elkaar. Kameraadschap. Als ze de pest aan elkaar hadden deden ze dat niet.

12.45 uur: Opnieuw: sirene, aan de slag mannen. Het duurt nog een paar minuten voor ze op gang komen. Maar eenmaal in het schip wordt er weer aangepakt. De mannen van de Rotterdamse haven staan voor hun werk.

3 uur: Ruim één van de eerste boot is leeg. Maar vanuit de „lengen” vloeit de wijn ononderbroken door. De zoveelste tankwagen staat er al voor. Op het schip overheerst een zeer sterke wijnlucht. Niet bepaald prettig. Zeker niet om er de hele dag in te staan. Mannen die de laatste restjes wijn uit een tank moeten zuigen zijn wel eens helmaal van de kaart geraakt. Alleen maar van de lucht.

179

OPROTEN

4.10 uur. „Stoppen Oprotten. We gaan naar moeders”. Vijf minuten voor tijd klinken dergelijke geluiden uit de ruimen. Eén voor één sjouwen de mannen de boot af. Het zit er op vandaag. Op naar de waslokalen.

5 uur. De nieuwe ploegen komen op. Ze gaan verder met waar hun collega's zijn gebleven. Boten moeten snel geladen en gelost worden. Tijd is geld. Daarom gaat het werk door, des Avonds en voor een deel ook 's nachts. Bij kunstlicht. Pas tegen de ochtend verlaten de laatste mannen het terrein. Moe en slaperig. Maar de verse ploegen zijn al weer onderweg. Nog even en dan begint er weer een nieuwe werkdag.

Bron: Rotterdamsch Nieuwsblad, 14 mei 1971

1973, Piet Rhijnen (1907), botenbaas Cornelis Swarttouw

Ik heb eigenlijk altijd met het water geleefd.

„Baas Piet. Zo heet ik in de haven, Pas 46 jaar. Bij de havenwerkers en bij de directie. Tot nu dan, he. Ik bedoel tot november vorig jaar. Toen werd ik 65. Nu zit ik dan hier, bij mijn vrouw. Die had me in al

Sjaak van der Velden, 2025

die jaren ook niet zo vaak gezien. Ik was soms maar acht op de 24 uur thuis. En dan lag ik nog grotendeels in mijn kooi. Ik heb het druk zat nu, hoor. Met werken aan mijn boot. In het voorjaar ga ik zo'n maandje of vijf naar Friesland. Varen. Dan zie je nog stukken Nederland van honderd jaar geleden. Maar mijn leven is natuurlijk nu wel anders dan vroeger. Heimwee? Ach, ik mis die jongens wel, met wie ik soms al meer dan dertig jaar gewerkt heb. Die heb ik met dezelfde linkse handen zien komen, waarmee ik zelf begon. Die heb ik bidwijs gemaakt. Die kende ik eigenlijk beter dan mijn vrouw en kinderen. Ja, die jongens mis ik wel."

Baas Piet, ofwel Petrus Rhijnen heeft bijna een mensenleven lang bij dezelfde baas gewerkt: Cornelis Swarttouw. „Tegenwoordig Seaport Terminals. Ze zeggen dat het uniek is, zo'n tijd bij een bedrijf. Ik heb eerst een paar jaar op de binnenvaart gezeten. Ik ben trouwens op het water geboren. Mijn vader was schipper."

„Mijn broers ook. Ik kom uit een schippersgeslacht, maar er was in die tijd weinig te verdienen op de binnenvaart. Toen ben ik de haven ingegaan. Eerst twee maanden bij de Haven Arbeids Reserve, de HAR. Toen naar Swarttouw. Daar werd ik direkt gepromoveerd tot houtstouwer. Dat was werk dat je een beetje moest bekijken. Dat hout kwam van de Oostzee. Kleine scheepjes. Zo'n kapitein wilde zo veel mogelijk mee terugnemen. Het was passen en meten. Je verdiende ook meer dan het gewone weekloon. Dat was 31,60. Wij hadden 34,75. Dat was een groot inkomen voor je 48 uur. Vooral als je rekent dat een kapitein van een binnenvaartschip met een pet met vijf van die gouwe banden toen 25 piek verdiende en twee keer zo lang werkte."

stemming

„Wij gingen toen nog met een roeibootje naar boord. Nou ja, daar konden wel 35 man op, maar het was toch een roeiboot. De stemming was redelijk. Veel gezelliger dan nu. De kennissenkring was heel groot in de haven. Iedereen kende iedereen. Er waren ook veel wantoestanden. Heel wat mensen, die bij de HAR. zaten, moesten via borreltjes voor de botenbazen aan het werk zien te komen. Het kon gebeuren dat een of andere baas de kroeg binnenkwam en dat de kastelein zei: Bertus, er zijn er twintig voor je besteld. En die zoop-ie dan op. Vaak wist-ie niet eens van wie hij ze te goed had. De jeneverfles stond bovenaan in die dagen. Ik heb als baas wel gewerkt met de zwarte dassen ploeg van Katendrecht. Dat waren eerste klas dekgasten. Je weet misschien wel dat de werkelijk goeie Rotterdamse havenarbeider voor de oorlog geen vaste baas wilde. Die was zijn eigen baas. De ene week hier, de andere week daar. Je werkte toen ook met grote ploegen van zo'n mannetje of twintig. Nou, die zwarte dassen ploeg was uitstekend. Maar die jongens dronken. Die waren soms zo zat dat ik ze met de runner uit het ruim omhoog moest hijsen. Dan waren ze gewoon niet meer in staat op eigen kracht naar boven te komen. Als een oorlogsschip. Maar dan goot je er in de kambuis een paar mokken zwarte koffie in, nou ja, en dan ging het weer. Het was een vrij gevochten tijd".

hemel

Piet Rhijnen werd op zijn twee-en-twintigste „zo'n beetje de jongste baas in de haven." Een jaar later trouwde hij met zijn vrouw Emma (drie dochters: Agnes, Emmy en Thea; alle drie getrouwd). „Dat trouwen kon best. Vooral als je in de nacht zat, bracht je een goed loon thuis. Maar' gezellig thuis zitten, was er echt niet bij; werk bepaalde je leven Daar was je bij wijze van spreken dag en nacht mee bezig. Ik heb hard moeten werken, eerlijk. Maar als ik opnieuw zou mogen kiezen, zou ik ditzelfde job weer pakken. Tegenwoordig is het natuurlijk hemel op aarde vergeleken bij toen, wat de voorzieningen betreft. Over veiligheid en zo werd niet geprakkiseerd. De eerste tien jaar heb ik op

stroom gewerkt. Nou, dat waren die armen-en-benen-boten. Die den zo'n hoge deklust; je de laadbomen niet eens zag. Die deklust, die donderde je dan maar gewoon in de lichters. Ongelooflijk eigenlijk. Bont en blauw was je, als je zo'n boot gelost had. Je liep soms nog twee weken met pijn in je lijf. Maar ziek worden, ho maar, dat kon niet. Dat gaf een enorme dreun in je portemonnee".

Machine

„Als ik zou moeten formuleren hoe ik de haven heb zien veranderen in die jaren, dan wijs ik op de verandering in de samenleving. Tegenwoordig zeggen ze: wacht nog een half uurtje, anders zit je midden in het spitsuur. Toen zeiden ze: wacht nog een half uurtje, want Wilton is net uit. Wilton, dat was een begrip. Dat was een leger van drieduizend man, dat lopend op weg was van de werf naar de stad. Daar was geen doorkomen aan. Kijk, nu staat met alle vooruuitgang de mens niet meer nummer één. De machine, de computer regelt alles.

Vroeger was de man nummer één. Die man moest verdomd hard werken, die werd soms ook wel uitgebuit, maar hij was de schakel waar alles om draaide. Als hij die zak cuba (suiker) van 150 kilo niet op zijn bult nam, dan bleef-ie liggen. Zo stond dat er toen voor. Daar hebben ze tegenwoordig geen idee meer van".

Lopen

'Ik had het net over het volk van Wilton. Dat iedereen liep. Ik heb zelf ook wat afgelopen. Je kwam 's morgens vroeg op het bedrijf en dan hoorde je dat je daar en daar moest wezen. Een uur lopen van de stad. Dan ging je op weg, met zo'n dertig man. Dat was gezellig hoor. Je leerde elkaar kennen. Er was kameraadschap, saamhorigheidsgevoel. Er waren er vroeger zat die hadden niet eens een fiets. Dat was te duur. Toestanden, of wantoestanden, hoe moet je het noemen. Je was toch niet opstandig. Iedereen liep. Pas als je je tekortkomingen gaat beseffen, dan word je opstandig."

181

Vervelen

"Of dat tijden waren. Er was veel armoe ook. Er waren die een half uur omlopen over de Maasbrug, omdat ze de twee-eneenhalve cent voor het heen-en-weer bootie niet hadden. Dat was de „sik.' Daar konden zo'n 35 man op en als je aan de over kant kwam, had je natte poten. Het vervoer, dat was wat. Ach, daar heb je eigenlijk geen idee meer van. Wij hadden mensen uit 's-Gravendeel, die moesten 's morgens vijf kwartier fietsen. Elke dag, hoor: sneeuw, regen, ijzel, storm. Als ze vijf minuten te laat kwamen, kregen ze nog een uitschijter ook. Vaak hoorden ze om acht uur, dat ze om een uur konden beginnen, tot tien uur 's avonds. Dan waren ze om twaalf uur 's nachts thuis. Vijf uurtjes pitten en hup, weer op de fiets. Je kunt je een prettiger leven voorstellen. En je dan ook nog een hele morgen zitten vervelen. Die gasten hadden om twaalf uur hun brood al op. Als je niks te doen hebt, duik je tenslotte makkelijk in die knijverzak".

Vasteland

„Ik ga al mijn tijd aan mijn hobby besteden. De watersport. Zonder water kan ik niet leven. A1 sinds 1937 heb ik een boot gehad. Wij woonden toen aan de Coolhaven. Ik was lid van de watersportvereniging Piet Hein, haast van de oprichting af. Ik heb nu weer een kruisertje van negen meter.

Begin mei gaan we weg. Noord-Holland, het IJsselmeer over, naar Friesland. Wij hebben alle tijd. Begin oktober komen we terug. Je weet niet wat je ziet, onderweg. Schitterend. Dat is een Nederland dat bijna niemand kent. Waterland. Dat is mijn land. Ja, ik ben een geboren schipper. Dat zit er nu

eenmaal in. Trouwens in die 46 jaar, waar we het net over gehad hebben, heb ik eigenlijk ook steeds met het water geleefd”.

Havennieuws, januari 1973, p. 4-5

1973, fragmenten over ploegwerken en diefstal

“Er is geen grotere ouwewijventroep dan de haven” zei iemand in een der gesprekken.

“Iemand geeft eens een sjor aan zo’n baal of kist, pakt hem niet goed aan, moedwillig. Hij wordt de boot uitgestuurd als ze het zien en z’n collega’s zeggen dan bijv.: ben je gek, mishandel die baal niet zo.”

“Iemand past goed in een ploeg als hij een toffe jongen is, d.w.z., geen verrader, niet lui of eigenwijs.”

Marginale mensen zijn (volgens een der ondervraagden, die zich in alle duidelijkheid laat gaan): “- Een Jehovagetuige, die voor zijn mening uit durft te komen en ermee te koop loopt. - Vreemde figuren, bijv, homoseksuelen, of mensen met vreemde levensopvatting. - Iemand die de kantjes eraf loopt, zodat z’n maat harder moet werken. - Strebers, die verlinken als iemand diefstal pleegt of een bok geschoten heeft.”

182

De ploeg

“De ploeg vormt een eenheid, er is een goede kameraadschappelijkheid onderling.”

“Als er nieuwe mensen in de ploeg komen, kijken we ze eerst even aan, na verloop van tijd zijn ze ingeburgerd en dan weet je wat je aan elkaar hebt. Er wordt gekeken hoe een nieuwe in de ploeg valt. Het is belangrijk dat hij er in past, niet lui is of eigenwijs.”

De z.g. scheepscontroleur bijv., die voor de rederij controleert, “let er op dat er kwalitatief en kwantitatief uit het schip komt wat er volgens cognossement in zit, en dat eventuele schade wordt getaxeerd (als tenminste de ontvanger reclameert, anders wordt er in het belang van de rederij gezwegen), “ aldus een onzer gesprekspartners over zijn eigen functie.

Ook “de andere kant op” moet gecontroleerd worden: een andere geïnterviewde vertelt: “Ik houd toezicht voor de cargadoor of de goederen die in het schip moeten komen er inderdaad in komen. Het gaat om het laden van de schepen. Men maakt voor de schepen stuwplannen. Op z.g. ‘summaries’ wordt vermeld hoe de ruimverdeling is voor de verschillende goederen, men kan daarop zien welke tonnages er verscheept gaan worden, terwijl tevens genoteerd wordt wat er in elk ruim komt en in welke haven dit er uit moet. Deze ‘summaries’ moeten kloppen met het stuwplan.”

Een kaderlid zegt: “Het bedrijf tracht ploegleiders als informele leiders te laten optreden, die de bedrijfsnormen overbrengen naar de havenwerkers. Het bedrijf stimuleert een soort

vertrouwenspositie van de ploegleider. De nadruk ligt op de 'sociale taak' bij de ploegleider. Een gevolg hiervan is dat een ploegleider aan de hand van zijn zienswijze bijv. een beslissing neemt over het al dan niet doorgeven van voorvallen aan de leiding."

"Het is zo dat soort soort zoekt. Vroeger waren er geen vaste ploegen en zochten de mensen elkaar zo'n beetje op. Er waren toen goeie en slechte ploegen, waar veel gestolen werd. Toen maakten ze van bovenaf ploegen, maar daardoor pasten de mensen lang niet altijd bij elkaar. Als ze naar een andere ploeg willen vroeg de personeelschef steeds maar: waarom, waarom? Dus zei men: stik, en ging weg. Het lukte dan wel eens via een baas, langs inofficiële weg dus. Soms wordt een ploeg uit elkaar gegooid omdat ze bijv. tegen de lamp zijn gelopen. Na een paar maanden zie je hen links en rechts toch weer terugkomen."

"Je kunt iedere dag met andere mensen in een ploeg komen te zitten, je voelt je niet een met het bedrijf, vooral niet met de pendelaars. Je wordt onverschillig en je gaat de dingen slordig behandelen. Ze gaan kapot en je neemt wel eens wat mee"

Vele bazen zijn ex-bootwerkers, afkomstig uit een tijd waarin de stemming bepaald niet die was van: "goede morgen heren". Dit middenkader kan wel het juiste midden tussen solidariteit met de arbeiders en het voorhouden van de bedrijfsbelangen (waar nodig) vinden, maar kan ook in de oude barse toon vervallen en zich handhaven door sterk tegen de directie te leunen. Een voorbeeld. Een half uurtje pauzeren na het werken in een koelruimte behoort tot de eigen beslissingsruimte van de ploeg. Een baas kan daarvoor begrip hebben, maar ook reageren zoals iemand vertelde: "Maar de baas ziet alleen dat dat half uurtje geld kost."

183

"De havenarbeider beoordeelt het gedrag van de kras, de botenbaas en de controleur. Hierbij is het zo gesteld, dat wanneer bijv. een controleur in de praktijk een berisping geeft over het eten van een appel, hij dit later op z'n brood krijgt door gebrek aan medewerking en dat kan op vele manieren. Er is dus een samenwerking, de een heeft de ander nodig. Dit is bij alle bedrijven gelijk"

"Er zijn voorlui die zeggen: ze kunnen 't me doen, ik neem niet het risico dat ik niet meer getapt ben, ik ben geen verlinker. Zo zijn ze eigenlijk wel allemaal, "

"Controleurs en wegers zullen heel weinig zeggen. Ze staan dicht bij de havenarbeiders en zouden zich onmogelijk maken. Hoogstens zullen ze een opmerking maken, maar ze zullen het niet doorgeven."

"Toen een keer een boot gelost werd met als deklust tomaten, wilde de surveillant niet hebben dat er een tomaatje gegeten werd; hij dreigde er werk van te maken als het toch gebeurde. Daarop is de hele ploeg (in feite vier, vijf werkploegen) van boord gelopen. Men wilde niet verder lossen onder toezicht van deze controleur/tallyman. De stuwadoor koos eieren voor z'n geld en de surveillant ging van boord af. Sindsdien heet deze man in de haven 'tomaatje.' Je bent dus als controleur afhankelijk van de mensen; je moet die mensen kunnen vertrouwen in je werk. Ga je ze te zeer op hun huid zitten, dan ga je de boot in: ze nemen wraak en laten je fouten maken. Dit geeft wel een conflict met de opdrachtgevers, maar omdat de 'tallyman' zijn werk in de haven moet kunnen blijven doen, kan hij niet in ernstig conflict met de havenarbeider komen. Als ik (als tallyman) iemand betrap: ik zal 't

proberen onderling te regelen, ik kan 't niet aangeven. Zelfs de heel principiële havenarbeiders zeggen tegen me: dat regelen we zelf, je moet er geen werk van maken.”

De arbeiders voelen zich hiertegenover de onderliggende partij en reageren bijv. als volgt: “Als er een koelruim (-24° C) gelost moet worden, dan zijn ze verbaasd dat de havenarbeider het maar een half uur uithoudt. Maar ze willen het nooit eens zelf proberen, uit angst om toe te geven dat ze ongelijk hadden. Alles wordt zo zuiver zakelijk gezien, 't gaat om geld verdienen. De baas weet niet wat voor werk hij uit laat voeren. Hij denkt alleen aan de winst. Maar als een havenarbeider denkt: ik pik 't zo in, dan houd ik 't langste vol (bijv. een half uurtje pauzeren), dan zien ze alleen dat half uur dat geld kost. Ze kunnen zich niet in de havenarbeider zijn plaats denken.”

“Het venijn zit 'm overigens in de tussenleiding. De topdirectie staat er heel anders tegenover. Stel, ik wil mijn slag ergens slaan. Dan denkt ik, wat heb ik voor baas? X? O, dat betekent dat ik me koest houd. En morgen, Y? Y ligt me en ik lig hem. Dan kan ik het wel flikken, niet openlijk, maar als ik op de vingers getikt wordt zegt Y alleen: blijf er voortaan af en stuurt de zaak niet meteen door naar de controle zoals X zou doen. De topdirectie weet hier allemaal maar weinig van. De arbeider ziet die directie nooit, wel de chef van 't etablissement.”

“Wanneer een boot afloopt, d.w.z. de lading zit er bijna helemaal in en het is tijd om naar huis te gaan, dan zal de positieve vent op verzoek het werk nog even afmaken en de negatieve niet (wanneer dit zo 5 minuten duurt ongeveer). Wanneer men een hekel heeft aan de botenbaas, zal de negatief ingestelde eerder geneigd zijn, wanneer de kans zich voordoet, die man eens te 'pakken', dan een positief ingestelde.”

184

Een arbeider vertelt dat er “flink aangepokerd” wordt “als men een afspraak maakt met de bootbaas die het werk (bijv. vanwege het te verwachten slechte weer of omdat een schip klaar moet) graag snel afgemaakt ziet. 'Is t'r wat te goed?' vraagt men en dan wil de bootbaas wel 'klaar naar huis geven' (d.w.z. dat de dienst afgelopen is zodra het werk gedaan is). Omdat de schade, maar ook het risico voor de havenarbeider (veiligheid) toeneemt, mag het sinds een jaar (volgens CAO) niet meer, maar de bootbaas handelt nog wel eens op zijn eigen houtje en dan kan het gebeuren dat ik als ik om half zes 's middags begonnen ben, 's avonds om half elf weer thuis ben.”

Diefstal

“Het is haast niet op je eigen houtje te doen. De anderen weten het altijd. Er zit minstens zes man in zo'n ruim, je werkt nooit alleen, minstens met twee. Je ziet het toch als Piet steeds weggaat; als ie weg is kan je niet verder.”

“Van de collega wordt verwacht dat hij de boel niet verlinkt, verder is hij vrij. Als hij niet meedoet is hij wel gauw een 'dromer”

Een ander zegt: “De tijd dat je er min of meer uitlag als je niet meedeed is voorbij. Dat aanvaardt men nu wel zo ongeveer. Verraden doe je natuurlijk niet.”

Weer een ander: "Een principiële wordt niet kwaad aangekeken. Er zijn nl, heel veel die niet meedoen. Of die de anderen kunnen tegenhouden is de vraag, ieder weet nl, dat ieder zijn mond zal houden."

Tenslotte: "Ik verraai niemand, dat is vreselijk, maar ik doe niet mee aan jatten; ik zeg tegen iedereen die er nieuw bijkomt dat ik niemand zal verraaien, maar dat ik mij niet laat verlinken,"

"Niemand zal een ploegmaat verraaien, dat is het vuilste wat er is."

"Indien de collega's een dergelijk voorval zien, gebeurt er dus niets. De kans dat collega's het zien is natuurlijk het grootst, doch niemand zal het ooit in zijn hoofd halen om bij de controleur daar melding van te gaan maken. De arbeiders weten wat ze doen en denken niet verder aan eventuele gevolgen van hun handelen."

"Iemand moet helemaal zelf weten of hij meedoet of niet. Als hij zijn mond maar houdt. Hij wordt er niet minder om gewaardeerd. Alleen iemand, die erg stil is, nooit iets zegt en zich in een hoek laat drukken is niet populair."

Anders dan wel eens gesteld wordt, is van een vanzelfsprekendheid tot "meedoen" geen sprake. Wel kan er soms een zekere groepsdruk in die richting ontstaan, waarvan de volgende citaten getuigenis afleggen. Een respondent vertelt "dat hij maar snel aan dek gaat werken, dan hoort en ziet hij tenminste niets. Al gauw heet het dan, dat hij een verrader is, dus"

Een volgende: "Ze durven niet te weigeren mee te doen of een chocolaatje te accepteren, uit angst belachelijk te zijn."

Een derde: "Degenen, die het niet normaal vinden, doen het toch, Die worden er bij betrokken. Ik wil geen spelbreker zijn, zeggen ze dan. Als ik zoiets weet ben ik medeschuldig en bij 'mijnheertje' (= de baas) kan er gezegd worden: hij weet er ook van." Dit lijkt ons echter uitzonderlijk. Regel is dat men elkaar binnen zekere grenzen vrij laat om al of niet de lading aan te spreken. Dit onderling dienstbetoon kan in gevoelige spanning komen te staan met wat de bedrijfsleiding verwacht of wist. Zo vertelt men: "Is er een vermissing geconstateerd, dan komt de hele groep van een man of elf bij de surveillance. Er is er niet één, die schuld op zich neemt en houdt. Met z'n allen zijn ze er bij, ook diegenen, die niet mee hebben gedaan. Die moeten dan nl, bewijzen dat ze niet mee deden en dat kan je niet bewijzen. Daar komt die z.g, praktische rechtvaardigheid om de hoek: tegen 'mijnheertje' (chef etablissement) heb je er niets van gezegd, want je wist er toch wel iets van? Nou, dan zit je er ook al bij. Het blijft daar steeds zwart/wit. Als je iets ziet en niet doorgeeft, maar je bent in die omgeving in dat ruim, die loods, en dus ben je er ook bij en dan zeggen ze meestal nog: jij nota bene, die nog wel al eens eerder, enz. Het was je plicht dat aan te geven, zeggen ze dan tegen zo iemand.

Het "verlinken" zal overigens zeker wel voorkomen en sommige gesprekspartners wisten daar vele voorbeelden van. Het algemeen verbod op verraad lijkt ons echter in een dergelijke arbeidssituatie zeer krachtig.

Deze onderlinge verplichtingen worden frequent doorgesproken."We zeggen dan wel eens: doe het nu niet, want je lapt ons er ook bij. Dat gaat dan zo: ook jij moet bij de directie komen en dan gaan ze je intimideren. Jij was er toch ook bij? Jij had dat dan moeten tegenhouden, dat had ik van jou niet verwacht. Die het gedaan heeft wordt vergeten, maar ze zetten jou voor schut. Ontslag krijg je niet,

nee, dan moeten er bewijzen op tafel komen. Maar het is vervelend en iemand, die ze niet lusten is er op die manier natuurlijk toch wel uit te werken.

Illustratief is nog dit verhaal: "Stel ik heb een gaatje gemaakt in een wijnvat en drink het nodige. Ik kan niet te lang wegblijven, maar ik ga een liedje zingen of ruik ernaar en mijn maat zegt dan niet: ben je belazerd, maar: wat is het. En binnen een uur weet iedereen het en ben ik de kerel geweest, die uit bravoure de zaak heeft opengemaakt en al die anderen erbij heeft betrokken. Die moeten ook hun smoel wel houden, anders zijn ze de sigaar. Aan de controle ruiken of zien ze bijv. wat en de hele groep gaat voor de bijl. Dat komt eventueel door zo'n rotkerel."

Typerend is ook dat het krachtige verbod van het verraad niet meer geldt op het moment dat men zou kunnen moeten opdraaien voor het gedrag van de ander. "Verraaie ik ze niet, maar ik ga niet een dag en een nacht voor ze op het politiebureau zitten; dan wijs ik zo nodig de dader aan in het bijzijn van de politie, dat weten ze in mijn ploeg." Een tweede: "Niemand wil alleen bloeden."

Een ander: "Ik verdom het een nacht op het politiebureau te zitten, je nachtrust weg en de volgende dag kan je doodmoe aan het werk als ze niks uit je hebben gewrongen."

"De ploegleider zal een waarschuwing geven, dat zal meestal wel helpen; hij moet het echter niet te bont maken, want dan krijgt hij het op zijn brood."

"Iedereen heeft altijd gelegenheid iets op te eten of mee te nemen. Niemand zegt er iets van en niemand zal een ploegmaat verraden. Als iemand zich er mee bemoeit, kan hij een klap op zijn smoel krijgen."

Een ander: "Er wordt zelden in ploegverband iets weggenomen, hoogstens zijn twee of drie erbij betrokken." Een derde: "Iedereen moet het zelf weten, diefstal gebeurt niet in overleg."

Diefstallen worden over 't algemeen niet van te voren beraamd; een wordt er meestal ter plaatse 'nieuwsgierig.' De ploeg vormt een grote eenheid en er is goede kameraadschap onderling. Iedereen houdt zijn mond. De reepgast (ploegbaas) heeft geen invloed op het voorkomen van diefstal. Het is niet zo, dat de hele ploeg meedoet, al weet al vlug iedereen dat er iets aan de hand is."

Tenslotte: "Diefstallen worden weinig besproken, al doet men er ook weer niet geheimzinnig over. De boten zijn groot, je hebt het druk, je bemoeit je nauwelijks met de ander en ieder is vrij en macro om te doen en te laten wat hij wil. Maar verlinken is in de haven nooit vrijwillig gebeurd."

Boten uit bepaalde windstreken of van bepaalde rederij en staan bekend als "bajusboten". Dat zijn boten "waar allemaal klein spul mee verhandeld wordt van de meest uiteenlopende soort en kwaliteit. Zulke boten komen vaak uit Japan, in ieder geval betreft het dikwijls Japanse artikelen. De verpakking is hierbij vaak niet zo best en is al vaak beschadigd. In de buitenlandse havens is er nl, weinig controle."

Iemand vertelt: "Het kan gebeuren dat partijen in de haast van het werk verkeerd bezorgd worden en in een loods blijven staan." Door vergissingen ontstaan soms overschotten: "Er is altijd een tallyman binnenboord en een buitenboord; de overschotten ontstaan per abuis, bij gebrek aan coördinatie tussen de verschillende controleurs (nl, die van de leverende en die van de ontvangende partijen)."

Enkele voorbeelden van rest-problemen. "Een stoomkraan lost kolen, de ontvanger is er niet bij. De schuit is vol maar in de grijper zit nog een flinke hoeveelheid kolen. Die wordt dan maar in het eigen kraanruim gelost, dan kan die kraan tenminste weer draaien."

Een ander voorbeeld: “Bij het prikkelen, monsters nemen uit de balen, valt er wel het nodige uit. Dat blijft dan liggen. De schuitenvoerder bewaart dat en weet er wel weg mee. Dit alles is te voorkomen als we wat meer tijd hadden. Het is allemaal haastwerk. Het schip kan geen minuut wachten. We laten het schip ‘schopschoon’ achter: het wordt niet aangeveegd. En dan blijft het spul dus achter.” “Wij zijn een overslag- en transportbedrijf, dus alle spullen die we te behandelen krijgen zijn koopwaar, daar moet je met je poten afblijven, da’s diefstal. Maar bij het overslaan gaat een heleboel verloren; op een schip van een paar honderd ton krijg je een paar honderd kilo veegsel: bij het opzuigen in de elevator, bij het uit de transportbuis komen, wanneer graan in zakken wordt gedaan (wind, morsen). De koopman van wie het spul is weet dat en schrijft dat af; de weger weet dat en geeft dus altijd een bepaalde (op ervaring gebaseerde) hoeveelheid overwicht. Er zijn dus altijd fluctuaties in de hoeveelheden die afgeleverd worden. Het spil dat achterblijft is afgeschreven, dus is eigenlijk van niemand meer; ik ken dat geen diefstal noemen, als je dat meeneemt, het kost meer geld het allemaal zorgvuldig op te vegen en te sorteren, dan dat ‘t spul bij elkaar waard is. Meestal wordt het overboord gegooit als de havenpolitie niet in de buurt is, of het wordt opgeslagen en aan kippen- en duivenhouders uit de buurt gegeven. Die weten dat de firma dat goed vindt en komen eens in de zoveel tijd vragen ‘of d’r nog wat is.’ Je kunt het toch niet verkopen, want het is veel te smerig, maar de kippen sorteren het wel, die zoeken wel uit wat ze lusten.”

“De controleurs die zoiets doen, willen graag een goede naam hebben in het bedrijf door steeds conforme partijen af te leveren, Vooral de voorman-controleurs, die afwisselend voorman en controleur zijn willen graag promoveren, en meer geld verdienen.”

Een ondervraagde vertelt daarvan het onderstaande verhaal. Dat wordt niet geciteerd omdat het in alle opzichten nog actueel zou zijn, maar omdat het hetzelfde mechanisme laat zien: de ondernemer stelt zich garant voor bepaalde prestaties en moet die dan ook “coute-que coute” leveren om niet in moeilijkheden te geraken. Onder deze druk wint de “handigste” man de markt. Het verhaal:

“Een oud gezegde luidt: iedere stuwadoor is een dief. Vroeger contracteerde de stuwadoor op de beurs het lossen en laden. Hij kon zich bijv. garant stellen dat uit een boot 100.000 balen zouden komen, bijv. rijst uit China. De voorman-controleur ging dan soms met enkele mensen een uur voor de aanvang van de taak aan boord en speende de zakken. In Rotterdam kocht men ‘blauwstrepers.’ Dit waren de zakken waar de rijst in aankwam. De zakken die opnieuw ‘gemaakt’ werden, hadden het exacte gewicht. De originele zakken werden per hijs gewogen en konden onder andere door klimaatverschillen etc. een gewichtsverschil vertonen. Hetzelfde gebeurde met het lossen van houtboten. Men stelde zich dan garant voor een bepaalde hoeveelheid. De stukken hout werden dan in de lengte gezaagd. Wat men overhield word op last van de stuwadoor per lichter afgevoerd. Deze gesanctioneerde diefstal is nu afgelopen, Oudere mensen laten deze praktijken meetellen in hun beoordeling van de situatie.”

Soms vindt opslag plaats in afzonderlijke ruimten in de vemen, maar ook daar zijn de lotgevallen van het spil e.d. zeer wisselend. Wat betreft losse goederen in een opengelegd ruim is dezelfde verlegenheid en dubbelzinnigheid op te merken.

Een arbeider zegt: “Er was een lap stof, die los in het ruim bleek te liggen, toen dit in de haven openging. De botenbaas drong er bij mij op aan het mee te nemen, omdat hij anders een reuze gedonder ermee kreeg. Ik heb er thuis wel een andere draai aan moeten geven. Met de lap stof om me heengedraaid, ben ik het terrein afgestapt, enigszins beschermd door de botenbaas.”

Transporteigendom

Aan de interviews ontleen wij nog de volgende voorbeelden:

“Op een ander niveau kan een havenwerker de oneerlijkheid van een baas ervaren, nl, als er vriendjespolitiek bij het ‘uitdelen’ van overwerk in het spel is.”

“Ik vind dat de controle niet te lijden mag hebben van bijv, haastwerk. Een boot moet snel weg, principes mogen dan niet verdwijnen. Dit geeft soms wrijving.”

“Als er een balenboot is, zegt de ene controleur tegen de andere: ik ga koffie drinken; let jij even voor mij op, en zo voort. Dan krijg je mooie praktijken: 100 balen erbij schrijven e. d.”

“Verder noem ik als typische controleursdelicten: bij het door de controleur toelaten van ‘spenen’ en niet controleren wanneer het wel moet (van een hijs bijv,) ontvangt deze steekpenningen; een controleur geeft soms zelf steekpenningen bijv, aan een botenbaas; het lossen van bepaalde goederen op een bepaald tijdstip kan daarmee bereikt worden.”

Een ander: “Als een controleur een overschot heeft geconstateerd (bijv, een hoeveelheid goederen ontladen die groter is dan aangegeven is), dan vertelt hij het aan de collega die hem ‘s avonds af komt lossen. Er vindt dan overleg plaats, en ze besluiten samen ‘iets’ met dat overschot te doen zonder het feit openbaar te maken.”

Weer een andere controleur vertelt omstandig hoe hij weerstand heeft geboden aan verzoeken van de controleur van de stuwadoor en van de walbaas om meer uit te laden dan aanwezig was, door goederen van een andere partij te nemen.

“De controleur/tallyman krijgt ook met bijzondere vormen van havendiefstal te maken. Bij het lossen en laden vindt er eigenlijk tevens een overdracht van goederen plaats tussen de ontvangende en de overdragende partij. Beide partijen (de ‘opdrachtgevers’) laten zich vertegenwoordigen door een tallyman. Er zijn dus steeds twee controleurs (meestal een op ‘t schip en een op de wal) die tegenover elkaar staande belangen vertegenwoordigen. De oudere garde onder deze controleurs probeerde wel op oneerlijke wijze (bijv. d.m.v. een ‘tikje tegen de evenaar’ bij het wegen) hun opdrachtgever te bevoordelen. Zij deden dit om redenen van onderlinge concurrentiestrijd. Deze oudere garde is onderhand bij de SHB bijna verdwenen en de jongere controleurs zijn collegialer. De controleurs staan bijna voortdurend bloot aan pogingen tot omkoperij, maar de SHB-controleurs weigeren steeds. Bijv. als een rij chauffeurs staat te wachten bij de loods op goederen, biedt een nog-lang-niet-aan-de-beurt-zijnde chauffeur de tallyman in de loodsgeld aan als hij hem met voorrang wil helpen. Een andere keer wordt een partij gelost bestaande uit kleinere bij elkaar horende partijtjes. De ontvanger vraagt de controleur die namens de rederij de goederen overdraagt om de partij gesplitst te laten lossen.

De controleur belooft om, als dit in een moeite doorgaat, de bij elkaar horende balen bij elkaar te laten houden, doch weigert om de havenarbeiders in dienst van zijn opdrachtgever niet-verplicht extra werk te laten doen. Nu blijkt de partij zo geladen te zijn dat de controleur zonder extra moeite de zaak gesplitst kan laten lossen en prompt krijgt hij achteraf geld aangeboden van de ontvanger. Dit geld weigert hij om zich niet in een dwangpositie te laten brengen, maar de verleiding is uiteraard groot, want hij is immers de ontvanger ter wille geweest zonder zijn opdrachtgever schade te berokkenen.”

“Twee-en-een-half jaar geleden werd een lading cacaobonen gelost met behulp van een ponton met kraan op een dekschuit. Terwijl de laatste hijs voor de schaft het ruim uitging, zei ik tegen de andere

cacao -controleur hoeveel deze nog van me kreeg na de schaft. Volgens deze was er echter een hijs minder gelost. Als nu de controleurs het niet eens waren geworden, dan had men altijd nog op de dekschuit het aantal balen kunnen gaan tellen en dan had ik in dit geval beslist ongelijk gekregen, als ik niet een wantrouwen had gehad en me direct naar het dek en de reling gespoed had. Want daar zag ik nog net de laatste van twaalf balen (een hijs) in het vooronder van de ponton met kraan verdwijnen. Dit kon gebeuren doordat de ploeg op de dekschuit al weg was (schaften) en de kraanmachinist de hele laatste hijs op de ponton in plaats van op de dekschuit had neergezet en er een paar mannetjes klaar stonden om de balen zeer snel in het vooronder te laten verdwijnen en de veem controleur de laatste hijs opzettelijk niet meetelde. Nu vertelde ik van deze veemcontroleur dat, als na de schaft niet het juiste aantal balen op de dekschuit stond, ik onmiddellijk de politie er bij zou halen. Na de schaft stonden de balen er.”

“Wat betreft promotie wordt er niet zo veel rekening gehouden met wat je uitvoert. Onze directeur zei eens: ik vind het niet zo erg dat “ze jatten, want als ze het voor zichzelf doen, doen ze het voor mij ook. Een baas en een procuratiehouder verkochten bijv, eens een hele dekschuit. Allebei nu ontslagen, maar de volgende dag bij een ander in dezelfde functie aan het werk. Alleen je pensioen krijgt een opdonder.

Als ik bijv. vandaag een geintje aan de hand zou krijgen, dan kan ik er echt wel op rekenen binnen korte tijd weer aan de gang te kunnen. Ik ken mensen genoeg hier. Prettig is dat niet, maar het is niet zo dat je er voor je leven uit ligt.

Dit alles ligt bij de groten gemakkelijker dan bij de kleintjes. Aan de kleintjes wordt het zwaarder aangerekend. Bij de anderen wordt het gauwer door de vingers gezien. Er is tekort aan mensen en de heren directeuren zeggen onderling: kan jij die en die niet gebruiken? Hij moet bij mij natuurlijk wel weg, maar hij is een goed vakman, enz. De werkmensen zien dit gebeuren en vinden: hij mag wel en wij niet. Hij heeft geen strop, maar dat hoeven wij niet te flikken.”

189

“Wanneer de SVZ het ontdekt, wordt de politie ingeschakeld. Als de portier het ontdekt volgt via de directie ontslag maar de politie blijft er buiten”.

Een ander: “Als de SVZ het ziet, dan altijd politiewerk. Dat is het grote verschil met de eigen mensen. Wijzelf houden het vaak intern; dan komt ‘t voor de ordecommissie, in de reglementen vastgelegd, waarin een man van de ondernemingsraad, de personeelsdienst en een bedrijfsleider zit”.

“Een diefstal ontdekt door de SVZ (havenpolitie) waarvan het bedrijf in kennis wordt gesteld, geeft in 99% van de gevallen ontslag op staande voet, dus voordat de rechter uitspraak heeft gedaan”.

Een ander: “Je wordt ontslagen wanneer je gepakt wordt door de SVZ; als iemand van het bedrijf zelf je ziet, krijg je bijv, een dag kuieren”.

“Als het bedrijf je pakt krijg je niet zoveel, maar als de SVZ je grijpt ben je de sigaar, of het gestolene moet wel heel erg klein zijn. Een collega van me pakte 1 blikje sardientjes, werd door de SVZ gepakt en kreeg op de Noordsingel f 40, - boete”.

Aangifte en sepot door collega's

“Lang niet iedereen wordt gepakt, alleen de sufferds lopen tegen de lamp”, zegt men ons.

Een botenbaas vertelt: “In het algemeen zie ik dit zelf niet. Mijn hoofd staat er niet naar tijdens het werk. Het zou een toevallige confrontatie moeten zijn”.

Veel moet hij in deze en dergelijke gevallen aan de voorlieden overlaten en ook daarbij moeten leefbare betrekkingen bevorderd worden, waarbij de botenbaas weer moet inspelen op de eigenaardige positie van het lagere kader: “De bazen zeggen wel ‘s: ‘as je wat ziet moet je ‘t aangeven’, maar dat doe ik niet, ik sta d’r niet voor controle, ik sta d’r voor m’n werk. En as ik wat zie, dan zeg ik d’r niks van, want anders leg je er helemaal uit. Iedereen moet het maar voor zichzelf weten wat hij doet”.

Externe oorzaken kunnen de geborduurde ragfijne weefsels doen scheuren. Dat wordt dan ook als ramp beleefd. Illustratief is het verhaal van “Daantje Portland”. “Bij de firma X werd door de baas van de smederij vaak geholpen met kleinigheden: men had een stukje ijzerwerk (bijv. een paar bouten) nodig of er was iets kapot. Ook de verschillende bazen profiteerden hier soms van. De smederijbaas hielp iedereen gewoon omdat het een fijne menselijke vent was. Op een dag zag een wachtsman dat deze smidsbaas een zakje kachelcement in zijn auto zette. Hij ging niet naar de smidsbaas toe maar waarschuwde een baas die over de wachtslieden gaat. Deze baas had volgens mij er niet in moeten tuinen, maar had de wachtsman op z’n donder moeten geven omdat deze niet voor zijn taak berekend bleek. Doch wat gebeurt: de baas waarschuwt de portier aan de poort dat de auto van de baas van de smederij moet worden aangehouden. Met als gevolg dat de smidsbaas ontslagen werd en er een strafrechtelijke vervolging tegen hem lopende is. De havenarbeiders bij de firma X hebben gezamenlijk een brief geschreven, pleitend voor ‘Daantje Portland’ zoals hij nu genoemd wordt. Het heeft niet geholpen. De betreffende wachtsman (die n.b. zelf ook wel eens door de smidsbaas is geholpen) wordt door iedereen, ook door zijn collega’s, genegeerd! De portier aan de poort neemt men echter niets kwalijk, want die moest wel. Van de baas vindt men dat die niet zo stom had moeten zijn om er in te tuinen. Het gebeuren met ‘Daantje Portland’ heeft de schrik er wel in gebracht: vroeger werd er geneusd in de bak van ijzerafval (waarin vaak voorwerpen die men goed kon gebruiken), nu loopt men om de ijzerbak heen.”

De onhandigheid van een wachtsman, het ruilverkeer negerend, veroorzaakt een breuk in de verhoudingen. Snelle wisseling of “onervarenheid” van kader kan dat eveneens tot gevolg hebben.” Bij jongere toezichthouders vind je een hardere lijn. Die hebben nog niet veel ondervonden en meegemaakt. Ze hebben het hele karwei nog niet onder de knie. Ze voelen zich meer. Hebben meer hun positie te verdedigen, ook naar de leiding van het bedrijf toe.”

“Ieder geval leidt tot ontslag. Ik vind dit niet terecht wanneer het bijv. veegsel betreft dat anders toch vertrapt wordt. Vooral bij boten uit de ‘zwarte landen’ zoals Pakistan, India en Mozambique, waar slordig gestuwd wordt, gaat er veel op deze manier verloren. Het is ook onrechtvaardig dat een matroos van die schepen straffeloos zoveel hij wil van de lading kan stelen, terwijl een arbeider die een half ons thee mee naar huis neemt op een week gevangenis kan rekenen.”

“Voor de man in de put is het niet bevorderlijk, wanneer hij ziet, dat er van hogerhand ook wel gemarchandeerd wordt. Wanneer een stuwadoor een paar pakken mist en zegt, haal daar een paar pakken vandaan, dan zal de positief ingestelde man zeggen: doe het zelf. Soms worden er zakken kunstmest gemist, Men heeft een bepaald percentage lege zakken, Van veegsel maakt men dan van 2 zakken bijv. 4 zakken. Wanneer er later dan bijv. iets over bier gezegd wordt, zegt deze man: Hou nou je mond, laatst moest ik van je van 2, 4 zakken kunstmest maken. Maak nu ook niet zo’n drukte over dat flesje bier.”

1973, Wim Boelhouwer (1938), chef-controleur Oostplein

(Rilland Bathstraat 150, Rotterdam).

Havencontroleur wil graag een lans breken voor een stukje cultuur

Van 's morgens half zeven tot 's avonds half zes is Wim Boelhouwer te vinden in zijn kantoortje in loods 2 aan de Felshaven. "Ik ben hoofdbas-controle bij het controle-bedrijf Oostplein. Wij behandelen de schepen van de Hansa-rederij. Die Felsboten weet je wel. Van de week hadden we nog de Uhenfels. Die heeft een eigen laadvermogen van 550 ton. Hebben een convector geladen van 250 ton. We doen ook veel voor Pakhoed. Ze noemen ons wel pakplein of Oosthoed."

"Van mijn zeventiende af zit ik in de haven. Ben begonnen als expeditie-werker bij Blaauwhoedenveem. Zo mager als een lat. Maar evengoed pakte ik toch balen van 150 kilo. Die had je toen nog. Denk nou niet dat ik elke dag sta te trappelen om aan de slag te gaan. Ik ben onderhevig aan stemmingen. Maar de ellende met de haven is, dat je als je er eenmaal inzit, aan die haven blijft hangen. Zomaar Het laat je niet meer los."

„Ik heb het best. Ik geloof dat ons contract in vergelijking met andere bedrijfstakken niet slecht ligt. Er zullen natuurlijk altijd dingen blijven die voor verbetering vatbaar zijn. De outillage op de haventerreinen bijvoorbeeld, de kleedruimten, die kunnen een stuk beter. Er zijn natuurlijk hele goeie. Pakhoed is uitstekend. Wat outillage betreft, wat instelling betreft. En dan zijn er natuurlijk andere dingen. Ach, laat ik daar niet over praten. Nou goed. De tranen springen soms in mijn ogen, als ik die oudere mensen zie. In regen en wind. Schuilend achter een kraan. Die mensen hebben vaak hun hele leven in de haven gewerkt. Die hebben de haven mee groot gemaakt. Moeten die mensen daar nou op hun oude dag staan te kleumen. Dan ben ik soms kwaad op mezelf, dat ik kan wegduiken in mijn warme kantoortje. Pensionering met zestig. Dat moeten we toch kunnen maken?"

191

Havennieuws februari 1973

1973, Piet van de Nadort (1947), havenwerker Pakhoed

"Ik zit van mijn zestiende af in de haven. Sinds '63, toen kwam ik bij Pakhuismeesteren. De eerste twee jaar, daar valt niet veel over te vertellen. Zat ik dag in dag uit blikkies motorolie leeg te gooien. In '65 ben ik op de Waalhaven gekomen, want ik was die blikkies spuugzat.

Dat was in juni. Ik weet dat nog zo goed, omdat het die eerste dag bloedjeheet was. Die dag begon goed. 's Morgens een introductie-film. En 's middags de kater. Wij moesten gelijk balen van honderd kilo pakken. Nou, dat hoefde van mij niet zo erg. Toen stond ik bij mezelf mijn vader en moeder even gelijk te geven, want die zagen niets in die haven. In moreel opzicht dan. Ik ben streng gereformeerd opgevoed, weet je. 's Zondags niet fietsen, niet zwemmen."

“Mijn ouders vonden de haven niks, dachten dat daar allemaal mensen werkten die in de bajes gezeten hadden. Komplete onzin natuurlijk. Maar je komt nog steeds wel mensen tegen die dat werken in de haven maar vreemd vinden. Laatst nog iemand van de verzekering. Die vraagt: wat is uw beroep? Ik zeg: ik ben havenwerker. Toen zegt-ie: kunt u dat niet anders formuleren? Ja, je houdt zoiets haast niet voor mogelijk.”

balen

„In die jaren tot '68 heb ik de haven goed leren kennen. In de ploeg van Van Rossum, daar heb ik heel veel geleerd. En ik heb zo'n anderhalf jaar in de ploeg van Leen Dorst gezeten. Erg goed. Ja, wie zaten daar in? Cornelisse zat daar in, en die zwarte Arnold en Theo Koppelaar. In '68 ben ik in dienst gegaan, bij de luchtmacht. De eerste vier maanden zat ik goed fout. Ik was bij de bewakingsdienst en ik baalde van al dat hangen bij die poort.

De rest van de tijd was fantastisch. Ik kreeg een baantje in de manschappenkantine. Leuk. Ik deed er ook wel iets voor, hoor. Probeerde het in de weekenden gezellig te maken voor de jongens die dienst hadden. Nou, dat heb ik ook wel gemerkt. Ik ben namelijk in die tijd getrouwd, en toen waren ze met een bus rondgegaan voor een cadeau. Daar zat toch mooi 63 gulden in. Ja, ik ben vroeg getrouwd. Ik was pas 21. Ze zeggen wel eens: dat is toch te vlug, maar voor mij persoonlijk is het heel goed. Ik had ook al vroeg verkering.

beeld

Van de Nadort: „Ik had het net over dat beroep havenwerker. Over die beeldvorming die daar bij sommigen over bestaat. Die mensen weten gewoon niet dat het een heel afwisselend beroep is. Wij hebben hier vooral schepen uit de Sowjet-Unie, de Volksrepubliek China en de DDR. Een paar weken terug heb ik een poos met een Rus staan te praten. Met handen en voeten dan. Want ik herinner mij een beetje Engels van de ambachtschool en hij sprak ook een paar woorden. Zodoende. Weet je waar die man zich enorm over verbaasde? Over het feit dat wij hier zo vroeg afnokken. Bij hen is alles volcontinu.”

laten liggen

„Wij wonen in Hoogvliet. In een flat. Vijfkamerwoning. Is uitstekend. Van de stank hebben we weinig last. Dat heb je meer in Vlaardingen en oak wel de kanten van Spijkenisse op. Je merkt natuurlijk wel dat het niet helemaal fris is, als je buiten bent geweest en Hoogvliet binnenkomt. Ik vind wel dat ze aan die situatie iets moeten doen. Misschien Den Uyl. Hoewel, ik wacht maar af met Den Uyl. Je weet nooit. Zelf heb ik ARP gestemd. Waarom? Dat komt door mijn opvoeding. Ik kom uit een milieu van traditioneel ARP-kiezers. Maar ik ben geen fan van Biesheuvel. Die heeft het wel laten liggen, vind ik. Iedereen moet op zijn eigen niveau proberen dingen die scheef liggen, recht te trekken. Bij Pakhoed moeten wij bijvoorbeeld de ploegsterkte verbeteren. Louter een voorbeeld van gisteren. Toen stonden ze met vier man in de hars te werken, omdat er twee ergens anders nodig waren. Zoiets is onmogelijk. Zoiets mag niet. En dat moet ook in onze overlegorganen besproken worden. Ik heb dan wel goeie hoop dat er iets aan gebeurt”.

controleur

„Zelf ga ik in opleiding voor controleur. Een tijdje geleden is Pakhoed begonnen mensen van binnen het bedrijf op te leiden. Gegadigden werden getest. Daar heb ik aan meegedaan. In eerste instantie werd ik niet geselecteerd. Maar pas vroegen ze me:

Van de Nadort, wil jij nog controleur worden?

Dat vind ik het goeie bij Pakhoed. Ze vergeten je niet, ze laten je niet zakken.

Ik zie het wel zitten als controleur”.

Havennieuws, mei 1973

1973, Cornelis Kamsteeg (1928), voorman-controleur Alvracht

“zo’n tienduizend tonner is nu een kleintje” De gehele ontwikkeling in Rotterdam wijst naar schaalvergroting.

„Het is echt geen kleuterschool, de ondernemingsraad. Je kunt je er niet met een Jantje van Leiden vanaf maken. Het kost een hoop tijd. Je hebt er veel werk aan. De nieuwe wet op de ondernemingsraad heeft de leden meer bevoegdheden gegeven. Maar dat maakt het er niet eenvoudiger op. Je bent verplicht te studeren, anders begrijp je geen snars van de dingen die aan de orde komen. Wij, van de bond uit, organiseren daarom cursussen. Ook een in gesprekstechniek. Want door het gebrek aan opleiding dat wij meestal hebben, zijn we nogal eens geneigd er als een bok op de haverkist bovenop te springen, als we een bekend begrip horen. Daardoor gaat soms een hele discussie naar de knoppen. Weet je wat ontzettend belangrijk is? Leren luisteren. Het is wel aardig om jezelf te horen praten, maar als je onzin uitkraamt, sta je nog voor gek ook. De ondernemingsraad is precies zo belangrijk, als de leden hem maken.”

193

Voorman-controleur Cornelis Kamsteeg (45), al 22 jaar werkzaam bij Alvracht (een dochter van Unilever), veegt een paar forse zweetdruppels van zijn voorhoofd. Want het is broeiend warm in het kantoortje van de CBU aan de Zeemanstraat, waar wij elkaar ontmoeten. Als lid van de ondernemingsraad, van zijn bedrijf („wij verwerken alle produkten voor Unilever”) en als voorzitter van de vakgroep Havens van zijn bond is hij sterk geïnteresseerd in de ontwikkelingsmogelijkheden van de ondernemingsraad. „Voor een vakbondsman is het misschien gek dat ik het zeg, maar voor het moment vind ik het nog niet negatief dat wij geen beslissingsbevoegdheid hebben. Vooral met het oog op het tekort aan scholing dat ons optreden kenmerkt. Maar ik geloof wel dat in de toekomst - als de ondernemingsraden werkelijk gaan funktioneren - die beslissingsbevoegdheid erin zit.”

drie knaken meer

Ik ben 22 jaar geleden begonnen als leerling-controleur. Stel je daar niet teveel van voor. Want het hield van alles in. Ook het laden en lossen van auto’s. Ik werkte toen voor 25 gulden in de week. Ik herinner me nog dat ik zo blij was als een kind toen ik er na drie maanden drie knaken bijkreeg. Nu zit ik aan, de driehonderd gulden. Ik moet eerlijk zeggen dat ik nooit ontevreden ben geweest. Zeker nu niet, want ik geloof dat wij een goed kontrakt hebben, zeker als je het vergelijkt met andere bedrijfstakken. Via mijn vader ben ik in de haven terecht gekomen. Die heeft 45 jaar bij de Graan Elevator Maatschappij gewerkt.

Ik ben eigenlijk geen Rotterdammer. Ik ben geboren in Giessen-Nieuwkerk, dat is een dorpje in de buurt van Gorkum. Toen ik één jaar was verhuisden mijn ouders naar Rotterdam, in die tijd, vergeleken bij nu, eigenlijk ook nog een groot dorp.”

Kontakt

„Wij hebben een kleine bond. Zo’n duizend man. Daardoor hebben wij ook een redelijk kontakt met onze leden. Dat komt waarschijnlijk, omdat je uit principieel-godsdienstige overwegingen lid wordt van de CBU. Zelf ben ik trouwens ook christelijk georiënteerd. Ik heb zelfs jarenlang functies vervuld binnen de Nederlands Hervormde Gemeente. Kort geleden nog als notabel. Dat zal je weinig zeggen, die term. Een notabel is een man die de financiën van de kerk in het oog houdt. Nou moet je niet, denken dat je hier tegenover zo’n spijkerharde zit, hoor. Ik heb jaren geleden De Rotterdammer weggedaan en het Algemeen Dagblad genomen. Vanwege de sport. In die dagen stond er geen lettertje zondagssport, in de christelijke kranten. Dat was mij als voetballiefhebber toch te gortig. Mijn drie kinderen (16, 13 en 10 jaar) zijn trouwens gek met Feijenoord. Mijn oudste, Paul, gaat in september naar de Middelbare Tuinbouwschool. Dat is eigenaardig, he, want je verwacht eigenlijk niet dat een stadskind naar zo’n school gaat. Het lijkt mij een erg goeie opleiding, omdat er ook in de richting van groenvoorziening en ruimtelijke ordening gedacht wordt.”

„Ik wil nog wel iets zeggen over die groenvoorziening. In de nieuwe wijken is die vrij behoorlijk, althans in de Alexanderpolder waar ik woon. Maar in de oude wijken is zij abominabel. Dat is om wanhopig van te worden. Het oude westen, Middelland, de Afrikaanderbuurt. Daar krijg je op een bepaald moment explosieve situaties door. Verschrikkelijke dingen zoals nu in de Afrikaanderbuurt gebeuren, zijn mede een gevolg van moedeloosheid. Er is niets, geen stukje groen. Daardoor ontstaat een groot tekort aan levensvreugde. Een geweldig onbehagen over de onleefbaarheid zoekt tenslotte een uitlaatklep. Ik wil er ook wel bij zeggen dat ik -- gezien de gebeurtenissen in de Afrikaanderbuurt - altijd reden zie er trots op te zijn dat ik Nederlander ben.”

194

Grote stad

“Voor die hele gang van kun je wel een aannemelijke verklaring vinden. Wij zijn bezig een echte grote stad te worden, met al zijn ups en downs. De hele ontwikkeling hier wijst naar schaalvergroting. Ook in de haven. Ik kan je dat uit mijn eigen praktijk illustreren. Als er 22 jaar geleden een boot met tienduizend ton soja-bonen binnenliep, was dat een groot geval.

Dan stond er een groot aantal mensen, vijf controleurs, vijf elevatoren. Nu is zo’n tienduizend tonner een kleintje. In dezelfde tijd waarin wij vroeger zo’n boot behandelden, werken we nu een zestigduizend tonner af.

Ik zie bij ons de containerisatie ook nog wel een keer doorbreken. Wij hebben nogal veel grondnoten voor consumptie, die komen nu nog in zakken, dat worden wel containers. Het is natuurlijk ook de ontwikkeling elders die een stroomversnelling heeft gekregen.

Neem Afrika. Tien jaar geleden kregen wij de palmpitten aan in zakken, dat is nu allemaal bulkloading geworden.”

trots

„Vanavond hebben wij een kadervergadering van de bond. Over het winterprogramma. Ik zei je al iets over die cursus gesprekstechniek. Voor elke cursus maken wij een keurig boekje. Kijk maar, daar hoef je je toch niet voor te schamen. Sociale Verzekering, Ondernemingsraad, Pensioen. De mensen moeten weten waar ze over praten. Ik kan wel zeggen dat wij een heel gunstige reactie hebben op

die cursussen. Ze trekken veel belangstelling. Misschien komt het ook daardoor dat wij naar rato veel ondernemingsraadsleden in onze bond hebben zitten. Daar zijn we ook wel een beetje trots op.”

doorn

„De haven. Ik heb natuurlijk ook wel negatieve opmerkingen. De koppelbazen zijn bijvoorbeeld een flinke doom in ons oog. Het is jammer dat dit verschijnsel weer de kop op steekt. Ik vind dat daar iets aan gedaan moet worden, omdat zij - met die mensen van het centraal station - de functie van havenwerker, van wagenrijder, van controleur in diskrediet brengen. Wat zouden onze certificaten van vakbekwaamheid dan nog waard zijn? Ik heb wel een oplossing. Verplicht alle vergunninghouders bij de SVZ voor al hun mensen een pasje aan te vragen waarop een foto staat. Dan ben je gelijk van het gedonder af. Nu lopen er kerels rond met in hun linkersak een rijbewijs op Jansen en in hun rechterzak een pasje op de naam van Pietersen. Het ontbreken van die foto schept veel narigheid. Vooral ook op het terrein van veilig werken. Dat kan ook niet anders: de vakman weet wat zijn veiligheid waard is, de beunhaas interesseert zich niet zo voor die zaak, omdat hij het gevaar niet kent.”

Havennieuws augustus 1973

1975, Kees Spruijt (1912), controleur Kroonvlag

In plaats van de haven zou Kees Spruit alleen voor profvoetbal hebben gekozen

„Bij ons thuis werd meer armoe gesmolten dan vet,” zegt Cornelis P. Spruit (maar noem me maar Kees, want zo kent iedereen me”). Hij doelt dan op de jaren rond 1925, toen hij op dertienjarige leeftijd als derde zoon uit een gezin van acht kinderen de handen uit de mouwen moest steken bij Hudig & Veder. Als liftjongen. „Dat was eigenlijk niet eens mijn eerste baan. Ik had op een dag Toen had ik drie centen voor het pontje naar huis, naar Katendrecht niet. Weinig zin om te gaan lopen. Bij een groenteboer stond een bord buiten: fietsjongen gevraagd. Daar ben ik maar gelijk aan de slag gegaan. Mijn vader zei toen: je kunt toch beter bij een havenbedrijf werken dan bij een groenteboer. Hij had gelijk. Ik ben vijftig jaar in die haven gebleven.”

„Ja, jongens, dat was geen rijke tijd in die dagen,” zegt Kees Spruit. „Op haventerreinen vond je geen gebouwen zoals bijvoorbeeld hier.” Hij wijst naar het gebouw van Kroonvlag, bij welke maatschappij (of althans bij de KNSM) hij het grootste deel van zijn havenjaren gewerkt heeft.

„Mijn vader verdiende 5,60 per dag, was blij datie twee dagen in de week werk had. Armoe, maar toch wel een geweldige tijd die ik voor geen goud had willen missen. Ik kom uit een havenfamilie. Een oom van me, Kees, daar ben ik naar vernoemd, was kras bij de HAL. Hij is nu 82, woont in het Meertenshuis. De tijd was er niet naar dat je kon gaan leren. Ze hadden thuis de centjes veel te hard.”

„Toen ik drie weken bij Hudig en Veder zat, werkten de heren Hudig en Veder 25 jaar samen als compagnon. Ik zie nog meneer Hogebrug naar me toe komen. Hij zei met zo’n deftige stem: liftboy, di’s voor jou. Ik schrok me dood. Zou ik nu m’n ontslag al krijgen? Als een haas naar het toilet met de envelop. Zaten twee briefjes van 25 in. Toen een geweldig bedrag. Mijn moeder zei: jongen, je hebt toch niet gestolen? Twee weken heeft ze het geld onder haar hoofdkussen bewaard. Toen hoorde ze van een buurman dat het goed zat. Op zaterdag mocht ik mee naar de Stad Parijs. (kledingmagazziin,

Sjaak van der Velden, 2025

Red.) Werd een pakje voor me gekocht van veertien gulden. Ik kreeg een gulden als zakgeld. De rest ging naar het huishouden.”

Meneer mulder

„Twee-en-eenhalf jaar heb ik in de lift gestaan. Ups en downs. Ik ben nog een keer dertien meter gevallen. toen ik per abuis op een glasplaat trapte. Meneer Veder heeft me toen met de auto naar de dokter gebracht. Zag er erger uit dan het was. Zaterdag viel het voor en 's maandags was ik weer op karwei. Daarna hebben ze me fietsjongen gemaakt. Vijf keer per dag op en neer tussen de Willemskade en de Lekhaven. Veel plezier gehad.

Ik had ook een goeie baas. Meneer Mulder. Ik had vier dagen vakantie. Moet ik die anderhalve dag nog terugkomen, meneer Mulder? Ik zie je maandags wel weer, zei-ie dan. Of het Nederlands elftal speelde op een middag op het Spartaterrein. Meneer Mulder, bij Sparta speelt. . . Ja, zei-ie dan, daar speelt het Nederlands elftal. Als je zorgt dat je hier om kwart over vier terug bent, mag je er naar toe. Ja, zei ik dan, maar het kost een kwartje entree en vijf cent voor de fiets. Dan gaf-ie me dertig cent plus nog een dubbeltje voor chocola. Zulke dingen onthoud je.”

Jan Linssen

„Ik ben altijd bezeten geweest van voetbal. Ik zeg wel eens: ik ben vijftig jaar te vroeg geboren, anders had ik goed mee kunnen draaien als profvoetballer. Ik heb tijdens mijn fietsjongenschap menig maal in het park gezeten met Jan Linssen, de latere voorhoedespeler van Feyenoord. Die was toen fietsjongen bij Hudig & Pieters. Toen ik negentien was, hebben we met een mannetje of vijftien een eigen voetbalklub opgericht: Belvedere. Dat gebeurde in het cafe van Cor van Eck op de hoek van de Rechthuislaan en de Katendrechtselaan. Cor werd onze sponsor, betaalde de shirtjes en zo. Toen moesten we nog in de bond. Dat kostte ook centjes. Wij naar Sai Hok, een Chinees, die had een restaurant en was boardingmaster. Die gaf ons geld om in de bond te komen. We werden gelijk kampioen van de vierde klas. Sai Hok huurde een autobus en toen gingen we met de spelers en de verloofden toeren. We hadden een heel speciaal reisprogramma. We stopten bij elk bord Heineken.”

196

Verkering

„Ja, ik had inmiddels kennis gekregen aan mijn vrouw, Ida. Toen ik gisteravond tegen haar zei, dat was vanwege dat Havennieuws-verhaal: morgen wordt er een foto van me maakt, schrok ze: joh, Kees, je hebt het toch niet aan je hart. Ze dacht dat ik naar de BGD moest. Nou ja, wat die kennismaking met Ida betreft, zij was dienstbode bij mevrouw De Vries aan de Mathenesserlaan, en ik zat als fietsjongen natuurlijk overal in de stad. Zodoende zag ik haar wel eens de stoep boenen of zo. Ik merkte al gauw dat het klikte. Een knipoogje hier en een knipoogje daar. Toen heb ik een afspraakje gemaakt, maar ik durfde niet te zeggen dat ik op Katendrecht woonde. Daar zat altijd, heel ten onrechte overigens, een bijsmaakje aan. Ik woon in de Christiaan de Wethstraat, zei ik. Pas na een half jaar, toen ik haar thuis zou voorstellen, heeft ze het gemerkt. We stapten in bus A. Joh, Kees, zei ze, we zitten in de verkeerde bus. Toen heb ik maar verteld dat ik niet in de Christiaan de Wethstraat woonde. De verkering was toen toch al dik genoeg aan.”

Veiligheid

„In 1937 zijn we getrouwd. Eigenlijk een jaar later dan de bedoeling was. Mn vader is namelijk in 1936 in de haven verongelukt. Er schoot een hanger los. Die was rot. Afschuwelijk. Ik zou dezelfde week gaan aantekenen. Ik heb toen gezegd: moeder, ik blijf nog een jaar voor je zorgen. Ja, wat

veiligheid betreft, is er in de haven veel verbeterd. Dat ongeluk met mijn vader had nooit hoeven te gebeuren. Maar ja, daar kochten wij toen niets voor. Het grote voordeel van tegenwoordig is, dat iedereen naar school gaat. Die haven- en vervoerscholen zijn prima. Met de opleiding is ook de situatie wel veranderd. Vroeger zette je rustig een kist van honderd kilo op een rolwagen. Daar hoef je tegenwoordig niet mee te komen. Dan halen ze direkt een vorktruck: ‘

Hannes

„In de tijd dat ik trouwde, werkte ik bij de HAR, de Haven Arbeids Reserve. Als leerling-kontroleur. Heb ik tot ‘40 bijgezet. Via die HAR werd ik tewerkgesteld bij de KNSM. Nu moet je niet denken dat ik als controleur een bolle bof was. Vier dagen in de week liep je achter de rolwagen. En dan mocht je blij zijn, als je de laatste twee dagen mocht tellen. En als er geen werk was, werden we uitgeleend aan Müller, bij ‘t Hofje. Moest je je melden bij baas Mes. In die HAR-tijd was het ook nog wel eens lachen geblazen. Moest je allemaal vrijdagmiddags naar het Hok aan de St. Jobsweg om je geld te halen. We stonden er vaak met een paar honderd man te wachten. Daar viel dan wel het een en ander voor. Zo om de beurt dook je naar buiten om effe een harinkie te halen bij Hannes. Die kraam was een begrip voor ons.”

Huur

„In de oorlog heb ik bij mijn broer Jan gezeten. In Delfzijl. In ‘45 kwam ik terug als controleur bij de KNSM. Heb ik maar een jaar gezeten. Toch kon ik die KNSM eigenlijk nooit goed vergeten. Vandaar dat ik in 1955 terug ben gekomen. Ja, waar zit dat in? Dat is zuiver gevoelsmatig. Ik heb in de tussentijd bij de SVZ gewerkt en bij Mol & Groen. Goed naar mijn zin gehad, maar ‘t is gek: die KNSM had bij mij altijd een wit voetje. Dateerde misschien nog uit de HAR-tijd. Bij Mol & Groen zagen ze me ook niet graag vertrekken. „Jammer,” zei meneer Mol, „je bent goed voor je werk.” Een goed bedrijf trouwens en ik verdiende er twee knaken meer dan elders. Net mijn huur. Dus dat kon ik toen ook niet laten schieten.”

197

Vak O

„Ik heb altijd graag in de haven gezeten. Ik zie het wel meer zitten in het stukgoed dan in die dooie containers. Veel gezelliger. Die vuile rozijskisten of die kisten thee, je ziet er iets aan af. Het leeft meer. Nee, als ik opnieuw zou moeten beginnen, zou ik weer voor dit vak kiezen. Absoluut. Nou ja, of het zou - dat heb ik al gezegd - voetballer moeten zijn. Dat voetbal is trouwens nog steeds mijn grote hobby. Me twee weken kun je me in het stadion vinden in vak O. De uitwedstrijden van Feyenoord ga ik niet meer mee. Daar heeft mevrouw Spruit een stokje voor gestoken. En terecht, want dat kon nogal eens uit de hand lopen.”

Ouwe

„Dat voetbal zat natuurlijk ook wel eens in de knoop met je werk. Op een woensdagavond speelde Feyenoord thuis. Ik zag me al zitten in de Kuip. Maar ik had buiten meneer Kroeskamp gerekend. Dat was de baas. Kom jij eens hier, ouwe, zei-ie tegen mij. Hij was een oud-stuurman van de KNSM, regeerde over het terrein als een kapitein, en zei tegen iedereen „ouwe”. Ouwe, jij gaat naar Piet Smit om dat zware stuk te laden. Was een speciale bok bij van Wilton. Stormen, regenen. Was veel te ruw weer om dat zaakje ‘s avonds nog te klaren. Daardoor zat ik nog net op tijd op mijn plaatsje in het stadion.”

Humeur

Dat voetbal zal in de komende jaren voor Kees Spruit nog wel een wezenlijk deel van zijn leven blijven. Eind september, als hij 64 wordt, hoopt hij met pensioen te gaan. De laatste jaren houdt hij zich bij Kroonvlag bezig met sektiewerk. „Ik rijd op de fiets met dokumenten langs de douane, en houd dat zo’n beetje op orde”. Maar voor het september is, wordt Kees Spruit eerst nog een keer uitvoerig in de bloemetjes gezet. Op 30 maart viert hij een uniek jubileum: vijftig jaar havenwerker. En altijd met een goed humeur.

Havennieuws maart 1975

1975, Ab van Eijk (1916), loodsbaas NTB

Fietste in veertig jaar naar positie van loodsbaas

„Op 21 december 1934 kwam ik in dienst bij de Gebroeders van Uden, als fietsjongen voor zes gulden in de week”, herinnert Albertus van Eijk (59) zich, terugkijkend op ruim veertig jaar arbeid in de haven van Rotterdam. „Een paar jaar na de oorlog kwam ik bij het Nederlands Transport Bureau, het NTB kort gezegd, waar ik nu controle- en expeditiebaas ben. Goed beschouwd heb ik de hoogste sport van de ladder bereikt. Want ik ben maar gewoon een jongen van de haveloze school. Zonder opleiding. Wat ik altijd bij me had, was m’n kop. En ik was nooit te beroerd mijn handen uit te steken. ik heb altijd alles aangepakt wat er was. En ik heb er geen spijt van.” Op 29 april 1975 kreeg Ab van Eijk de zilveren medaille van de Orde van Oranje Nassau. Niet ten onrechte, want hij vertegenwoordigt een stukje mentaliteit dat van Rotterdam misschien geen stad, maar wel de grootste haven van de wereld heeft gemaakt.

198

Een rasechte Rotterdammer. „Maar niet geboren. Ik ben van Amsterdam. Toen ik vier jaar was, verhuisde mijn vader - die was chauffeur bij Vroom & Dreesmann - naar Rotterdam. Ik heb overal gewoond In Crooswijk, in het Westen, in Charlois. Tegenwoordig heb ik een eengezinswoning in Pendrecht. Prima. Maar daar is wel iets voor verzet. Als ik, vanuit wat ik nu heb, terugdenk aan vroeger, ben ik misschien een spekkoper. Mijn vader moest in 1934 rondkomen van 28 gulden in de week. Daar moest nog acht gulden voor de huur van af. Ja, met vijf kinderen. Als oudste, ik was toen achttien, moest je bijspijkeren. Je was het verplicht. Anders was er gewoon geen brood op de plank.”

Vogelvrij

„Ja, 1934. Vreselijk veel werkloosheid. Met een duur woord noemden ze dat malaise. In die tijd wachtte iedereen op het slagveld bij de Schiekade tot de krant uitkwam. Kijken of er een baantje bij was in de Kleintjes. En dan op je gammele fiets er naar toe racen. Meestal de kous op je kop: we zijn voorzien. Die zetters en drukkers hadden natuurlijk ook familie en kennissen, en gaven dat eerder door. Armoë. Als vrijgezel was je in die dagen een soort vogelvrij verklaarde. Als je werkloos was, kreeg je geen ondersteuning, kwam je geheel ten laste van je ouwe lui. Daarom was ik ook hartstikke blij met wat Rinus mij vertelde.”

Verschieter

Sjaak van der Velden, 2025

„Rinus Hoogmoed - hij werkt nog bij Hanno -was een goeie kameraad van me. Mijn ouders en zijn ouders hadden allebei een tent. Daarmee gingen we zomers nogal eens naar de Hoek. Bij Van Uden zoeken ze een fietsjongen, zei Rinus. Schepen verschieten en zo. Ik sohrok me rot. Heb je daar een geweer voor modig? Wist ik veel van de haven. Ja, dat de Heen en Weer drie centen kostte. Het klinkt je misschien vandaag de dag gek in je oren, maar je moest eerst zorgen dat je die drie centen had. Zo ben ik dan bij Van Uden gekomen. 's Middags meevaren met walkapitein Kuypers voor de papieren van de graanlichters op stroom in de Rijnhaven en de Maashaven aan de palen. Het werd vaak later dan half zes, dat je dienst eindigde. Dan was je nog in de weer met uitklaren en verschieten op de stroomsektie 5 in de Boompjes. Beroepen op overwerk was er niet bij. Dat was all in the game.”

Montevideo

“Na anderhalf jaar fietsjongen te zijn geweest, werd ik tewerkgesteld bij de Expeditie voor elf gulden vijfenzeventig in de week. Het dagloon van een bootwerker was toen vier gulden achtentachtig. Je moest overigens wel dezelfde prestatie leveren. Als de dag van gisteren alsof het toen gebeurde, zo zie ik het nog voor me: om zeven uur op het kantoor aan de Veerhaven papieren halen, langs Van de Burg in de Vierhavenstraat voor spullen en dan naar Cornelis Swarttouw loods A om vijftig balen Montevideo te laden in een Rhenania-lichter. Je weet natuurlijk niet wat Montevideo is: balen wol van vierhonderd tot vierhonderdvijftig kilo. Hardgeperste balen. Die moest je met een steekwagen bijrijden over keien, ja geen stelconplaten, dan door de schuifplank in het ruim van de lichter. Ging niet zonder problemen, als het hoog of laag water was. Je was 's middags blij als de laatste baal aan de beurt kwam. Je had in de juiste volgorde geen armen en benen meer. Maar evengoed wilde je je niet laten kennen.”

199

Aannamelokaal

„Op den duur ben ik in de Kontrole terecht gekomen. En ik mag gerust stellen dat ik ondanks het lage basisloon toch met een behoorlijk weekloon naar huis ging. A1 ging dat dikwijls wel ten koste van je nachtrust. Je vertrok wel eens donderdagsavonds van huis en kwam zaterdag terug. Ja, en toen kwam de oorlog. Ups en downs. Al spoedig werd mij ontslag aangezegd, met ter compensatie een HAR-boekje. Daar stond dan een E op vermeld. Je hoefde niet in het aannamelokaal te komen, dan om je geld te halen. Nou ja, daar stond je weer zonder vaste bron van inkomsten. De vrijgezel als vogelvrij. God zegene de greep.”

Narvik

„De werkzaamheden werden tijdens de oorlog steeds minder. Van een paar taken per week kon de schoorsteen niet roken. Ik ben toen naar Teun Troost gegaan. Heb de zaak uit de doeken gedaan. Voor mensen die willen werken, heb ik een zwak, zei-ie. En eerlijk, ik heb pracht bazen van hem gehad. Tot de haven praktisch stillag. Ze hebben ook nog meermalen getracht mij naar Narvik te krijgen. Maar ik had gehoord dat mensen van de Luchtbescherming vrijstelling konden krijgen. Daar heb ik vlug werk van gemaakt. Als Blokhoofd kwam ik er onderuit. Op den duur werden alle mensen gewoon van de straat geveegd. En op een dag was het ook mijn beurt. Vier maanden heb ik in Duitsland gewerkt in de Münster-Spoor-Kabel ploeg. Maar ik had de Duitsers zien komen en ik wilde ze ook wel weer zo snel mogelijk zien verdwijnen. 't Is me gelukt uit Duitsland weg te komen. Een paar dagen voor de voedseldroppings was ik weer thuis.”

Loodsbaas

“Ja, en toen kwam ik automatisch weer in de haven. Tenslotte mijn lust en mijn leven. Na op een paar boten gewerkt te hebben als bootwerker, toen nog de normale benaming, kwam er weer controlewerk los. Er werd toen een soort pool gesticht voor hulp aan de geallieerden: de SEC. Maar dat was natuurlijk een tijdelijke zaak. De HAR was de enige mogelijkheid. En toen F. K. G. Jansen daar op de balie kwam, werd ik prompt in mijn nekvel gegrepen. Hij had een loodsbaas nodig voor CC3 in de IJsselhaven. Daar zou Van Uden's Transport Bureau zich vestigen. Ik kwam eerst in losse, later in vaste dienst. Weer later werd het N.V. Nederlands Transport Bureau, oftewel NETRABUR. De loodsbaas werd expeditie- en controlebaas, wat hij heden ten dage nog is.”

Beloning

„Ik heb altijd met plezier in de haven gewerkt. Heb ook de hele haven zien veranderen in de richting van automatisering,” zegt Ab van Eijk (gehuwd; vijf kinderen; „niemand drukt de voetsporen van zijn vader, misschien de jongste, maar laat hij eerst maar leren, want dat heb je nodig. Later kan-ie altijd nog naar de Haven- en Vervoerscholen, een prima opleiding, een hele verbetering vergeleken bij vroeger”).

„Ik werk ook nog steeds met plezier. Eerlijk. Toch had die bekroning en dat lintje, die ridderorde van Oranje Nassau voor mij meer waarde gehad, wanneer hier gelijktijdig pensionering op gevolgd was. Als je je veertig jaar in een bedrijfstak hebt ingezet, vind ik dat een terechte beloning. In deze tijd zijn er genoeg deskundige jongeren die niet aan de slag komen, om je functie te vervullen.”

Na het interview toont Ab van Eijk ons „zijn” terrein,. De lopende band, de vulmachine van de zakken kunstmest, het hele gebeuren bij NTB. Als wij afscheid nemen, zegt hij: “Toch iets om trots op te zijn.” Twaalfhonderd zakken kunstmest per uur die aan boord gebracht worden van een chinees schip. “Jongens, bij dit bedrijf ligt de kopij voor jullie voor het opscheppen.”

200

Havennieuws mei 1975

1977, Johannes den Rooijen (1894), havenarbeider HAR

Havenwerker van het eerste uur

Op de vraag - wat is moeilijker geweest: veertig jaar werken in de haven of vijfenzeftig jaar huwelijk? - antwoordt oud-havenwerker Johannes den Rooijen (83) niet zonder enige trots in zijn stem:

“Veertig jaar in de haven. “ Waarop zijn vrouw Jo, opmerkelijk kwek ter been en 82 jaar jong, pijsnel inhaakt: “Nou, voor mij die vijfenzeftig jaar huwelijk hoor. . .!”

Johannes en Jo den Rooijen vierden in het gezelschap van kinderen en familieleden op zaterdag 25 juni hun vijfenzeftig jarig huwelijksfeest. Op een tafel stond een acht pond zware taart, die hun was aangeboden door Rotterdam's burgervader André van der Louw. En er was ook een brief . . . Hij leest hem voor: “Hare majesteit de koningin doet U de hartelijke gelukwensen toekomen met Uw 65-jarig huwelijksfeest op 25 juni 1977.”

“Dat hadden we natuurlijk nooit verwacht, een brief van de koningin. Het is echt één van de mooiste geschenken die ik had kunnen krijgen,” vertelt een makkelijk pratende Johannes den Rooijen, nog zichtbaar ontroerd door het koninklijke schrijven.

Hij zit gemakkelijk onderuit in een comfortabele stoel naast het raam, één hand op de vensterbank, af en toe naar buiten kijkend. Hij vertelt over zijn leven, dat min of meer gekenmerkt wordt door het begrip arbeid. Hij was de op één na oudste uit een gezin van zeven kinderen. Zijn vader was rietbewerker in Lage Zwaluwe in Noord-Brabant, maar verhuisde naar Rotterdam omdat hij veel kennissen had horen vertellen dat in de haven geld te verdienen was. Zo kwam het dat Johannes op zijn vierde jaar Rotterdammer werd; hij zou het altijd blijven. Zijn vader ging werken bij allerlei havenbedrijven en toen hij zelf twaalf jaar oud was, moest hij ook geld gaan verdienen om de hongerige kelen van het gezin Den Rooijen mee te helpen voeden. Voor twee gulden in de week ging hij aan de slag bij een bedrijf dat scheepvaartbenodigdheden aan de man bracht.

Enige tijd later (1906) werd hij loopjongen bij een manufakturaalzaak op de Hoogstraat in het centrum van de stad. Hij verdiende er één rijksdaalder, maar moest daarvoor van acht uur 's ochtends tot tien uur 's avonds arbeiden.

Sjouwen

Zijn eerste echte contact met het havenbedrijf kwam toen hij dertien jaar was. Als wagenbelader bij de houtzagerij van Arnold van den Berg. "Ik moest toen vrij hard werken, met melkkisten en dergelijke sjouwen om een boterfabriek te bevoorraden. Ik kreeg daar zeseneenhalf gulden, dat was ontzettend veel geld in die dagen. Toen op een bepaald moment één van de jongens mijn pet pikte, werd ik zo kwaad, dat ik ontslagen werd. Mijn vader is toen nog gaan vragen of ik niet mocht blijven, maar dat feest ging niet door. Dat was voor ons gezin heel triest, want we hadden het geld nodig en er was bijna geen werk." Nadien kon hij werk krijgen als schilder bij de fabriek Fijenoord. "Ik heb voor dat bedrijf veel op oorlogsschepen gewerkt, onder andere op de 'Admiraal de Ruyter.'"

201

HAR

Via een kennis van zijn zusje, kon hij samen met zijn vader en broer komen werken bij Furness. Zijn broer was niet zo'n doorzetter en hield het havenwerk al vlug voor gezien, maar hijzelf vond het werk prettig en ging met plezier aan de slag.

Toen hij via de HAR (Haven Arbeids Reserve), later omgedoopt in CVA (thans SHB) aan het werk was op een brikettenboot aan de Waalhaven, kwam er plotsklap een bootje aangevaren met alle directeuren van het bedrijf aan boord. Den Rooijen: "Zij schreeuwden werkelijk: ophouden er is oorlog! Dat was uiteraard niet zo prettig voor ons, want ik was in 1912 al getrouwd met Jo en er waren kinderen die moesten eten (zijn vrouw Jo: "Ik dacht, die knul verdient veel geld, ziet er leuk uit, die moet ik hebben, nou je ziet het, ik heb hem nog . . ."). Ik werd tijdens de Eerste Wereldoorlog opgeroepen voor militaire dienst en daar had ik een prima leventje."

"het hok"

Na mijn dienstitijd en de oorlog werd de werksituatie wat rooskleuriger. Op Katendrecht stond "Het Hok", zo noemden wij dat, waar al het havenwerk werd verdeeld. Dat betekende dat je niet zoals voor de oorlog alle bedrijven voor werk moest aflopen. Een hele vooruitgang." In de jaren twintig en de werkte hij via de HAR bijna alle bekende havenbedrijven. Frans en Cees Swarttouw, SHV, NTB HAL enz.

Café

Echter, in maart 1928 liet hij de haven voor drie jaar los. Hij stapte in het horecabedrijf. In een etablissement aan de Paul Krugerstraat hanteerde hij met veel bravour de tap. "Waren hele moeilijke

tijden, daar verlang ik echt niet naar terug. Alles ging op de lat en vaak werd er nooit betaald. Ik herinner mij dat als mijn zoon op zaterdag met zijn loon thuis kwam, ik precies 6en vat bier kon gaan kopen. Dat waren de crisisjaren . . . het wel en het wee. . . wij hebben het allemaal ervaren.”

Johannes den Rooijen was veel beter in zijn element in de haven. Bijvoorbeeld bij Daan de Waard, waar hij te werk werd gesteld als ploegbaas op een rollenboot.

Bombardement

“Ja, en toen kwam de tweede oorlog, M. De haven viel plat, met als gevolg dat ook wij naar de steun moesten. Wij woonden toen al hier aan de Brielselaan en iedereen moest geëvacueerd worden. Mijn vrouw was naar een schoonzusje toe gegaan, maar ik bleef in huis. In de eerste plaats eigenlijk om de ramen open te zetten om stuk gaan te voorkomen. Toen ik er was, barstte het bombardement los. Alle kranen vielen zó voorover, de bommen sloegen overal in: Ik herinner me dat door het inslaan van die bommen grote stukken basaltkeien werden weggeworpen. Ik zag ze zo vliegen. Over ons huis heen.”

staking

Na de oorlog begon het werk sterk op te leven. Er moest hard gewerkt worden om de zaken weer op poten te zetten en dat betekende voor veel Rotterdamse gezinnen brood op de plank: “Toen kwam de staking. Tien weken ging de haven dicht: - “Er moest zo nodig ineens meer geld verdiend worden,” licht hij toe. “Er werd geen boot meer gelost of geladen. Ik heb toen ook gedurende een korte tijd gewerkt in Amsterdam bij mijn schoonzoon.” De tijden werden weer rustiger en hij werkte tot 1959, hij werd toen 65 jaar, in de haven via de HAR.

Hij herinnert zich dat voor hem de overgang van werken naar ‘niks’ doen niet moeilijk is gevallen. “Ik vond het eigenlijk wel fijn. Na mijn pensionering werden mij nog vaak baantjes aangeboden, maar ik heb altijd gezegd - ik heb mijn hele leven keihard gewerkt, nu ben ik toe aan mijn rust.”

Als hij terug kijkt op zijn leven in de haven, dan constateert hij dat havenwerk gezond werk is. “Dat werk is gezond voor je ledematen, maar ook voor je geest. Dat is mijn ervaring. In de buitenlucht, in het zonnetje, maar ook wel eens in sneeuwstormen.”

“Leuke dingen?” vragen wij.

“Wij moesten een boot lossen die helemaal vol zat met schapenvellen uit Australie. Wat bleek nu: tussen die vellen zaten allemaal muizen- of rattennesten. Toen zei een vent, die het spul moest meenemen tegen ons, dat hij kwam voor schapenvellen en niet voor ongedierte. Tjonge, toen moesten wij al die ratten er tussenuit gaan peuteren. Sommigen van ons waren er erg vies van, maar het karwei werd geklaard met een lach en een traan.”

Het huis van de Rooijens is bedolven onder de bloemen. Gekregen van hun twee dochters en zoon. “Die wordt nou ook al 65 jaar. Het is haast niet te geloven. Is ook al aan zijn AOW toe.”

glaasje melk

Het gezin Den Rooijen heeft gelukkige jaren meegemaakt; er worden dan ook op gezellige dagen aan de Brielselaan nog vaak verhalen van vroeger opgehaald. Zo vertelt Johannes ons dat hij sinds zijn pensionering niet meer rookt en drinkt. “Nou, en een borreltje lustte ik wel, dat weet mijn vrouw wel. De dokter zei roken en drinken joh, da’s slecht voor je gezondheid. Die dokter was een verrekte aardige vent. Hij zei tegen mij: “Den Rooijen als jij nou in de kroeg zit dan biedt je mij een lekker borreltje aan en neem je zelf een gezond glaasje melk.”

baas

Hij wijst er nog op dat hij eigenlijk nooit in een vast dienstverband heeft gewerkt in de haven. "Ik heb maar één echte baas gehad, daar nam ik alles van aan." Zijn vrouw glundert van achter een kopje koffie. Ten slotte zegt hij te voelen dat hij een dagje ouder wordt. "Ga maar. na, ik ben van 1894 nietwaar. Zo gebeurde het afgelopen zondag, dat een zwager van mij op bezoek was. Hij vertelde mij een of ander sterk verhaal. Op laatst zegt mijn vrouw ineens tegen hem - joh, je zit tegen een slapende Johan te praten -. Ik schaamde me dood."

Tegenwoordig zit Johannes den Rooijen vaak naar buiten te kijken. Het havengebeuren gadeslaan. Hij verklaart: "Ik heb er mijn hele leven in gewerkt en ik vindt het nog steeds zalig om die mannen aan het werk te zien."

Havennieuws juli 1977, p. 5 en 9

1977, Arie Slaager (1912), havenarbeider, administrateur Thomsen

De bedoeling was, dat ik in de opleiding kwam, voor leidinggevend personeel. Backx zag scherp vooruit en constateerde reeds in 1938 dat er in de toekomst andere eisen aan leidinggevend personeel zouden worden gesteld en wilde zich daarop instellen. Een basisonderwijs van MULO, HBS en zelfs Gymnasium werd uitgangspunt. Die kon je in 1938 zo van de straat oprapen, men sprak van de ingenieur als trambestuurder. Men was in 1938 al gestart met een eerste ploeg onder leiding van een bekend vakbondsman, [Wessel Kamphuis](#), en wij vormden in 1939 een tweede ploeg onder leiding van Gerrit Wielaard (in de haven noem je ieder bij zijn voornaam). Door een merkwaardige opvatting werden we - niet door Backx, want die bleef hardnekkig 'studenten' zeggen - 'economische ploeg' genoemd. Deze naam is waarschijnlijk ontstaan als gevolg van een werkverbeteringssysteem van de heer Strauss (we schrijven 1938). Onder oudere bootwerkers was toen de uitdrukking bekend 'de haken van Strauss, die hoeken niet aus.' Strauss was n.l. van Duitse origine en had een nieuw soort haken uitgevonden, die veiliger waren, maar die je een kwartslag moest draaien, wat in die wereld, waar iedere minuut er een was, lastig werd gevonden. Onder de invloed van Strauss was de uitdrukking ontstaan, dat het allemaal economischer moest en toen wij op de vlakte kwamen, zeiden ze: 'die knullen moeten het allemaal economischer doen' en toen werd het al gauw 'economische ploeg.'

Ik kan niet zeggen, dat we vriendelijk ontvangen werden. Wel door de direct verantwoordelijken, zoals je ploegleider (al heette die toen nog bootsman) en door baas Polet aan de Schiehaven. Maar de rest zag je als bedreiging. En dat valt uiteraard voor 100% te begrijpen, want we schrijven 1939 en achteraf kan je wel zeggen, dat er een oorlog is gekomen, enz. enz. maar dat is wel achteraf. Pas later heb ik wat beter begrepen, dat er een - mogelijk ongerechtvaardigde - angst bij een aantal bazen aanwezig was. Zo gezellig was het niet, zo vlak voor de oorlog.

We stonden die maandagmorgen - erg mistig - met een mannetje of zes voor een verkeerde deur aan de Schiehaven. Ik herinner me Bil de Groot, Jan van Wijk, Stoffels, Cor Cijs en nog enkele anderen. Leen van Gulik niet te vergeten. In de kleedruimte, waar we door baas Toon Polet werden ontvangen, kwam er een zekere Dirk Koster bij en die was niet erg vriendelijk, want Dirk dacht, dat hij bij die 'groentjes' geen beste beurt maakte. Hij was n.l. al een tijd in de haven en zag zich

bedreigd. Later werd hij een van de grote bazen en zelfs inspecteur, maar ja, dat was later. We hadden op de Schiedamsedijk bij Mansum Goverts twee overalls gekregen en ik herinner mij dat als een voorrecht, want je kon nog geen broek aan je kont kopen. En toen aan het werk. Nog liefst in de 'dooie varkens.' Dooie varkens zijn zware balen meel met kleine 'kroppies', waarin je ook geen haken mocht gebruiken (Haken weg). Afgezien van de zwaarte van die dingen had je ook geen slag om het werk te doen. Een beginneling tilt al die balen en dan werk je je gauw 'uit de lijken.' Je was om elf uur al afgeknoedeld en na de middag sleepte je je er door en 's avonds moest je eerst een half uur op de grond gaan liggen, voordat je aan je eten kon beginnen. Daarna was je wel weer gauw het ventje, want je was jong.

Dat tempo in de haven lag verschrikkelijk hoog. Vooral in balenboten. Als de runner naar beneden kwam, knoopte je er een hijsie aan vast en je maat nam de lege strop en die vloerde hij uit, zodat je, zo gauw de kraan je hijs oppikte, je verder kon gaan met het maken van een nieuwe hijs. Je mocht niet onder de hijs blijven staan, maar je moest wel, want anders was je te laat voor de volgende 'torn' en had je helemaal geen blaas. Want je werkte op een 'blasie.' Een bekende uitdrukking in de haven was 'als je strop verkeerd lag, of omdat er een paar slagen inzaten, was je weg.' De mensen werden zwaar tegen elkaar uitgespeeld. Er was een altijd aanwezige tonnenkoorts.

'Ruim II heeft a1 tien ton meer weg als wij.' Allemaal onzin, want de omstandigheden waren nooit eender, maar je werd er wel door opgezweept. Er was ook een systeem, om elkaar te hebben 'leggen.' Door allerlei trucjes - b.v. door een paar matjes tussen de balen in de hijs te leggen - probeerde je je maats in de was te poetsen, zodat je tussen het maken van twee hijsen even kon uitblazen. 'We hebben ze leggen' zeiden we dan, maar je had door deze werkwijze alleen je 'eigen' maar leggen.

Je had mazzel als je Dirk Koster bij je had, want die was al een flink tijdje in de haven en kende de 'rottigheid.' Je had door zijn veel grotere ervaring meer blaas. Dat ging niet altijd fijntjes, maar het was ook dikwijls een harde wereld in die haven. Ik herinner mij het maken van hijsen zwaar triplex. Dirk zei: 'Slaager, nog een paar erop' en het was al zo'n grote hijs. Ik zei: 'Waarom doe je dat nou?' en hij zei, dat ik dat wel zou zien. En dat gebeurde, want die onmenselijke grote hijs 'pleurde' van de wagen af en voordat ze dat allemaal weer in orde hadden, hadden wij blaas. Dat was dus afgelopen. Of je zocht gauw een plaatsje in het ruim, zodat je maats 's middags in de zon stonden. Of je pikte bij het inbreken de breedste strook, zodat anderen eerst moesten inbreken en jij in hun gaatje kon gaan staan. Allemaal trucjes, waardoor er minder 'van je rug' af ging. En heus mensen, dat was in 1939 belangrijk.

Inspecteurs dreven de bazen tegen elkaar op. En de bazen weer de bootslui of de krassen. Een onmenselijk zwaar tempo was het gevolg. Men presteerde het zelfs om 12 uur een ploeg af te danken en er weer een nieuwe 'verse' ploeg op te zetten. Thomsen deed dit niet veel, maar in de keiharde wereld, waarbij het letterlijk om 'centen' ging, moest wel eens een recordboot gemaakt worden en dan ging men tot deze praktijken over. Sommige bootslui kregen b.v. de naam van 'soyabonenkoning' want die hadden een schier onmogelijk aantal tonnen soyabonen gedraaid. Je had werk en daar deed je in die dagen veel voor. Ik weet wel, dat men dit nu een kwalijke zaak vindt, maar het was toen wel even anders, zo kort voor de oorlog. De eerste week moesten we 's zaterdags nog over werken - normaal werkte je op zaterdag tot half twee - maar je bleef dan staan, tot de boot klaar was.

Daardoor kwam je aan een voor die tijd hoog loon, want als je werkte (en dus geen leegloop had) kwam je aan een behoorlijk inkomen. Bij de steun had ik f. 11,- per week en de eerste week verdiende ik inclusief overwerk f. 32,- en ik had het idee, dat ik de hele wereld kon kopen. Voor de

goede verstaanbaarheid moet men wel weten, dat een pakje sigaretten een dubbeltje kostte, een ei 3 centen en een haring twee centen op de markt.

De arbeiderswereld

Het is vreemd, dat ik een schets wil geven van de arbeiderswereld, want ik kwam er met m'n hele 'hebben en houwen' uit. Maar toch leefde ik er eerst nog wat buiten. Dat kwam door m'n opvoeding in de jeugdbeweging, de AJC. Weliswaar stond je niet buiten de werkelijkheid, dat kan niet als je zeven jaar zonder werk loopt en Hitler aan de macht komt, maar je had toch wel andere idealen, waarvoor je probeerde te leven. Je las gedichten van Adama van Scheltema, maakte met vrienden zang en muziek, trok de natuur in en door deel te nemen aan kampen voor jeugdige werklozen maakte je er nog wat van. In cafe's en restaurants kwam je uiteraard nooit, want daar had je geen centen voor. Al kwam je dus wel uit de arbeiderswereld, je had toch een apart wereldje. Je werd ook niet gestoord door mensen, die je opdrachten gaven en je kon je dus daar ook niet aan ergeren. In zo'n haven valt die rauwe wereld ineens boven op je. Men heeft in de haven een nogal vrij taalgebruik. Men noemt de dingen bij hun naam en er ligt een brok onvervalste humor en slagvaardigheid. De onderdanigheid, die men veelal op kantoren aantreft, kent men er niet. Bazen noem je bij hun voornaam, men spreekt elkaar 'ongenuanceerd' toe en zelfs bij ongelukken wordt soms een taal gebezigd, die de buitenstaander de meest vreemde gewaarwording bezorgt. Maar dikwijls is dit bijzonder goed gemeend en het is ook vaak een bevrijding, als men net de dans heeft kunnen ontspringen bij een vallende klamp. De aard van het werk brengt een en ander mee, niet alleen de soms smerige en zware arbeid, maar ook de weersomstandigheden en het nachtwerk geven de mensen een pantser tegen gevoeligheid. Daarbij speelt de humor een enorme rol. En die humor wordt zonder aanzien des persoons gespuid.

Later, toen ik in het personeelsvlak ook o.a. de onaangename taak had, de huisgenoten te waarschuwen bij een ernstig, soms dodelijk ongeval, heb ik ervaren, dat de bootwerkersvrouw leeft met het steeds aanwezige gevoel, dat de haven gevaarlijk is. Ze leeft met het mogelijke ongeluk, zoals de mijnwerkersvrouw of de vissersvrouw.

In dit wereldje moest ik mijn plaats zien te vinden.

Er heerst ook een aparte moraal. Als arbeiders sta je centraal tegen over de werkgever en de bazen. Een kameraad, die wat versierd heeft, verraad je niet. Een kameraad, die wat te veel gedronken heeft, leg je in de 'zij' en je draait zijn hijsie voor hem op. En die baas laat je er buiten. En die baas, die het toch wel door heeft, doet net of hij niets ziet. Een gevoel van solidariteit, maar hoe goed bedoeld, ook vaak een valse solidariteit. Echter, je moet in dit wereldje mee, althans tot op zekere hoogte, want er zijn natuurlijk wel grenzen. Maar je moet wel mee, wil je geen 'piezewieter' zijn. Wij werden aanvankelijk op een afstand gehouden. Men 'tilt' je eerst even en men ziet aan je, dat je van een 'andere wereld' bent. Er zijn ook wel eens directeurszootjes of toekomstige directeuren in de put gaan werken en meestal deed men er dan goed aan, dit maar meteen te zeggen, want ze hebben je in 5 minuten door. Al zou je de meest ruwe taal gebruiken en je voordoen als de meest geklofte jongen, men kijkt er zo door heen. 'Sta jij aan de kant van het kapitaal?' vragen ze aan je. Want als je aan de kant van het kapitaal staat, ben je niet best.

Men verlangt ook een eerlijke mening van je. Van het z.g. populair doen, moeten ze een poep laten. Je hoeft niet met ze mee te praten, want ze denken dan toch, dat je de kluit belazert. Ik heb later voortreffelijke mensen bij Thomsen zien mislukken, omdat ze niet overkwamen. Die probeerden populair te doen en daar houden ze niet van. Ook niet om een paar pilsjes met hen te drinken zonder de werkelijke lotsverbondenheid, want daar hebben ze de pest aan. Het duidelijkst merk je dat bij

stakingen. Men waardeert je als je een eigen mening over de problemen hebt, niet als je z.g. 'meevoelt.' Want men begrijpt, dat je niet 'meevoelt', maar doet alsof. Een apart wereldje, maar heerlijk om in te leven.

De werkgevers

De havenbaronnen, zeggen ze in de haven. Uiteraard was ik ook opgevoed in de sfeer, dat werkgevers van een andere orde waren. Mijn vader zei: 'Ik heb nog nooit van een werkgever gehoord, dat het er nu eens lekker af kan, want altijd zitten ze in de rooie cijfers.' Ook in de socialistische beweging en dus ook in de AJC was de werkgever niet het lichtende voorbeeld. Dat was natuurlijk niet zo verwonderlijk, want ze hadden het er wel naar gemaakt. Uitbuiting en vervolging was het resultaat, dat diegenen te wachten stond, die het waagden voor wat betere levensomstandigheden op te komen. Dit zijn geen verhaaltjes, maar is rauwe werkelijkheid. Vaak werd dit ondersteund door de kerk en met behulp van jenever. Achteraf kan je wel zeggen, dat dat allemaal in dat tijdsbeeld paste maar 'ondertussen.' Dat een werkgever het eigenlijk wel goed met z'n mensen bedoelde, kon wel waar zijn, maar hij behoorde tot een uitzondering. Dat was dan meegenomen, maar hij paste eigenlijk niet in het beeld, dat je o.a. van Colijn had.

Nu gaf Thomsen o.l.v. Van Woerden een - toen nog gestencild - maandblad uit, waarin veel over veiligheid en zwemmen in de Tuinderstraat geschreven stond. En een zekere Backx wilde nog wel eens iets kwijt over eensgezindheid en samenwerking. Maar dat zou wel - net als de Russische kerk - voor de zondag bedoeld zijn. Personeelsbeleid was in 1939 toch al een vreemd woord, Van Woerden deed iets onduidelijks op dit terrein, en dan was er nog de chef-betaalmeester, de heer Visser (die zat aan je centen, 'die vuile dief', zeiden de mensen), maar daar was het wel mee bekeken. Er was geen tijd en geen geld voor in 1939 en nog veel minder aandacht. Las je dus zo'n artikel, dan haalde je daar je schouders over op, want het kwam uit een andere wereld, van 'over de grenzen.' Dat Kamphuis of Van Woerden dit ondersteunden, werd weggewuifd met de opmerking 'dat dat nogal logisch was, want die moesten er van vreten' (hetgeen niet wil zeggen, dat ik hier alle bovengenoemde personen daarvan beticht, maar het waren wel de meningen).

Ik vond het overigens wel merkwaardig. Het kwam eigenlijk niet bij je op, dat zo'n directeur ook ideeën kon hebben over culturele vorming, geestelijke gedachte-ontwikkeling. Dat zo'n man eigenlijk ook een gezin had met waarschijnlijk dezelfde problemen van kinderopvoeding e.d. (Later op een personeelsfeestje, toen een vrouw van een havenarbeider met de directeur danste, zei ze: 'Ja, voor u is het altijd zondag'). Een directeur was alias de Notekraker, een man met een hoge hoed met een rand van rijksdaalders.

En zo gaan we de oorlog in. Werk - ja, al gedurende 6 maanden - een havenarbeiderswereld, een wat vreemde directeur. Er zou nog heel wat gebeuren.

[...]

Met alle ellende van de oorlog - o.a. ook een overval op ons hoofdkantoor waarbij een paar mensen werden weggevoerd - was er wel enige rust in de verhoudingen gekomen. De haast en de angst en de zenuwen in de werkverhoudingen waren verdwenen - men had meer tijd om na te denken. Er werd ongetwijfeld in de directiekamer het een en ander uitgebroed, maar dat lag ver van je bed. Wel produceerden wij als jongens van de economische ploeg een bijdrage, maar dat was ook niet alles, al was het goed bedoeld. Er was echter, gedwongen, meer aandacht voor elkaar. Van hoog tot laag waren er problemen, die nu eenmaal geen grenzen kennen. Een bom valt zonder onderscheid des persoons, je kinderen groeien op in een verschrikkelijke wereld, ontplooiingskansen zijn er praktisch niet meer.

Maar de bevrijding komt en dan wordt het allemaal anders.

Na de bevrijding

Technisch, materieel, sociaal en menselijk was de zaak kapot. Allereerst het werk. Biscuitjes (kakies), eierpoeder, meat and vegetables, bloem, reuzel waren zo de eerste artikelen. Men werkte aan een stuk door, je wist niet meer of het dinsdag, vrijdag of zondag was. De dominee had goed gevonden, dat we op zondag kakies mochten lossen. Ook verward waren de politieke verhoudingen. Kees van Nus kwam met de weer in rang herstelde burgemeester Oud in de Parkhaven en ten aanschouwe van de pers en de radio riepen we allemaal driemaal hoera. Ik heb wel meegeropen, want we waren bevrijd (en dat is niet niks), maar ik weet nu nog niet of het wel helemaal jofel was, want zo'n beste schaats had die Oud nou ook weer niet gereden. Het eerst noodzakelijk is het herstel van de levensomstandigheden. Eten is het voornaamste, kleren en huisraad komen pas veel later. Zo ook in het bedrijf. Een eerste noodzaak is de terreinen en de loodsen te herstellen. Vooral aan de zuidelijke oever ligt daar zo het een en ander. Op de andere terreinen is het werk moeilijk. Weinig technisch materiaal, weinig ruimte, veel overslag, weinig geschoold en dan nog verzwakt personeel, dat moreel ontmoedigd is, al ziet men wel weer wat licht aan de kim. De drijvende kranen voorzien in een dringende behoefte, want de walorganisatie functioneert nog niet zo best. Arbeidstijden zijn nog vooroorlogs. In principe ben je 24 uur per etmaal beschikbaar. De gehate arbeidstijd 1-10 werkte volop en men zag er ook geen been in om je om 12 uur naar huis te sturen en's avonds om 6 uur weer te laten opkomen. 'Ga jij maar 6 uur schaften' was een geliefde uitdrukking. Maar voorlopig vonden we het wel goed, want je konen stonden naar binnen van de honger en het gehele Nederlandse volk moest van de hongerdood gered worden. Ook viel er nogal wat te versieren. Want je kon van alles gebruiken. Daar hoeft men nu niet zo lelijk over te doen, want het gebeurde van hoog tot laag. Alleen de kleine man moest dat in z'n knijverzak meenemen, maar voor de 'heren van kantoor' kwam wel een zuinig verborgen gehouden auto. Het was ook niet verwonderlijk, want we kwamen letterlijk alles te kort. Ik had op een avond in mijn knijverzak een klussie grondnoten meegenomen. Die werden in geweldige hoeveelheden ongebrand voor de margarine-industrie aangevoerd. Thuis werden ze dan in de koekepan wat verwarmd (gebrand) en via mijn kinderen op de stoep aan de buurtkinderen uitgedeeld en uiteraard genuttigd. Wie schetst mijn verbazing, toen ik de volgende avond bij het thuiskomen, de stoep vol kinderen zag zitten. We konden het thuis niet bijbakken. Moge Calve het mij vergeven.

Maar allengs zijn de allereerste levensomstandigheden weer wat verbeterd. We hebben god zij dank allemaal weer wat te eten. Op een avond wordt een boot met havenarbeiders met gevulde knijverzakken aangehouden door de politie en binnenlandse strijdkrachten. Daar schijnt het niet helemaal jofel te zijn toegegaan - die binnenlandse strijdkrachten waren toch al niet geliefd, want er waren nogal wat 'verzetsstrijders' van de laatste twee maanden bij - en naar aanleiding van dat conflict breekt de eerste staking uit. Ik was toen lid van de Centrale Bond (NVV), maar de manier waarop men toen aan de Westzeedijk de zaak behandelde, getuigde van zo weinig begrip over wat er zich nu eigenlijk in de haven afspeelde, dat ik besloot over te gaan naar de inmiddels opgerichte Eenheids Vakcentrale EVC (toen nog EVB geheten). Er waren mensen aan de Westzeedijk teruggekeerd vanuit de vooroorlogse situatie, die geloof ik, er geen erg in hadden, dat we vijf jaar oorlog achter de rug hadden en nog steeds vooroorlogse maatstaven hanteerden. We werden trouwens allemaal lid van de EVC, omdat we een Eenheidsvakbeweging erg nodig vonden. Want er viel veel te veranderen in het arbeidsklimaat. De grote jongens toen waren wel Toon van den Berg en

Leen van Os in Rotterdam en Berend Blokzijl, over het gehele land bezien. We hielden 'n ~ beetje iedere dag een staking. Soms gingen we om drie uur naar huis, omdat we naar de vergadering moesten. Veel werd er niet bereikt, want de bona fide vakbeweging (in termen van nu NVV-NKV-CNV) sloten de CAO's af, maar de EVC was een duidelijke pressiegroep. Zonder deze pressiegroep zou er minder bereikt zijn. Allengs komt de EVC in duidelijk communistisch vaarwater en dan is het voor mij afgelopen. Ik keer weer naar de Centrale Bond terug, want je bent lid voor je idee en niet voor de personen, die er op dat moment de dienst uitmaken (al valt dat niet altijd mee). De scheuring in de EVC wordt een feit en zo ontstaat het OVB. Deze had in het begin een grote macht, maar is toch wel ten onder gegaan door veel politiek geharrewar, al zei ze juist daarvan afkerig te zijn. Er zitten nogal wat 'syndicalisten' in het OVB, die vertrouwd zijn met het aloude NAS, dikwijls zeer interessante mensen.

Inmiddels kan men bij Thomsen ook weer een veer van de lippen wegblazen. 'We willen een andere wereld' had Backx in de oorlog gezegd en hij wilde dat waarmaken. Overleg werd het nieuwe woord. Het moet altijd mogelijk zijn, om met het doel voor ogen, een goed bedrijf op te bouwen. Niet met elkaar op het scherp van het mes te staan, maar zien een basis van samenwerking te vinden. Daartoe werden een aantal weekeinds georganiseerd in een of ander huis of hotel, waar we van hoog tot laag met elkander zouden kunnen praten. De eerste keer was in de Volkshogeschool Olaertsduyn te Rockanje. Van iedere groep personeel werden een paar man aangezocht en in het weekeind - dus in je eigen vrije tijd - werd er over problemen in het eigen bedrijf, maar soms ook van de maatschappij gesproken. Voor mij was het houden van een conferentie geen nieuws. Ik had in de jeugdbeweging en de politieke partij wel het een en ander meegemaakt, maar voor velen was het wel een openbaring. De directeur, die gewoon met de mensen over allerlei zaken sprak en naar nieuwe verhoudingen streefde, was in de wereld van de tonnenkoorts, hoge en lage druk, rollenboten, natte jassenboten, toch wel een uitzondering. Vertrouwd werd de zaak niet helemaal, zeker door de oude garde niet, want die herinnerde zich te veel. Er werd ook wat aan sport gedaan (touwtrekken met Kees van Nus) en na de maaltijd gezongen (hoog op de gele wagen). En dat in die havenarbeiderswereld! Daarbij was de directeur een imponerende figuur, een te imponerende figuur. Maar het was een goed idee, en dat is heel belangrijk, het werd uitgevoerd.

In die wereld met andere verhoudingen moesten de figuren in het bedrijf, die verantwoordelijkheden droegen (de neten, zegt de havenarbeider) zich wel inpassen in die nieuwe verhoudingen. Die vonden het maar vreemd, dat ze verantwoordelijkheden tegenover ondergeschikten moesten waarmaken. Ze waren immers gewend aan 'als het je niet aanstaat, dan rot je maar op.' Ik herinner mij, dat ik op verzoek van het bedrijf aan een cursus op Olaertsduyn mocht deelnemen. Ik moest dus derhalve voor een week van mijn werk worden ontheven. De chef vond allereerst, dat ik daarvoor mijn vakantie moest opnemen en ten tweede wilde hij eerst weten, wat ik daar ging doen. Toen ik hem zei, dat ik graag iedereen wilde vertellen, wat ik daar ging doen, maar niet op basis van 'verantwoording afleggen', vertelde hij, dat het dan niet door kon gaan. Uiteraard ging het wel door, maar ik geef het maar weer als voorbeeld om de wereld te schetsen, waarin we toen leefden. Sommige mensen lieten er ook hun oren naar hangen, maar daar had ik niet zoveel moeite mee. Nu, in de wereld van scholings- en conferentiedagen met rechten voor de mensen, is het waarschijnlijk een stom verhaal, maar toen was het vechten geblazen. Je liep ook nog een mooie kans, dat een en ander niet bevorderlijk was voor je eventuele promotie.

'Ik wil van het idee af' zei Backx, 'dat havenarbeiders mensen zijn, die een hoop jenever drinken en hun vrouw slaan. We hebben met verantwoordelijke mensen te doen, die wel degelijk verantwoordelijkheid op zich durven te nemen voor hun gezin en de opvoeding van hun kinderen.'

Mensen die b.v. in het sport- en verenigingsleven belangrijke functies durven te vervullen.' Er komt een sterkere bemoeiing ~ met de mensen door een nieuw gevormde afdeling ; personeelsbeleid, door een instelling van vakantiehuisjes, door een verbeterde pensioenregeling, door een afdeling opleiding, door nieuwe moderne kantines en wasgelegenheden, door een goed uitgevoerd personeelsorgaan en door nieuwe opvattingen omtrent de overlegsituaties in het bedrijf. Er bestond een ondernemingsraad, maar die werd uitgebreid door ook afdelingsraden van verschillende groepen van het personeel in te stellen. Ook kregen we een Centrale Raad, want de directie vond de mogelijkheden van de Ondernemingsraad te beperkt. Ze vormde een nieuwe raad met 6 uit en door de ondernemingsraad gekozen en 6 rechtstreeks door de directie aangewezen mensen. In deze Centrale Raad mochten alleen belangrijke besluiten genomen worden met algemene stemmen. Ik was niet voor deze ontwikkeling; ten eerste was ik bang voor doublures en ten tweede was de bepaling van algemene stemmen met een door de directie aangewezen vertegenwoordiging een ontkrachting van de wettelijk ingestelde ondernemingsraad. Ik kreeg toen geen mensen mee, die het met mij eens waren, maar in de praktijk kreeg ik wel gelijk, want het functioneerde niet en werd later dan ook opgeheven. Maar daar koop ik niet veel voor.

Op bedrijfstechnisch niveau werd veel aandacht besteed aan planning en werkvoorbereiding. Dat was ook hard nodig, want voor die tijd was de baas God op zijn schip. Die deed maar wat hij goed vond (de z.g. sterke mannen) en daardoor ging zo het een en ander verkeerd. Door slechte planning of helemaal geen planning gingen grote sommen gelds verloren, maar het ergste was, dat de mensen dit niet eens beseften. Hun boot was toch maar op tijd klaar gekomen met zoveel tonnen. Om van dat systeem af te komen en over te gaan naar planmatig opgezette arbeid was een heel proces. Een aantal bazen met oudere opvattingen heeft men dan ook vervroegd moeten pensioneren, want ze konden zich onmogelijk in dit systeem schikken. Dat is uiteraard geen veroordeling van de werkwijze van die bazen, want ze waren kinderen van hun tijd en hun inzet was dikwijls groot.

Inmiddels was de technische ontwikkeling ook al wat op gang gekomen. Een vorkwagen was voor de oorlog een geweldige machine met veel lawaai. Bovendien hadden ze de eigenaardigheid, dat je ze tegen de draad in moest besturen. Na de oorlog hadden we eerst veel nieuwe platte wagens (lorries, die elektrisch werden bediend, doch alleen een functie van vervoer hadden), maar die werden tamelijk snel verbruikt en waren dus spoedig aan vervanging toe. Je kon ze echter niet even om de hoek gaan kopen. Er moest meer in Nederland aangeschaft worden. We leefden in de tijd van herstel en vernieuwing (Schermerhorn en Drees) en geleide loonpolitiek. Maar allengs komen er meer vorkwagens en in een veel handzamer model. Met een zitplaats voor de chauffeur. Het werksysteem wordt wat anders, langzamerhand ontstaat het begrip gepalletiseerde lading. Er wordt minder gezeuld.

De havenarbeider krijgt nog niet te veel loon. We werken met loonrondes, we worden kort gehouden, want Nederland moet herrijzen. We werken daarom in overleg, de vakbeweging verstaat haar taak tegenover de samenleving. Maar lang niet iedereen is het daarmee eens. Na wat meer textielbonnen, na een bon voor een fietsband (en heus, deze dingen waren toen erg belangrijk) komt het verlangen naar vernieuwing van het huisraad en het betrekken van een nieuwe, betere woning. Maar die zijn er veel te weinig in Rotterdam. Nee, glorieus is de toestand allerm minst.

Er is dan ook een verschil in theorie en praktijk. Men wil wel naar andere verhoudingen toe, naar een beter begrip over en weer, maar in het leven van alledag stoot de arbeider zich aan veel dingen, die voor hem wat minder ideeel zijn, maar waar hij niet om heen kan. Als ik daar in de ondernemingsraad op wijs, word ik door de voorzitter, die tevens directeur is, op een onheuse manier teruggewezen. Daar er toch binnen afzienbare tijd nieuwe verkiezingen zullen zijn, besluit ik

mij niet meer kandidaat te laten stellen. Ik had trouwens buiten Thomsen nog wel het een en ander te doen, want ik ben nu eenmaal een verenigingsman.

De consequentie van Thomsen t.a.v. de maatschappij had soms eigenaardige gevolgen. We hadden al een 13 weken durende staking o.l.v. het OVB achter de rug. Aangezien ik toch al lang weer NVV-er was en de staking onjuist vond, was ik aan het werk gebleven, maar dat is geen benijdenswaardige toestand. Ik meende wel toen (en dat meen ik nu nog) dat m'n houding juist was, maar als veel van je collega's staken en jij blijft werken, stuit je dat toch tegen de borst, tegen je solidariteitsgevoel, dat je van huis hebt meegekregen. Bijzonder onplezierig was het, toen een compagnie soldaten door de regering Drees werd ingezet. Een en ander had veel met de politieke toestand te maken en met je verstand kon je de zaak wel baas, maar je had het moeilijk met je gevoel.

Een andere situatie ontstond na een weekeind-conferentie van Thomsen in hotel Birkhoven. Praag was door de interventie van het Russische leger een andere politieke koers gaan varen. Gottwald joeg de regering Benesj weg en dat o.a. via bedrijfsraden, die bewapend waren. Op ons weekeind werd dit gevaar onderkend en besloten werd ons bedrijf hard te maken onder de leuze van de PvdA: Amsterdam is geen Praag. Namens de ondernemingsraad heb ik met vele onderdelen van het bedrijf gesproken en hen gewezen op het gevaar van ondermijning en infiltratie van onderop. Als men het daar mee eens was, moest men het doen, maar men moet zich niet laten verrassen. Een nogal duidelijke politieke stellingname, die ik politiek wel kon verantwoorden, maar of mijn positie in het bedrijf daar wel aanleiding toe gaf is de vraag. Voor de goede vrienden, die nu wellicht ach en wee roepen, wil ik wel zeggen, dat mijn houding niet werd ingegeven door werkgevers, maar door mijn bewuste politieke keuze. Het was in die jaren wel iets anders als nu. Wat andere mensen met je voor hebben, blijft altijd een vraag, maar toen en ook nu voel ik mij wel verantwoordelijk voor die stellingname. Of ik het nu zou doen is aan twijfel onderhevig.

210

In mijn werksituatie werd ik een tijdje assistentbaas (want daarvoor was ik aangenomen), maar door moeilijkheden thuis ging ik op eigen verzoek over naar loods Black Diamond als loodsadministrateur. Dat was nl. een dagjob en dat paste veel beter bij mijn moeilijke omstandigheden. Bij baas Rein van Raay en nachtbaas Jo de Regt heb ik veel geleerd. Het was een drukke tijd, vooral in de bloembollentijd en je zat nogal eens als wrijfpaal tussen de vertegenwoordiger van de Black Diamond, de heer Hollaar, Nievelt Goudriaan en de eigen planning. Veel ervaring opgedaan, ook in hoe het niet moest.

Voor de groep Controle kwam ik in het pensioenfonds en daar heb ik 25 jaar m'n krachten aangegeven. Daar zou een apart verhaal over te schrijven zijn, maar dat ligt wat buiten mijn bedoeling.

Dan breekt een andere periode in mijn leven aan, de tijd van scholing op Anneville. Hier kom ik op een terrein, dat heel uitzonderlijk is voor een werknemer in een stuwadoorsbedrijf. Hier ligt een stuk verantwoording van mijn leven.

De boot staat op het punt te vertrekken, de vertrekvlag is al gehesen. De baas staat echter op de 'rooie', want hij moet nog heel wat doen en ziet, dat hij het niet haalt. Hij zweept z'n mensen dus op en zegt: 'Kom op, jongens, die boot moet varen en dat is ook jullie belang, want we moeten er met z'n allen van vreten,' waarop de bootwerker zegt: 'In den Haag vertrekt nooit een boot en daar vreten de mensen ook.'

De baas kijkt over de 'kommers' en ziet de lading er niet al te best bij liggen. Hij verwacht, dat hij daar wel wat over horen zal en roept: 'Jongens, laten we het nou wat beter doen, want volgende

week krijg ik weer allerlei brieven over dit karwei,' waarop de bootwerker zegt: Dan ben jij een gelukkig mens, want ik krijg nooit post.

Op het perron van een op vertrek liggende boot staan twee kleine nonnetjes, die gekomen waren om een broeder uit te zwaaien. Zij staan, gehuld in die zwarte kleding en zwarte kappen, zo vlak tegen elkaar op het vertrek te wachten. Ze staan daar eigenlijk gevaarlijk, want die kraanmachinist moet er steeds met zijn hijs overheen. Hij doet dus het raampje open en vraagt niet of ze weg willen gaan, maar roept tegen de bootsman: 'He, Kees, moeten die twee balen norit nog niet aan boord?'

Ik was twee dagen in de haven en maakte het volgende mee. Er komt een boot van een verre reis en de jonge stuurman wordt afgehaald door z'n jonge verloofde of vrouw. Uiteraard werd er langdurig gezwaaid en de jongedame kan gewoon niet wachten, tot het schip ligt afgemeerd. De gangway wordt gestreken, maar aan de kraan hangt een zware peer ijzer, die niet op je hoofd moet komen, want dan vertel je het niet na. De jongedame heeft zo'n haast om aan boord te komen, dat ze pardoes de gangway opvliegt en die ijzeren peer bijna op haar lieve hoofd krijgt, als niet met een flinke sprong een van de havenarbeiders dit ding bijtijds weg kan trekken. Hij is zo verbolgen, dat hij zegt: 'Godverdomme kijk toch uit, wat maakt het uit dat je dat stuk stuf nu vijf minuten vroeger of later krijgt.'

Uit: Arie Slaager, Klaar naar huis. 40 jaar Rotterdamse haven, Werkgroep voor Arbeidsliteratuur Rotterdam/Rotterdamse Kunststichting, Rotterdam 1977

1979, Joop Verroen (), kraanmachinist ECT

interview met Joop Verroen, kraanbestuurder bij ECT en onderhandelaar namens de bonden. 'Ik werk zeven nachten achter elkaar, vanaf kwart over elf tot volgende morgen half acht. Op woensdag ben ik rond half negen thuis. Dan ga ik naar bed en kom er rond twee uur weer uit. De rest van de dag heb ik vrij, maar 's avonds zit ik weer te knikken, donderdag heb ik vrij; en vrijdag begin ik weer overdag tot de volgende vrijdag. Dan heb ik drie dagen vrij, voordat ik weer de nacht in ga.'

Onderweg. Tweewekenkrant van de Vervoersbonden FNV, 1 november 1979

1983, Arie (), putgast, HAR

Negentig procent waren lid van de Scheepvaart Vereniging Zuid (SVZ). In Rotterdam had je twee aanneemlokalen, St. Jobshaven aan de rechter maasoever en Maashaven aan de linker maasoever. Samen een paar zogenaamde 'losse' arbeiders, zonder één enkel recht, van bv. Garantieloon of vakantie. Je had drie kategorieën arbeiders: met blauwe boekjes, met grijze boekjes voor een half jaar en met weekarten. Oude havenarbeiders hadden meestal een blauw boekje. Door hun bekendheid in de haven kwamen zij het eerst in aanmerking bij de bazen die volk kwamen aannemen. Vele

maatschappijen, de Holland-Amerikalijn, de Rotterdamsche Lloyd en Thomsen hadden 'blauwe boekjesmensen' in dienst, zogenaamd vast, blikvast noemde men dat. Maar ze bleven origineel in dienst van de SVZ en zo gebeurde het een paar maal, bij een konflikt of een periode van crisis, dat arbeiders na jaren als blikvast gewerkt te hebben hun boekje terugkregen en terug konden gaan naar de SVZ. Dan waren die maatschappijen van alles af, zonder één enkele geldelijke verplichting. En de SVZ gaf ook geen geld. Dat werd dan de sociale dienst, de steun. En deze regeling was nogal ingewikkeld. Precies kan ik het mij niet meer herinneren. Wij hadden onze steunuitkering van de bond in de Coolsestraat. Ik kreeg f 13,75 met twee kinderen. De huur was in 1932/1933 f 4,75, naderhand f 5,75. Was je lid van de bond, dan had je f 1,25 meer dan zij die regelrecht aan de steun liepen. De steun zat ingewikkeld in elkaar, vooral als je in de haven werkte. Je kreeg bv. f 13,75 steun met twee kinderen. Had je dan twee dagen gewerkt, dan kreeg je twee maal f 5,60 is f 11,20. Daar werd 2/3 van afgetrokken, dat is ongeveer f 7,40 dan blijft er f 6,35 over. Zo kreeg je dan f 13,75 + f 6,35 = f 20,10. Werkte je vier dagen, dan verdiende je vier maal f 5,60 = f 22,40. 2/3 ervan is ongeveer f 14,80, dat is f 1,05 boven je steun en dan kreeg je er niets bij. Als je nu drie weken niet van de steun was geweest, bv. als je drie weken vier dagen of drie nachten had gewerkt en er de vierde week geen werk was, dus er niets te verdienen, viel, dan moest je eerst een wachtweek maken om in aanmerking te komen voor ene uitkering. Zodoende, als je drie weken gewerkt had, moest je daarmee vier weken doen. Dus zij die bij de SVZ waren, moesten het goed bekijken. Anders was je steeds in de weer voor een paar gulden boven de steun. De SVZ had geen enkele verplichting, vandaar dat er veel konfliktstof lag in de haven. Met vallen en opstaan, voetje voor voetje, zijn er veel verbeteringen afgedwongen. Dat heeft veel bloed en tranen gekost. Nu is er nog steeds verzet in de haven.

Toen ik voor het eerst in de haven kwam, dat was in 1923, verdienden we f 5,60 per dag, dat was f 31,60 in de week. Dat was toendertijd een hoop geld. Dan werkten we per dag van achten tot twaalfen en van enen tot half zes. Dat waren twee taken. Toen ik in de haven kwam was er een staking van acht weken. Daardoor was er een ophoping van boten. Mijn eerste boot was een russiese, daar moest ik balen snijden geloof ik. Ik was nog geen 18 jaar en volgens de wet was ik nog niet eens gerechtigd om in de haven te werken. Je moest 18 jaar zijn en dan kon je een kaart halen bij de arbeidsbeurs. Een staatskaart noemden ze dat, die kostte 2 kwartjes. Je moest 18 jaar zijn om aangenomen te kunnen worden als havenarbeider. Op één of twee augustus kwam ik in de Rotterdamse haven werken en op 29 augustus werd ik pas 18 jaar.

Voor de oorlog was het zo dat je maar twee of drie dagen in de week kon werken. Het was toen maar mondjesmaat. Je had een kategorie vaste arbeiders, maar ja, de ene dag kwamen er tien boten binnen en dan had je weer een periode dat er vijftien of twintig boten binnenkwamen. Dat lag ook weer aan het jaargetijde. Maar de stuwadoors en de kargadoors gingen dan van het feit uit: dat is door elkaar tien schepen. Aan de hand daarvan hadden ze vaste arbeiders tegen een garantieloon. De rest werd dan aangevuld door de Scheepvaart Vereniging Zuid. Daar liepen dan die zogenaamde losse arbeiders, zonder enige garantie en zonder enige beloning. Ze moesten d'r eigen wel drie keer per dag melden, dat was 'smorgens van 7 – 8 uur, van 10 – 11 uur en 's middags van 3 – 4 uur. De taken gingen dag en nacht door en als het dan in hun kraam te pas kwam konden ze je bv. 's ochtends van 8 – 12 uur aannemen. Dan had je één taak gewerkt.

Dan zeiden ze vroeger ook wel: 'één taak fruit en de week is uit'.

Voor een fruitboot waren zo'n paar honderd mensen nodig. Als dan zo'n sinaasappelboot of zo'n bananenboot leeg moest. Moest dat in een taak tijd. Als dan de helft van die boot leeg was, kreeg om 12 uur de ene helft al de zak, die anderen hadden dan één dag gewerkt. Het lossen van

bananenboten ging met een jacobs ladder, dat ging met trossen tegelijk. Die jacobs ladder stond dan in het ruim en dat waren allemaal zakken. Zó breed was dat geval (wijst ongeveer 1,25 m. aan). Het was een machine die in het ruim stond en er liepen kettingen aan weerskanten, tussen die kettingen zaten die zakken gespannen. Daar gingen die trossen bananen in en die ladderden die trossen die beneden in die zakken gegooid werden naar boven toe. Boven stonden dan een paar kerels en als dan die tros bananen voorbij kwam, dan pakten ze die ieder aan een kant en hup. Die tos ging dan op een transportband naar de al, en ook in zo'n zak. Daar liepen een paar mensen met een bos bananen op de rug en die brachten het naar een spoorwagon. Zo werd een bananenboot gelost. Vroeger gingen die bananen naar de wal toe en dan waren er speciale pakhuizen waar ze tot rijping gebracht werden. Ze werden daar in stukken gesneden en zo zag je dan in bosjes in de groentewinkels hangen.

Zat u bij het HOK?

Ja, bij de Scheepvaart Vereniging. Ik kon ook wel vast worden, maar ik heb het niet gedaan. Kijk, als je vastw as dan konden ze doen en laten met je wat ze wilden. Je had dan wel een CAO in de Rotterdamse haven, maar dat betrof dan bv: als je een dag gewerkt had en die boot stond op vertrek en er moest nog een gedeelte van de lading gelost worden, dan mochten ze je op z'n hoogst anderhalf uur langer houden als het gestelde. Maar als je nou in vaste dienst was, dan werd daar nog al eens een keertje de hand mee gelicht. Dus als het langer werd dan anderhalf uur, dan bleven ze ook langer staan, dan stonden ze drie taken. Als ze ergens een hekel aan hadden, tenminste zij die revolutionair waren, dan was het aan drie taken. Want vroeger was dat altijd, dan stonden ze achter elkaar drie, vier taken, desnoods tot zo'n boot helemaal leeg was, dan stonden ze soms vijf taken achter mekaar. Daaraan hebben ze in de loop der tijden, met de organisatie en strijd van de arbeiders, een einde aan gemaakt. Toen kreeg je een vaste CAO. Die van de Scheepvaart Vereniging konden niet onder dat CAO uit. Als ze mij opdracht gaven anderhalf uur langer te werken, dan zei ik: "Ja, maar dan moet ik wel weten of die boot in die periode klaar is". Als ze die garantie niet konden geven, dan kon ik zeggen: "Nou, je bekijkt het maar, dan ga je maar een andere ploeg volk halen en die hebben er dan in ieder geval ook een taak werk aan. Ik werk twee taken, op z'n hoogst anderhalf uur, maar dan moet die boot in die periode klaar zijn, anders doe ik het niet". Wettelijk konden ze me dan niet pakken. Met lossen dachten ze bij d'r eigen: "Nou ja, als die boot leeg is dan dondert hij op en dan zie ik hem voorlopig niet meer". Maar met een vaste arbeider, die wilde zekerheid hebben, daar zeiden ze tegen: "Nou, drie taken werken want die boot moet klaar". En die deden het zonder meer hè. Als ze het niet deden, dan ontsloeg die baas hen niet op dat feit, maar een stok is altijd gauw gevonden. Vooral in een periode waarin er maar twee of drie fdagen werk is voor de mensen. Ze vonden dan wel iets anders. Dan was er nog iets en dat betrof de veiligheid. Ik ben de laatste tien, vijftien jaar bootsman en winchdrijver geworden (winch = een kleine dekkraan). Dan had je zogenaamd een ploeg tot je beschikking. De bootsman is dan feitelijk de baas in het gat waar je werkt. Al heb je nou een botenbaas, wat veiligheid en het werken betreft, is de bootsman verantwoordelijk. Als er bv. een schild niet vast staat en zo'n baas zei: "Ga maar vast beginnen, ik ga een bout halen om dat schild vast te zetten", dan zei ik als bootsman: "Nee, we werken niet, eerst moet dat schild vast en dan ga ik verder". Dat was het veiligheidsbesluit. Dan kon een baas hoog op z'n poten spelen en zeggen: "hè, sodemieter daar vandaan". Dan zei ik: "Wie heeft jou het recht om dat te doen, ik ben bootsman. Je moet het zelf maar weten, dan ga ik wel weg", dan zei ik tegen die jongens beneden: "Hé, houdt er erg in dat dat schild los staat en dat ik wordt weggestuurd om die en die reden". Dan lag het er maar net aan wat voor een stel jongens je beneden had. Er waren er wel

bij die dan zeiden: “Laat die vent de kelere maar krijgen, we komen er ook uit”. Dat gebeurde veel in die situaties, daar gaan ook weer periodes overheen van het vertrouwen wekken bij die havenarbeiders. Als ik wat zei dan werd at altijd voor 100% aanvaard maar had je nou een persoon die het niet zo nauw nam, dan hoefde hij de volgende week ook niet te kijken of hij ondersteuning kreeg van de mensen die beneden stonden.

Het eskaleerde ook wel eens in die mate, dat ik het langs een andere weg probeerde en dan ging ik die vent van de veiligheid erbij halen. Die moest me dan vaak op de één of andere manier gelijk geven.

Dat was dan iemand van de haveninspectie, maar voor de oorlog werd daar ook de hand mee gelicht. Wij gingen daar tegen tekeer en als het een beetje te erg werd, dan werd het doorgegeven aan de SVZ. Maar nou was het zo, die SVZ nam mensen aan en de ene dag werkte je met die en de andere dag werkte je met die, dus je had nooit een vaste ploeg. 's Ochtends moest je naar het HOK toe en als je werd aangenomen dan kon het wel eens wezen dat je helemaal alleen in een andere ploeg zat. Er liepen daar wel een duizend mensen van de Scheepvaart Vereniging. Die directie maakte daar wel gebruik van. Vrijdagsavonds was het altijd geld halen en als er dan zoiets gepasseerd was, dan werd er een rapport door dat bedrijf waar dat gebeurd was, opgemaakt en dat werd naar de directeur van de SVZ gestuurd.

Dan werk ik bv. op het matje geroepen hè en dan zei hij: “D'r is weer wat aan de hand geweest, wat heb je uitgehaald? Ik heb hier een rapport dat zus en hier en daar...” en dan luisterde je ernaar of dat klopte natuurlijk. Van de 100 keer was het natuurlijk 99 keer niet juist. Als je dat uitlegde dan zei hij: “Niks mee te maken, want wij maken de dienst uit in de Rotterdamse haven en wij geloven dat rapport van die inspekteur, of van die directeur van dat bedrijf, en jou geloven wij niet”. Dan vertelde je dat je ook getuigen had van die ploeg en dat je verschillende mensen bij hem kon brengen, maar dan zei hij: “Nee, daar hebben wij niks mee te maken, aangezien wij de baas nog zijn maken wij de dienst uit in de Rotterdamse haven en niet een havenarbeider. Er zal wel eens een periode kunnen komen dat het anders wordt, dan verzetten wij de bakens.” Dan kreeg ik bv. straf, dan mocht ik een week niet werken en dan werd mijn boekje ingehouden. Ik kreeg dan ook geen uitkering, want de SVZ betaalde helemaal totaal niks. Je mocht blij wezen dat je daar drie keer per dag mocht komen kijken of er werk was, en als er werk was, dan maakten zij uit wie er dan gepakt werd voor dat werk. Dat was allemaal zonder enige vergoeding.

Je kon toen nog geen vuist maken, want onderling had je verschillende organisaties die tegen elkaar opboksten. Je had het NVV (Nederlands Verbond van Vakverenigingen van de SDAP) en je had het NAS (Nationaal Arbeids Sekretariaat) en daartussen dwarrelden wij als revolutionairen, als kommunisten. Wij werden met een scheve nekl aangekeken, door die organisaties want die zeiden: “Denk erom, die hollen je organisatie uit, dat zijn cellenbouwers”.

Had dat met de RVO te maken?

Ja, RVO dat zegt het al reeds: Rode Vakbewegings Oppositie, dat was een revolutionaire organisatie in de vakbeweging. Het NVV probeerde op alle mogelijke manieren de strijd te omzeilen. Er waren altijd een hoop problemen in de Rotterdamse haven en dan werd er altijd gezegd: “Ga maar aan het werk, wij als organisatie gaan wel eens eventjes praten”. Dan kwam er wel eens heel wat anders uit de bus als dat er leefde onder de havenarbeiders. Dan kwamen ze terug en als je dan zelf als revolutionair in een vakbeweging zat, kon je daar natuurlijk tegenin gaan. En dat deden wij natuurlijk

ook wel. Maar zij kenden ons wel zo'n beetje van de achterklap, van verraaiers, voor zover je daarvan kan praten. [...]

Je was toen een beetje anders dan tegenwoordig, want als ze ergens mee dreigden dan zat je er al bovenop. We waren niet zo kinderachtig. Tegenwoordig, als er een staking is in de Rotterdamse haven, dan staan ze aan die poort te posten en degenen die willen werken moet je proberen te overtuigen dat ze niet naar binnen moeten gaan. Dacht je dat we daar vroeger naar keken? We stompten ze gewoon voor hun sodemieter of we gaven ze een klap met een eind ijzer of een stuk hout voor hun sodemieter, stonden we ze op te wachten, weet je niet? Maar ja, dan was het wel eens bakkeleien, met de politie erbij. Dan kunnen ze wel eens zeggen: "Daar ben ik geen voorstander van, want we leven in een democratie land", ja, maar ons vreten is er mee gemoeid, met die snurkers. [...]

In de haven werd ik bv. voor een week gestraft. Mijn kaart werd dan ingehouden. Dat vertelde ik terloops tegen de jongens waar in dan mee gewerkt had. Steun kreeg ik niet, ik was wel in de organisatie, maar daar konden ze er niks aan doen, want het was mijn eigen schuld. Ze zeiden dan: "Dan had je je kop maar dicht moeten houden, had je maar naar ons, het NVV, moeten komen." Maar in ieder geval werd ik overgeleverd aan die jongens die bij het geval aanwezig waren geweest, of de revolutionaire jongens die bij het HOK liepen. Dan laten ze me 5 centen en een dubbeltje zodat ik dan ook mijn steun had. Ik kreeg toen f 13,25 steun en daar gingen 3 kwartjes vanaf voor de bond. Dus je had f 12,50 steun via de bond. Omdat je in de bond was had je nog een gulden meer dan diegenen die aan het stempellokaal liepen. Maar in ieder geval zorgden zij dan, met het petje rond, kwartje, dubbeltje, stuiver, dat je dan weer door de week heen kwam. Na verloop van die week was je straf om en dan ging je maar weer kijken tot het eerstvolgende konflikt. Dat is in de loop der jaren zo ver gekomen in de Rotterdamse haven, ik had zo'n kaart in de kaartenbak en die was aan allebei de kanten beschreven.

Hadden ze van iedereen zo'n kaart bij de SVZ?

Ja, van elk persoon hadden ze zo'n kaart. Ze liepen net zo lang te zoeken tot ze een goeie stok hadden he? Ze konden me nooit goed pakken, niet voor de volle 100%. Je had bv. havenarbeiders die lazerus op hun werk kwamen, of ze maakten één of andere fout. Dat konden ze me nooit aansmeren. Roken mocht je ook niet in de Rotterdamse haven, nou ik rookte als een ketter, maar ik keek wel uit! Ik wist dat ze daar op loerden. Dan voelde ik me eigen zo klein, als ze je op zulk soort dingen zouden pakken. Dus daar moest je altijd voor uitkijken. Nee, op dat vlak konden ze me feitelijk nooit pakken. En als er dan een konflikt was met de scheepvaart of met de stuwadoor waar ik werkte, dan wist ik wel wat ik deed. Dan konden ze nooit precies zeggen 'Je hebt ongelijk', of ze moesten zeggen van ± 'Jou geloven we niet en die inspekteur wel.'

(Uit Rood Rotterdam)

1983, Jan Oosthoek (1927), kraanmachinist, onderhoudsmonteur Muller-Thomsen

‘Nou, ik ben Jan Oosthoek, werkzaam zo’n pakweg 35 jaar in de haven. De eerste 25 jaar als kraanmachinist. En de laatste 10 jaar zeg maar als onderhoudsmonteur kranen. Daarnaast ben ik voorzitter van de ondernemingsraad van MULLER-THOMSON en kaderlid van de vervoersbond.’

Als hij vroeger, toen hij nog kraanmeester was, thuiskwam van een dag lang werken in de haven, zei z’n vrouw altijd: Jan, een beetje zachter is ook goed. Je staat hier geen vergadering toe te spreken. Jan Oosthoek is een emotioneel mens; 56 jaar is hij nu en al 35 jaar werkzaam in de haven. Zijn hele werkzame leven heeft hij zich opgeworpen als verdediger van de belangen van de havenarbeider. Als Jan tijdens bewogen vergaderingen het woord nam en recht uit z’n hart z’n vlammende pleidooien hield voor de havenarbeiders, dan moesten zelfs keiharde havenbaronnen wel eens een paar keer slikken en voelden soms een vaag schaamrood naar de kaken stijgen. Voor Jan Oosthoek is de haven in de eerste plaats de wereld van de stukgoedoverslag. Het ouderwetse havenwerk dus, dat de laatste jaren ernstig bedreigd wordt door de containerisatie. Met hem maakte onze verslaggever Kees Slager een reis door de Rotterdamse havens. Daalde af in het ruim van ouderwetse roestige stukgoedschepen, maar bezocht ook de modernste containerterminal van Europa, hoorde jeugdherinneringen op Katendrecht en woedende scheldkanonnades van mensen die zich in de steek gelaten voelen door iedereen.

‘Weet je waar ik verknocht aan ben? Aan het ruiken van specerijen. De lucht van natte huiden. Het verwerken van koffie. Het zien van balen katoen. Het meevoelen van grote stukken hout. Boomstammen. Je afvragen waar komt dat vandaan, terwijl je daar boven zit te memoreren. Het deel uitmaken van een soort van produkt wat binnen je gezichtsveld blijft. Wat er van gemaakt wordt, waar je mee bezig bent. Wat er aan de hand is. Dat roept iets op van vakmanschap, dat roept iets op van historie, misschien wel van sentiment, misschien wel van kunde, van warmte of sfeer. Dat is hetgeen de havenarbeider, de directe havenarbeider, mist. Het pakken van een sinaasappeltje, het verwerken van honderdduizenden dozen van die sinaasappelen.’

En jij gaat mij, of ons, de Rotterdamse haven laten zien?

‘Ja. Ik zal proberen om vanaf de Schiehaven, waar we op dit moment zitten, door de Rotterdamse haven heen te loodsen en dan een stuk van het verleden proberen te schetsen, wat te laten zien. Ik zal proberen via een beeld van het verleden het moderne havenwerk toe te lichten, zodat je een beeld krijgt van wat zich op dit moment in de Rotterdamse haven en omstreken aan het afspelen is. Als je bedenkt dat de eerste plannen begonnen zijn zo’n pakweg 21/2 à 3 jaar geleden betreffende het werkgelegenheidsaspect in de Rotterdamse haven en in de Rijnmond en dat men dan op dit moment nog steeds bezig is te praten en maand na maand de oplossingen voor zich uitschuift, wat voor de havenarbeider zeer frustrerend is, omdat hij eigenlijk van mening is dat dat om directe oplossingen vraagt. Het vraagt om oplossingen die de mensen weer een stuk toekomst verzekert, al zal het dan niet meer wezen in de oude vorm, in de stijl van met z’n twintigen onder een baal koffie de hele dag te zeulen, maar dan toch zo’n situatie te scheppen dat een ieder die op dit moment in de haven werkt ergens nog een plaats kan vinden.’

Voordat we nou de haven ingaan hè, heb ik nog een vraag aan je. Ben je nou optimistisch over de toekomst van de haven of ontzettend pessimistisch?

‘Nou, ik hink eigenlijk op twee benen. Omdat ik, zoals ik zal gezegd heb, zo’n 35 jaar weg heb, ga je het verleden met een soort van mildheid bekijken. Zo van de gezellige tijd, de plezierige tijd, het was hard werken, maar de saamhorigheid was veel en veel beter. Of dat nou kwam omdat je door dat harde werken eigenlijk de ellende of het zware werk deelde met elkaar. Zuiver nostalgie, nu terugkijkend. Ik ben me er van bewust dat dat bij mij, omdat ik nogal emotioneel betrokken ben bij dat havenwerk, ook wel een rol zal spelen, maar als je aan me vraagt of ik de toekomst pessimistisch inzie, nee, ik heb in die lange periode een aantal van zulk soort recessies meegemaakt, wel niet zo lang als het op dit moment duurt, maar onherroepelijk komen we daar bovenop. Dus als je nou vraagt aan me, zie je het zo pessimistisch dat er niets meer van overblijft, perse niet.

We staan hier voor het bedrijf van MÜLLER-THOMSON op Katendrecht. De bekende roemruchte Kaap, zoals die door de havenarbeiders genoemd wordt, en niet alleen door hen, maar door het grootste gedeelte van de mensen dat in Rotterdam woont. Je ziet dat de woningen hier allemaal gerenoveerd worden, er staan ook nieuwe hier achter. Dat is al een teken dat eigenlijk die functie, zoals dat altijd geweest is, langzamerhand aan het afnemen is en de woningbouw voor deze gebieden, voor die oude havengebieden, langzamerhand optrekt naar die plaatsen waar op dit moment nog havenbedrijven zijn. Je ziet hier het begin van die Maashaven, waar in de beginjaren ‘80 de bananenboten bij Muller kwamen, die kwamen daar voor aan, dat was nog de periode dat we ze nog niet met transportbanden verwerkten, dus met elevatoren, maar allemaal nog met de kraan en dan in de stijl zoals ze vroeger vervoerd werden, niet in dozen maar in van die stammen. En ja, daar speelde zich wel het nodige af, als jongen zijnde kan ik me herinneren dat we in de Maashaven doken ‘s-zomers om naar de bananen te vissen die ze over de muur heen gooiden, over de muur is over de railing heen, en dan kwam je flink afgeladen weer tegen de kant op klauteren. Dat is dan ook weer historie geworden.’

Heb je hier gewoond in de buurt?

‘Nee, maar als Rotterdamse jongen wist je waar dat en dat uit de schepen kwam en dan trok je gewoon in de vakantietijd erop uit om maar een beetje te schooiën langs die havenkanten. Je was er van op de hoogte dat werd daar gelost en dat werd daar gelost, je ging postzegels halen bij de Japanse boten aan de Merwedehaven, je ging bananen vissen aan de Maashaven, je ging bij de Muller-terreinen aan het einde van de Merwedehaven kijken of er een sinaasappeltje te grazen was en zo trok je eigenlijk als knullen door die havens heen.

Het werk wat de mensen nu aangeboden wordt is meestal minder dan wat ze nu hebben. En dat willen de mensen ook niet, waarvoor niet, omdat ze al te veel in hebben moeten leveren. En als ze dan nog ‘es een keer een stap terug moeten, is het dubbel inleveren voor die mensen, zeer zeker vandaag de dag met een gezin. Dus wat gaan de mensen doen? Die willen wel vooruit maar niet achteruit.’

Als ik nou het woord ‘arbeidstijdverkorting’ noem, wat zeg je dan?

‘Nou, in zekere zin geloof ik daar wel in. Maar ja, dan ga je toch weer het punt krijgen, als je dus arbeidstijdverkorting gaat invoeren, dat je dadelijk toch ergens in richting continu gaat draaien. Als wij een half uur per dag minder zouden gaan werken, dat is een rigoreuze stap in het totaal-gebeuren van arbeidstijdverkorting. Als je dat in een fabriek zou zeggen vallen ze te pletter, die

praten over een half uur per week. Dacht jij dat er meer mensen aan de gang kunnen dan? Al gaan ze twee uur per dag minder werken niet.

Want de hoeveelheid werk wordt dan toch door diezelfde mensen gedaan, alleen in een wat verhoogder tempo.'

Maar dan gaan jullie dus gewoon harder werken? Maar waarom, je bent er toch zelf bij, je kan toch zeggen ik ga niet harder werken.

'Dat is nou het grote verschil, wat zo moeilijk uit te leggen is aan diegenen die niet op de hoogte zijn met dat havenwerk. In een fabriek is de hoeveelheid produktie afhankelijk van de tijd waarin men aan dat product werkt. In een haven is het, komt er een boot binnen? Daar staat een aantal taken voor met een hoeveelheid mensen. En het is eenmaal bij een stuwadoor in eerste instantie van belang dat 'ie 'em zo snel mogelijk weer van de kant af haalt. En op het moment dat 'ie van de kant af is en hij heeft geen nieuwe, begint 'ie de ene dag hurry-up, een boot op haren en snaren, soms met overwerk klaarmakend, terwijl je de volgende dag diezelfde ploeg naar huis moet sturen omdat er geen werk is. Een leek zou zeggen verrek, dan werk je toch een beetje langzamer? Dan heb je morgen ook wat. Maar dan zegt de rederij: als jij dan die vijftienduizend gulden liggeld betaalt, die ik dan hier een dag langer heb.'

Maar ik als leek kan toch ook zeggen, als nou die volgende boot komt, dan ga jij niet maar dan gaat die ander?

'Nou, dat doen ze ook wel een beetje.'

Dat is toch ook arbeidstijdverkorting?

'Ja, dat wordt op dit moment ook wel gedaan en dat zal in de toekomst dus ook wel gebeuren, maar niet in die mate dat je van die ontzaglijke pieken en dalen hebt. Een van de oplossingen die b.v. mogelijk zou wezen, zoals jij daarnet al suggereerde, is dat het overcompleet van de conventionele stukgoedbedrijven overgeheveld wordt naar de SHB.'

Dat is die reserve, he?

'Als de staat maar 'es een keuze zou willen maken, of hij krijgt ze helemaal voor z'n rekening, 100% in de sociale verzekeringswetten, of overhevelen in de SHB, dus in de pool waarin men maar 50% bij hoeft te dragen. 50% voor de werkgevers en 50% voor de staat. Dat is goed naar twee kanten: je houdt het vakmanschap binnen dat havenwerk en de kosten zijn gedeeld.'

Waarom gebeurt dat dan niet?

'Ik weet het niet. Als je aan mij vraagt, waarom gebeurt dat niet. Er gebeuren zo veel dingen niet die voor ons hier volkomen logisch zijn. En dat kan makkelijk, want de ene week heb je het hartstikke druk en de andere week is het hartstikke stil, dus je hebt altijd die mensen nodig die je oproept. Te allen tijde.

Verleden week hadden we dagen waarin we 100 tot 115 man uit de SHB, dus uit de pool aan het werk hadden, terwijl we vrijdag 100 man van onszelf thuis hadden. Dus toen was de pool aan het werk, plus nog een keer 100 man van onszelf thuis.

Het is een duidelijk gegeven dat het conventionele stukgoed in de tachtig jaren razendsnel achteruit gaat, want er verandert wat in die behandeling. Amerikaanse schepen zoals ze in de 50er jaren bij bosjes binnenkwamen, zie je niet meer. Wat misschien in 10, 15 Amerikanen Rotterdam

binnenkwam, komt nu binnen in 2 of 3 containerboten bij de ECT. Melk, met de hand verwerkt in baaltjes, dagenlang, als welfare-goederen naar de ontwikkelingslanden, schepen 10 tot 14 dagen voor de kant, melk aan het laden, zout, kunstmest (zout noemen wij dat) dat soort werk zie je dus niet meer. Dat soort werk neemt ontzaglijk hard af. En de economische situatie in de hele wereld leidt er eigenlijk toe dat dat steeds sneller gaat. Want men zoekt naar goedkopere middelen om z'n producten af te zetten. Nou, wij zijn een van die schakels die daar tussen zitten. Er zal dus, en dat zijn geen profetiën, maar dat haal ik gewoon uit de cijfers, pakweg 20% overblijven aan conventioneel stukgoed van dat wat er in 1973 was. En dan zeg ik misschien nog veel.'

En om hoeveel mensen gaat dat?

'Nou, als ik dat nou omzet in mensen kan ik dat slecht doen in cijfers. Ik kan het alleen maar in een beeldschildering doen. Aan de Lekhaven en de Maashaven had je grote kantine en in de vijftiger en zestiger jaren werd daar in twee ploegen geschaft, zoals we nu aan het doen zijn. De kantine van de Lekhaven daar kon 500 man in. Dus dat betekende, dat er veel meer dan 500 man aan het werk was. Nu heb je er 15 gezien, geloof ik, aan de Maashaven daarnet en hier zie je, terwijl er 4 schepen liggen, vijftig man zitten. Als er in de jaren 50 en 60 vier schepen lagen, had er nu in deze wat kleine kantine in twee ploegen geschaft moeten worden, nl. van half twaalf tot kwart over twaalf en van kwart over twaalf tot een uur. Dat is het zichtbare van wat er aan het afbouwen is. Daarentegen zijn er nu bedrijven met honderden mensen aan het werk die in de jaren vijftig en zestig niet eens bestonden. Wat je hier aan de overkant ziet, Multi Terminals, containers, bestond helemaal niet. ECT, bestond niet. De grote Europoort bedrijven bestonden niet. Dus daar zijn op dit moment weer andere mensen aan het werk. Het is aan het verschuiven.'

219

Behalve in de vakbond is Jan Oosthoek ook actief in de ondernemingsraad van het bedrijf Muller-Thomson. Als voorzitter en gedeeltelijk vrijgestelde ervaart hij al jarenlang de onzekerheid en angst die leeft onder het personeel van dat bedrijf, dat al een paar keer mensen op straat moest zetten en er ook in de toekomst niet aan zal ontkomen. En Muller-Thomson is niet het enige bedrijf waar dat gebeurt. Duizenden stukgoedarbeiders raken overbodig. Jan Oosthoek is een van de felste vechters geweest voor een oplossing voor de oudere havenarbeiders die, deze keer figuurlijk, tussen wal en schip dreigen te vallen. Voor de arbeiders van 57 1/2 jaar leverde dat tenslotte iets goeds op. Ze mochten met behoud van loon met pensioen. De overheid en de werkgevers betalen dat samen. De anderen, de iets jongeren, zouden zoveel mogelijk worden opgevangen door moderne bedrijven die het nog wel goed gaat. Maar helaas is er van dat laatste akkoord tot nu toe niets terechtgekomen. Ook dat ervaart Jan dagelijks. Nu dreigen de mensen van pakweg 45 jaar en ouder de dupe te worden, nadat ze zich dikwijls 25 jaar of langer uit de naad hebben gewerkt in de Rotterdamse haven.

'Natuurlijk, dat is toch logisch? Al die mensen die hier rondlopen, die hier vergrijsd zijn, die hebben geprobeerd een bedrijf op te bouwen, groot te maken. Nou, en dan wordt je er zo a la minuut uit gegoooid. Dat vreet toch aan je? Dat is toch logisch? Dat is toch een hele normale zaak?'

Daar heb jij ook last van?

'Ja natuurlijk, iedereen heeft daar last van.'

Waar merk je dan aan dat het aan de mensen vreet?

‘Nou gewoon, de mentaliteit, het is niet meer gezellig. Ze zijn niet meer zo amicaal en gezellig als vroeger. Ik ben kraanmachinist, als ik nou toevallig met een strop per ongeluk tegen iemand z’n kop aankom, nou vroeger lachten ze daarom en nou zijn ze boos. Snelgeraakt. Gauw geïrriteerd, er heerst een zekere spanning. Dat krijg je toch? Een collega van mij, Jan Wiesman, die had hier 35 jaar gewerkt, hij was 60 jaar, nou die man was gewoon in z’n eer geraakt zoals hij als een zak buiten het hek werd gezet. Na 35 jaar werken.’

Is dat met hem gebeurd?

‘Ja, bij die vorige regelingen moesten de ouderen er uit. Ons bedrijf is daar eigenlijk wel sterk het slachtoffer van geworden. Een van de zaken is dat bij ons al twee groepen oudere mensen het bedrijf hebben verlaten. Eerst een gewone 57 jaar regeling, een SBR noemen ze dat, sociale begeleidingsregeling, die gedeeltelijk door het bedrijf betaald wordt en de tweede groep, ook allemaal van die leeftijd, dat zijn de 50ers, die door middel van het herstructureringsfonds van de Rotterdamse haven nu ook de haven uit gegaan zijn. Maar het grootste gedeelte daarvan had zeker nog tot aan z’n 65ste jaar willen blijven werken hoor! Er is er eigenlijk niet een die geroepen heeft, halleluja, ik mag er 5 of 6 jaar eerder uit, met vervroegd pensioen. Allemaal hebben ze het als een aantasting van hun werksituatie gezien.’

Hier ligt een schip uit Ghana. We gaan eens even een kijkje nemen aan boord. Hoe oud zou dit schip zijn?

‘Nou, ik schat het op een 25, 30 jaar oud. Nou zie je daar een hijs, noemen wij dat, dat zijn twee broekstroppen, daar zit in het midden zeildoek tussen genaaid, tussen die twee parten van die strop, zodat die papieren zakken niet zo beschadigd worden. Want als het twee losse touwen zouden zijn, een gewone strop, dan trekken die touwen zich in die balen en beschadigen ze. Maar je ziet dat dit nog gewoon puur ouderwets handwerk is. Twee man maken die hijs leeg. Als het een vrij groot ruim is dan staan er 6 man in, dan nemen ze met z’n drieën, driemaal twee, zo’n hijs waar. Die zakken worden met de hand van de hijs afgehaald en de zij ingedragen en op een bepaalde manier worden die gestuurd, zie je. Dat is zomaar niet een baal neergooien, een hele hoop boven op mekaar, maar je ziet dat dat in een bepaald patroon wordt neergelegd, zodat het ook zeevast komt te liggen. Dat schip gaat misschien ruw weer in, dan moet toch die lading blijven staan.’

220

We staan nu onderin het ruim van de Ghanees, bovenop zakkies waarop staat: Skinned Milk Powder from de European Economic Community to Ghana, dus dat is melkpoeder wat de E.E.G. aan Ghana cadeau doet.

Dat is een hele kunst, dat tassen geloof ik hè? Hoelang doe je dat al?

Havenarbeider: ‘21 jaar.’

En doe je dat met plezier?

‘Nou, met plezier. Je moet eten he? En wat is die haven, ja, je bent helemaal verknocht aan die haven.’

Verknocht aan de haven, waarom?

‘Nou ja, vroeger heb ik gevaren. Dus je gaat toch niet in een fabriek werken. Je komt toch weer in die haven terecht. Ik denk dat van wat er hier in die haven zit misschien wel 60% gevaren heeft.’

Nou sta je hier baaltjes melk in te laden in een Ghanese boot. En morgen sta je weer wat anders te doen? Altijd stukgoed?

‘Altijd stukgoed. Misschien hier of aan de Beatrixhaven. Of een andere haven.’

Het ouderwetse werk, waarvan ze zeggen dat het verdwijnt he?

‘Ja, het gaat allemaal over.’

Hoe oud ben je?

‘41’

Hoe lang denk je dat je dat, hoe lang is het, 57 tegenwoordig hè, vol kunt houden?

‘Nou, dan lopen we misschien allemaal aan de steun hè? Als het doorgaat zoals het nu gaat.’

Wat vind je daarvan?

‘Nou, wat ik er van vind. Kan je het tegenhouden dan? Het is overal wat.’

Nee, maar ik bedoel, zou je het erg vinden? Veel mensen zeggen, het is klotewerk.

‘Moet je luisteren, niemand wil zonder werk. Jij heb ook je werk en als ze nou zeggen bij de VPRO, ik heb je niet meer nodig, waar moet je dan heen? Dan loop je ook aan de steun. Nou, zo is het overal.’

Maar ik vind mijn werk leuk werk. Vind jij dit leuk werk?

‘Ik doe het nog met plezier. Elke morgen zit ik om 7 uur in de kantine, dus, als ik er geen zin meer in heb ga ik misschien ook wat anders doen.’

Ik kan me indenken als je zakkies melkpoeder staat te lossen dat het nog wel gaat, maar er is ook vervelend werk denk ik, stank of hele zware troep.

‘Nou ja, vorige week hebben we nacht gehad, als je daar ‘es bij was geweest; toen hebben we in de grafiet gestaan en als je daar uit komt ben je net zwarte piet. Dan heb je een drie kwartier nodig om je te soppen. En dan zeggen ze je hebt dubbel, nou als geven ze honderd gulden per dag extra, dan zou ik het nog niet willen doen.’

Maar toch moet je het ook doen.

‘Je moet het toch doen.’

Dan kan ik me indenken dat je zegt, ik vind het niet erg als ik dat werk niet meer hoef te doen?

‘Ja, als je daar 3, 4 dagen in staat, dan zeg je waar ben je nou mee bezig met die kolerezooi hè, dat moeten ze in units doen of wat ook hè, in grotere balen. Je hebt allemaal baaltjes, allemaal los, dat is zo kapot. Het is verschrikkelijk spul.’

Het stuift alle kanten op? En je ademt het ook in?

‘Nou ja, je heb wel maskers voor maar het komt toch naar binnen.’

En zweten?

Sjaak van der Velden, 2025

‘Ontzettend natuurlijk. Want je blijft achter mekaar doorgaan. Dan motten ze ‘es kommen kijken, dan motten ze ‘es kommen filmen. Het is verschrikkelijk.

Zie je dat dat ook een bepaalde techniek is, het opbouwen van zo’n hijs? Dat dat zomaar niet allemaal boven op mekaar gelazerd wordt? Want anders flikkert ‘ie natuurlijk zodra je ‘em neerzet uit mekaar. En hij moet zo lang mogelijk blijven staan. Want ze moeten hier wezen, dan proberen ze natuurlijk dat hele zootje zo ver mogelijk daarheen te laten vallen. Zie je het? Nou hoeft ‘ie nog maar 30 cm te verkassen en dan legt ‘ie op z’n plekkie. Maar dat moet je kennen allemaal!

A1 werk je nou 20 of 30 jaar in die haven, iedere dag is nieuw en iedere dag kom je voor andere dingen te staan. Andere typen schepen, andere lading, het is echt een vak hoor!’

Maar dat maakt dat het nog interessant blijft?

‘Natuurlijk. Ik werk er nou zo’n 25 jaar. De ene dag heb je containers, de andere dag heb je baalwerk, de andere dag pallets. Dat blijft het toch aantrekkelijk houden.’

Uit: Peter Aalbers e.a., De Rotterdamse haven, VPRO, Hilversum 1983, p. 11-16

1989, Arie (), diverse functies GEM

Na de lagere school en geweldig tegen m’n zin ben ik naar de Mulo gegaan. Ik heb het anderhalf jaar volgehouden. Vroeger had je geen keus als kind zijnde. De keus werd gemaakt door de hoofdonderwijzer en door je vader. Die beslissing had je maar te aanvaarden.

222

In m’n periode as matroos. As wij in buitenlandse havens kwamen, dan werd er een matroos in een ruim geplaatst als wachtsman, met het oog op stelen van de lading. En dan zag je dikwijls en heel lang bootwerkers aan het werk. En toen ben ik steeds van de gedachte uitgegaan: bootwerker spelen, dat is een honderd procent vak. Als ik zag dat die kerels in de gekste hoeken en gaten, vooral in die tussendekken, met grote kisten bezig waren. Bijvoorbeeld in Amerika auto’s laden in die tussendekken. Nou, dan zei je: dat is onmogelijk, ik snap het niet. Ik begrijp niet hoe ze die auto’s in die tussendekken krijgen. Als je dat gezien had, met glijplanken en weet ik wat allemaal.

Als keteljongen werd ik om zes uur uit mijn kooi gehaald. Je moest overal voor zorgzn. Je moest de logies schoonhouden, de messroom schoonhouden, het eten gaan halen en rondbrengen, want die matrozen liepen wacht. Dat duurde zo tot’s avonds acht uur toe.

Het waren allemaal betrekkelijk bejaarde kerels, die matrozen. Die hadden een geweldige methode om je het zeemansvak te leren. Als ik dan ‘s avonds om acht uur klaar was en ik had me eigen gewassen, dan werden eerst m’n oren nagekeken. Nou. die werden zo’n end uitgetrokken om te kijken of ze wel schoon waren. Je zorgde wel, dat ze schoon waren, hoor. Nou, dan was het op zo’n bank in het logies met een stuk touw. Dan was het splitsen. En dan deeën ze het twee of drie keer voor en dan moest jij het doen. En als je het verkeerd deed, dan kreeg je een opmieter. Dan lag ik zo onder de onderkooi. Dat was de methode van leren.

Ik begon daar als tremmer. Daar heb ik het nooit naar mijn zin gehad. Ik kwam op een elevator te wonen. Je kan gerust zeggen, je werd door het hele personeel, van de allerhoogste tot de allerminste, beschouwd als het allerminste allooi. En dat lieten ze zo dikwijls voelen. De eerste week

stond ik al in de brand, de hele gang van zaken zinde me niet. D'r was geen cent waardering, voor jou niet, voor je vrouw niet, voor je kind niet. Daar werd helemaal geen rekening mee gehouden. Het was geen leven. Ik heb ene zoon. Nou, je kan gerust zeggen, die heeft geen jeugd gehad, want dat was van school aan boord van zo'n elevator. Nou, dan lag-ie hier, dan lag-ie daar, dan lag-ie zus... Mijn vrouw moest altijd gaan lopen hollen en draven om de jongen te gaan halen. Moeilijkheden dikwijls om aan de wal te komen, moeilijkheden om weer aan boord te komen, noem maar op. En je had geen cent medewerking, van de directie niet en ook niet van de gewone mensen, waar je mee werkte.

Van het begin af an heb ik het idee gehad: as-ter zo'n kansje is om van de elevator af te komen, dan ga ik eraf, ik ga weg. En die kans die kreeg ik. Bij de GEM was het zo. Op de duur was je van alles, maar je werd nooit niks. Ten eerste was ik tremmer. Dat was m'n eerste beroep daar. Nou, op de duur werd ik weger, schipper, bootsman, overal stond je voor, maar je was allemaal reserve: reserve-bootsman, reserve-schipper, reserve-weger. Daar stond dan een hele kleine geldelijke beloning tegenover.

Toen ik in het kabelgat was, vond ik het een geweldig verantwoordelijke baan. Want het materiaal, dat jij uitgaf om een boot te laden en te lossen moest ten eerste goed wezen, het moest de juiste werkkraft hebben en daar was jij verantwoordelijk voor.

De laatste zes jaar voor mijn pensionering werd ik baas in het kabelgat. En dat werd ik tegen mijn zin. Je zal zeggen: dat is gek, maar het is zo. Ik had helemaal geen behoefte om baas te worden. Die baas, die die functie had, die was aan z'n leeftijd. Die moest d'r uit. Tot twee keer toe heb ik geweigerd. Financieel schoot ik er geen draad mee op. Het enigste voordeel was, dat je op maanddienst kwam, op maandsalaris, maar ik met mijn overwerk en mijn nachtdienst en zo, ik verdiende eigenlijk veel meer als kabelgast dan als baas. En laten we eerlijk wezen, werken doe je voor geld. Totdat er een van het hoofdkantoor kwam, die kende ik heel goed. Die zegt: 'toch moet je het doen, want dat scheelt toch wel met je pensioen.'

223

Na de oorlog - en dat gold ook voor zeelui - kreeg je de EVC. Ik heb toen gezegd: dat is nou iets, daar hebben we nou al lang naar verlangd. Een vakcentrale, waar iedereen, welk principe je ook hebt, zich mee kan verenigen. Want dat is de hele bedoeling geweest. Ik kende mensen, die principieel geweldig religieus aangelegd waren en beslist een Christelijke vakbond aanvaard hadden, die lid werden van de EVC, omdat het een organisatie was waar iedereen zich mee kon verenigen. Maar die bond is totaal kapot gemaakt. En dat was de organisatie die we hadden moeten hebben. Een organisatie, waar iedereen zich thuis voelde.

Nou weet ik heel goed, dat ze toentertijd - en nou praat ik weer over een hele tijd terug natuurlijk - niet hebben kunnen voorzien hoe de haven zou worden of hoe die geworden is, laat ik het zo zeggen. Want ik maak me sterk dat een groot gedeelte, misschien wel het allergrootste gedeelte, dat momenteel op de Havenvakschool geleerd wordt door de jongens, helemaal niet meer te pas komt in de haven zoals die z'n eigen ontwikkeld heeft en ze eigen verder nog zal ontwikkelen. Ze hebben geen kabelgasten meer nodig ook, he. Een van de belangrijkste punten in het stuwadoorsbedrijf was het kabelgat. Je zal zeggen: boten laden en lossen. Ja, dat begrijp ik, maar ze moesten lossen en laden met materiaal, dat wij uitgaven en waarvan wij overtuigd waren dat het goed was. Daar moest je tenminste van overtuigd wezen.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Bart (~1918), expeditie, Kersten Hunnik

Als kind leer je een teerkwastje hanteren, een puts water scheppen, een emmer water halen voor je moeder... Zo leer je dus van alles. Toen ik twaalf, dertien jaar was, had ik al een paar vierkante handen. Zo ging dat vroeger. Toen ik vijftien jaar was, hadden ze al een vent aan me.

Op een gegeven ogenblik is de gelegenheid gekomen om ons uit te besteden bij een broer aan de Boompjes en toen gingen we dus naar de Boshoeck naar school. Dat was annex de schippersschool, maar wij zaten in de stadsklassen. Toen is m'n tante gaan verhuizen naar de Prins Hendrikkade. Ik moest een keer m'n haar laten knippen, maar ik vond het een beetje koud en dat heb ik niet gedaan. Toen ik thuis kwam zei m'n tante: Als je vanavond je haar niet hebt laten knippen, dan kom je d'r niet meer in. Ik was zo naïef... Ik was bij m'n opoe aan boord in de Leuvehaven... We gingen bij opoe aan boord een boterhammetje eten en toen vertelde ik, dat ik niet meer bij tante Koos mocht komen als m'n haar niet geknipt was.

Nou, de hele boel was in brand. Is dat wijf een haartje beduvelde. M'n vader werd gehaald en wij werden regelrecht weer naar boord gehaald. Nou, toen gingen we alleen maar naar school op Boshoeck als we in de buurt lagen.

Bij Kersten Hunik ben ik gekomen aan de Rijnhaven. Dat was in augustus 1930. Toen waren er al zo'n vijftienduizend werklozen in Rotterdam. Die loodsbaas was geen vent om een opleiding te geven. Ik moest goederen in ontvangst nemen, die aangeleverd werden. Je moest die slepers helpen, vaten rollen, noem maar op. Je was een halve expeditieknecht. Ze keken toen zo nauw niet. Ik weet nog dat ik een hele dag vaten overend heb staan zetten van 350 kilo in mijn eentje. Nou, toen wist ik ook 's avonds niet waar ik geweest was.

Toen ze die Portugese lijn kwijtraakten, kreeg ik een schop onder m'n kont. In 1934. Hupsakee, aan de dijk. En toen kwam ik in het losse werk te zitten, ook bij Kersten Hunik. Los werk, wat er was, was-ter. Aan het Hok liepen de mensen ook vier dagen niks te doen. Ik was dan zogenaamd de eerste man en wat er dan kwam, dat kwam er. Dat was sjouwen, dat was controleren, van alles en nog wat. Of ik voor iets anders dan voor de haven zou hebben gekozen, als ik het over had kunnen doen? Er viel niets te kiezen. Een schipperskind werd schipper, een visserskind werd visser. Je komt als kind met veel schippers in aanraking, met weinig andere mensen. Dan zeg je ook niet: ik wil dit worden of ik wil dat worden. Dat leefde bij mij niet.

Bijmaken is een partij stemmend maken. Als er wat te weinig zakken uit het schip komen, heeft de scheepscontrole er alle belang bij dat er toch alle 1000 zakken bijvoorbeeld uitkomen. Nou als dat niet helemaal het geval is, dan wordt er uit de balen wat goed gehaald en in een lege zak gedaan. Dan zijn toch alle 1000 balen uit het schip gekomen. Er zijn dan wel een aantal wanbalen, maar het aantal klopt.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Bas (?), kraanmachinist

Toen ik een jaar of achttien, negentien was, toen zopen die botenbazen allemaal. We hadden er een, die kon niet eens de namen meer schrijven van de mensen. Dat moest z'n zoon doen. Dan was die zo dronken. En dan maakte die ruzie met z'n zoon. Die zei: schiet jij je kuit maar. Dan ging-ie weg. Dan leeën ze hem op een rooster om uit te slapen en het werk ging gewoon door.

Ik heb toen het geluk gehad, dat ik op de kraan kon komen. Op de kraan werken heb ik in het bedrijf zelf geleerd. Als er op de kraan geen werk was, werd je in een ploeg ingedeeld. Dan moest je balen sjouwen. Dat waren balen van honderd kilo. 's Avonds was je wel versleten. Ik verdiende toen vijf gulden zestig per dag.

Op de kraan verdienden wij toentertijd tweeëndertig gulden vijftig per week. En dan hadden we elke dag betaalde opstook. Het waren stoomkranen en dan moest je elke dag stoom maken. En daar kreeg je anderhalf uur voor betaald.

Bas

Als de één een taak meer verdiende dan de ander was het al fout. Wj hadden bijvoorbeeld bij Aegir 's ochtends mensen nodig voor voorbereidend, openleggen, kolen rijden voor de kranen en zo. En als je toevallig twee keer dezelfde man had, dan belden ze de directeur op. Ze gunden mekaar het licht in de ogen niet.

Slakkenmeel, dat was vuil werk. En dan moest je er vierduizend oprapen met z'n vieren, hoor.

Vierduiznd balen op een dag, dat is veel hoor. Die balen wogen honderd kilo. Als je vierduizend balen deed, kreeg je een gulden extra. Daar werd altijd op gepeesd.

Ik verdiende vijf gulden zestig per dag. En dan denkt een buitenstaander, vijf dagen, dat is vijfmaal vijf gulden zestig. Maar je moest een hele goeie bootwerker wezen als je, over het hele jaar gerekend, drie dagen per week kon werken.

De mobilisatie in 1939 heb ik ook meegemaakt. Toen had ik zeventieneneenhalve gulden kostwinnersvergoeding. Meer niet. Toen hadden we in de haven tweeentwintig gulden garantieloon. Hannes de Jong vulde toen de kostwinnervergoeding aan tot die tweeentwintig gulden. Ik moet hem nageven, dat was mooi van hem.

Dat werken op stroom was veel beter as op de wal. Als een schip op stroom lag ging je als botenbaas daarheen en dan zag je de hele dag geen mens. Aan de wal met die rotte wallekie tallekies, dan werd je duizend keer opgeroepen. Je liep je de zenuwen op dat hele lange terrein. Dat was geen gemakkelijk werk.

Toen we bij Quick kwamen, bij dat nieuwe geval daar. Prachtig mooi man. Een hoop douches. En nog lopen de mensen zo weg. Ze wassen zich niet. Ze stappen in de auto en gaan zo weg. Ik heb dat toen meegemaakt en zo zal het nog wel zijn.

Praten over veiligheid vond ik niet overdreven, maar daar moet dan de directeur ook achter staan. Je moet 's ochtends om acht uur naar boord en dan moest je om acht uur draaien ook. En als er dan rotzooi lag, dan zou je dat ook eerst op moeten ruimen. En dat gebeurde niet. Dat kost geld. Kijk, dat bedoel ik.

Je had vroeger een krukhaak op je kont. De kraanmachinist pikte hem op. Hij ging met de runner omhoog en dan lieten ze hem nog hangen ook. Daar werd toen om gelachen, maar hij had net zo goed dood kunnen vallen.

Ik was nog geen kraanmachinist en toen waren we in het hout aan het werken. De kraan had een bos hout hangen. Nou moet je altijd tegen de hijs in lopen. D'r was een man bij ons, die liep wel verkeerd. Die kreeg de hijs tegen z'n borst. Hartstikke dood.

Die boerenploegen, daar was niet mee te werken, man. Die werden door de burgemeester in een bus gezet, want die liepen aan de steun. Ze hadden het liefst, dat ze hier weer op staande voet werden weggejaagd. Later is het wel een beetje beter geworden, maar toen die eerste stroom kwam, och man...

Nou, ik zal je vertellen dat ik zelf nog in de Ondernemingsraad heb gezeten. Bij Progress. Maar daar had ik al gauw tabak van. We hadden er een, die begon over het loon te praten, maar de voorzitter katte dat al gauw af. Hij zei: daar kom je hier niet voor. Loon, zegt-ie, dat moet je maar met je organisatie bespreken. Die Ondernemingsraad, daar kon niks van terecht komen. Het ging hoofdzakelijk over de luiken netjes wegleggen, dat soort dingen. Veiligheid en zo, maar in de praktijk kwam daar niks van terecht, hoor.

226

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Berend (), diverse banen, GEM-SHV

In de Crispijnlaan in Rotterdam ben ik geboren. In de oorlog is die weggebombardeerd. Die laan was in de buurt van de oude schouwburg. Ik had zes broers en twee zussen. Met z'n allen woonden we in een (te klein) huisje in een hofje. De Crispijnlaan bestond uit allemaal hofjes. Smalle hofjes. Ik kon met handen en voeten klem tussen de huizen naar de derde verdieping klimmen. Zo smal waren die steegjes. Als we 'diefie-met-verlos' speelden, waren ze me vaak kwijt. Dan zat ik op het dak.

Er was in de Crispijnlaan ook een wagenmakerij en wagenverhuurderij. Handkarren verhuurden ze daar. De groenteboeren en visvrouwen huurden daar hun karren om naar de markt te kunnen. Zo kwam ik in contact met een groenteman. Ik was twaalf jaar. Met de groenteman mee betekende om drie uur opstaan, mee naar de markt en eerst aardappelen halen. Nou had die groenteman een kar met een hond eronder. En die kon trekken! Je moest wel de kar in evenwicht houden natuurlijk. En dat viel niet altijd mee.

We woonden in de buurt van de schouwburg. Het gebeurde vaak dat ze bij een voorstelling figuranten nodig hadden. Mijn vader leverde die maar al te graag. Tenslotte had-ie acht kinderen.

Aïda werd gespeeld. Op het toneel stond een grote pan, waaronder een zogenaamd vuur was. Naast het vuur staat een zwerver z'n handen te warmen. De zwerver moesten wij bekogelen met sneeuwballen. De sneeuwballen had men vergeten. Wat nu? Buiten lag er sneeuw. Het was winterdag. Dus de oplossing lag voor de hand. Enfin, wij maken een berg echte sneeuwballen en begmnen naar de zich warmende zwerver te gooien. En we raken die vent goed. Hij wordt kwaad. Echt kwaad. Hij rent ons achterna op het toneel. De zaal bulderde van de lach.

Riolering hadden we niet. Dus buiten hadden we een stilletje (een plee achter het huis). En als het nat was buiten, nou dan was het ook nat. Je stond met je poten in het water. Dus hadden we binnen onder tafel een po. Die gebruikten we 's nachts. Dan hoefden we niet naar buiten. Elke ochtend werd die leeggekieperd.

Met z'n tien zaten we aan tafel. Op elk bord een stapeltje brood. Je ging natuurlijk daar zitten waar de grootste stapel brood stond. Of je verruilde snel je bord. Maar mijn moeder wist dat. Die legde soms onder de stapel brood een lucifersdoosje. Dan kleunde je wel mis...

Ik kreeg verkering toen ik zestien jaar werd. Op de Hoogstraat kwamen we elkaar tegen. Zij liep samen met een vriendin en ik met mijn vriend. Die meiden hadden kaplaarzen aan. Ik zei: De knapste van jullie heeft de dikste benen. A1 snel keken ze om. En zo is het aangekomen.

Ik beviel haar en zij beviel mijn! We waren wel erg jong, maar ja, nu heb je televisie, maar toen had je niks.

Haar vader mocht mij niet zo erg. Daardoor is de verkering uitgeraakt. Maar ja, we kwamen elkaar toch weer tegen.

Op een dag kwam ik weer bij haar thuis en ik kreeg de grootste ruzie met haar vader. Ik pak haar vader op en zet hem met z'n kont in een bord met soep. Dat vond niemand leuk natuurlijk. Hij ook niet, want hij verbrandde al z'n onderdelen...De sfeer was toen voorgoed verziekt.

227

Veertien jaar was ik. Bij de slager hing een bordje aan de deur: knecht gevraagd. Ik haal het bordje van de deur, loop naar binnen en zeg: Hier is de knecht. En laat ik nou aangenomen worden. Leerling-slager. Dat hield ook in op een veel te hoge doortrapper met een grote mand voorop naar het abattoir. Ik kon niet eens bij de pedalen. Maar ik moest toch gaan.

Toen ik daar aankwam, heb ik me maar laten vallen, want ik kon niet afstappen. De mand werd gevuld met hart, poten en weet ik veel wat nog meer. Nu opstappen. Maar dat ging niet. Die mand was veel te zwaar natuurlijk. Een levensgrote slachter pakt me vierkant op en zet me op de fiets. Hij geeft me een duw en ik kon niet anders dan op die doortrapper fietsen. Tot ik bij mijn baas terug kwam. Maar stoppen kon ik niet. Dus me maar weer laten vallen. Heel de mand leeg natuurlijk. Kreeg je nog een draai om je oren ook.

Piccolo in het Grand Theater ben ik een poosje geweest. Daar ventte ik met chocolade-ijs. Toentertijd kostte zo'n ijsje twaalfeneenhalve cent. Een paar honderd ijsjes per dag verkocht je wel. Want je had 's middags twee voorstellingen en 's avonds ook. Soms had ik wel veertig gulden fooi. Dat was meer dan mijn vader in de hele week verdiende.

Eerste dag in de haven. Met een bootje naar het zeeschip. Via een touwladder aan boord klimmen. Het ruim in. Je weet van geen toeten of blazen. Ik krijg zo'n pan (schep) in mijn handen en ik moet gaan tremmen. Kolen uit de zij in de richting van de bak gooien. Binnenboord zijn enkel kaarsenhangers. Want elektrisch licht was er niet. Ieder had z'n eigen kaarsenhanger. Daar stond een nummer op. Dat hoorde bij je uitrusting.

Bij kaarslicht moest je werken. Boven dat vlammetje hing je je flap op. Dan bleef je thee tenminste lekker warm. Want een kantine was er niet. Op de kolen in het ruim mocht je je boterhammetje opeten.

Ik heb m'n kop wat gestoten tegen de binten. Altijd stikdonker. Wat een ellende. Vooral als het stuifkolen waren. Je kon elkaar niet zien staan, zo stoof dat spul. De kaarsen gingen branden, zoals een petroleumstelletje brandt als de olie opraakt. Je zag alleen het glimmen van je nagels.

Van een oud-mijnwerker heb ik geleerd een stukje spons in mijn neusgaten te stoppen. Dat hielp wel. Mijn vrouw verfde mijn ondergoed. Ze verfde het zwart, want ondergoed was met schoon te krijgen. Alleen in het weekend droeg ik wit ondergoed.

Als je pas in de haven komt werken, dan krijg je het rotste werk. Dat was nou eenmaal zo. Dus: ruim 1. Huiden. Die stinken als de hel. De hele dag sta je te peunen. Losse vellen met pekkel er tussen. Lostrekken, uitschudden, opvouwen, stapelen. Als de baas kwam, dan riep-ie van boven het ruim in: kan je er niet een schepje bovenop gooien? Dan was het antwoord: ga met je stinkende adem boven dat gat vandaan.

Bij de S.H.V. kwam ik op de sleepboot. Vijf uur je bed uit en 's avonds om zeven uur weer thuis.

Twaalf uur werken was normaal. Er waren bij de S.H.V. in totaal wel zeven of acht sleepboten.

Daarmee werden de kranen versleept en de lichters. Ook wel werd het werkvolk er mee naar de zeeboot, die aan de boeien lag, gebracht. Of bezoek moest van het hoofdkantoor naar de Waalhaven worden gebracht.

A1 varend kwam je langs veel sleepschepen. Dan kwam het vaak voor dat de schipper vroeg of we de draad wilden aanpakken om even een ruk te geven, zodat-ie kon verhalen. Dan zeiden we o.k. Op de piek staan twee kistjes. Een voor sigaren en een voor kwartjes.

228

Na een korte onderbreking op de binnenvaart, kom ik weer terug bij de S.H.V. als tremmer. Losse tremmer. We werkten in drie-ploegendiensten. Er waren daar toen wel tweeëntwintighonderd mensen aan het werk. Over drie diensten verdeeld dan.

Want op elk ruim (en elk schip had er wel vier) stonden aan elke kant zes mensen te tremmen. Dan had je natuurlijk nog de machinisten, de bootslieden, de voorlieden enzovoort. Soms waren er op een schip wel 120 mensen aan het werk. En als er geen werk was, nou dan kreeg je een kaartje voor de veerpont, ter waarde van 3 centen en kon je naar huis gaan. Verder kreeg je natuurlijk geen loon. Geen stuiver... Alleen een kaartje voor de veerpont.

In losse dienst kon ik later terugkomen. In losse dienst. Voor zes gulden per dag. Als tremmer. En nou komt de dieverij. Ik kan het niet anders zien. We ontvingen achttien gulden steun. Per dag verdienden we zes gulden en een kwartje. Ze lieten je dan drie dagen per week werken. Dan kreeg je natuurlijk geen steun. Wel werken. Er uit zien als een beest. Buffelen als een paard. Zweten dat het niet mooi meer was.

Ik heb een keer geprobeerd om een vierde dag te werken. Prompt moest ik op het matje komen. En daar kreeg ik op mijn mieter... Niet mooi meer.

De oorlog breekt uit. We staan aan Schiedam, waar de veerpont ons moet overvaren. We staan er met honderden mensen. Daar komt de grote baas ons vertellen dat we allemaal ontslagen zijn.

Iedereen. Wat een stemming dat veroorzaakt. Huilende werkers. 't Is niet te vertellen.

Op 10 november 1944 kom ik terug van mijn werk, maar ik mocht de Mathenesserbrug niet over.

Overall Duitse soldaten. Ik ben inderdaad niet meer thuisgekomen. Eerst moesten we lopen naar

Delft. Slecht weer. Daar werden we met honderden tegelijk in wagons geduwd. Tweeënzestig mensen, staand, in een wagon. Als beesten stonden we er in. Je kon niet zien waarheen je ging. Dagen en nachten heeft het transport geduurd. Bombardementen onderweg. Om maar niet te praten hoe je onderweg je behoefte kwijt moest!

Na vele omzwervingen worden we op transport gesteld naar Dachau. Het kamp in. Je hebt je in een week niet gewassen of geschoren. Hoe ellendig je je dan voelt. Dat is met geen pen te beschrijven. We kregen een kadetje en een blikje thee. Een strozak kon je halen en je bed werd aangewezen. Als je een week gestaan hebt, als haring in een ton in een wagon, dan wil je wel slapen. Even je moeheid kwijt.

In Dachau werd ik niet in het strafkamp geplaatst. Ik heb er wel van alles gedaan, maar ik heb niet het ergste meegemaakt. Na enkele weken al werd ik geselecteerd, want ze hadden ontdekt dat ik gevaren had. Dat had ik trouwens ook als beroep opgegeven: schipper. Onder geleide van een Duitser werd ik op transport gesteld naar Bremen. Met de trein. In Hannover is het luchtalarm. Wij de schuilkelders in. Na deze onderbreking weer verder. In Bremen word ik op een sleepboot geplaatst. Ik was zo blij als een kind. Dachau uit en gaan werken op een sleepboot. Kan je begrijpen.

Na de oorlog ben ik opnieuw bij de S.H.V. gaan werken. Ik was wel sterk vermagerd, maar ik kon opnieuw als kraantremmer beginnen. Nou dat deed ik. Ik was weer in Holland, er was eten en ik had werk. Al spoedig kreeg ik de neiging om wat anders te gaan doen. Ik vroeg of ik kraanschipper mocht worden. Dat leek me wel wat. Zorgen dat de kraan goed ligt, de meerdraden op tijd laten vieren, kortom, zorgen dat de kraanmachinist z'n werk kon doen. Maar het zat er niet in. Ik ben het niet geworden.

De S.H.V. had ook een opslagterrein aan de Botlek. Een opslagterrein voor kolen. De Verenigde Brandstoffenhandel haalde daar zijn kolen vandaan. Aan dat bedrijf ben ik een tijdje uitgeleend geweest. Kolen bezorgen bij de mensen thuis. Met een handkar over straat. Een mud kolen op je nek en thuis bij de mensen brengen. Vaak genoeg op zolder. Drie hoog. Als je dat een hele dag hebt gedaan, vooral de eerste dagen, dan ben je 's avonds zo moe als drie honden. Neem dat maar van mij aan.

Ik kom aan boord en er staat een flinke teil, waarin stokvis staat te weken. Het water loopt uit mijn mond. Want eten was er altijd te kort. Ik haal er zo'n beest uit, sla het water er af, rol hem op en doe hem in mijn knijverzak. Mijn oom was daar kraanmachinist. Die had van boven alles gezien. Dus hij zegt tegen mij: Piet wat is dat? Ik zeg: die kok heeft vis te koop. Ja, wat moest ik? Hij naar de kok. Dat is een partijtje knokken geworden!

Van de Havenvakschool kreeg ik regelmatig een groepje jongens bij mij. Die jongens zaten op school, maar dan in leerlingstelselverband. Dus die kwamen ook in de praktijk werken. Dat deed ik graag. Met die jongens bezig zijn. Een enkele keer kwam het voor dat er geen werk was. Dan ging ik met ze naar een museum. Dat mentorschap heb ik twee jaar gedaan. Met veel plezier, mag ik wel zeggen. Heerlijk vond ik het.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Bram (1917), havenarbeider, Hannes de Jong

Mijn naam is Abraham, maar ze noemen me Bram. Ook wel de kale. Ik ben in Rotterdam geboren op 23 februari 1917. We hadden thuis zes kinderen. Mijn vader is bij de Unie Winkelmaatschappij geweest, in Schiedam. Hij heeft altijd hard gewerkt. Balen sjouwen. 't Was armoe. Absoluut. Ik ben d'r zelf niks aan te kort gekomen. Maar ja, ze konden d'r eige niet zoveel permitteren als wij tegenwoordig. Wij leven, eerlijk gezegd, in de goeie tijd. Teveel van het goeie.

Tot m'n veertiende ben ik op de lagere school geweest. Toen ben ik gaan werken. D'r was geen geld om te leren, in mijn tijd tenminste niet. Ik heb alles aangepakt wat ik kon. Ik ben boekbinder geworden. Toen ben ik naar de avondschool gegaan, op de Veemarkt, typografenschool. Boekbinder, dat heb ik een jaar of vier, vijf gedaan. 't Was een droog vak, maar wel een mooi vak. Een stofjas en altijd met die lijmbeweging en alles. Kleverig altijd.

Die overgang naar de haven viel mee. Want ik had een goeie maat ook. Wij verstonden mekaar. Als je een maat had, die je niet verstond, dan kwam je 's avonds bekaf thuis.

Als wij een meelboot hadden in de Maashaven en je werd aan de wal geslingerd, dan mocht je de tram niet in met je witte pakkie. Nee, want dan maakte je de passagiers wit. De conducteur nam je niet mee. Dan moest je gaan lopen.

Stokvis stonk ook als de hel. Die pakken... Dat vond ik wel het vuilste werk, hoor.

Ik kon goed met vaten overweg. Ik had niemand nodig. Al was die driehonderdvijftig kilo. Ik zette zo m'n voet d'r voor en trok hem zo met twee handen om.

Persoonlijk heb ik het liefst bij Müller gewerkt. Daar was ik vrij man. Je kreeg 's morgens je opdracht en dan kwamen ze verder niet meer kijken. Ze wisten dat het toch goed was.

Ik woonde aan de Hudsonstraat. Daar had Hannes de Jong een kantoortje. Daar lag een pakhuis onder. 's Morgens om zeven uur moest je daar zijn. En was er niks, dan ging je 's middags maar weer. Die uit Puttershoek gingen dan niet naar huis. Die liepen de hele dag op die straat te wachten. Ik heb geen dag zonder werk gezeten, ook in de crisistijd niet. En ik zeg het vandaag de dag nog: er is werk zat, maar ze willen niet meer. Want ze krijgen d'r poen zo. Ik ben het er helemaal niet mee eens, hoor. Als een mens wil, dan is d'r werk, hoor. Dan gaat-ie maar een krantenwijkje nemen. Koffiedrinken, dat was altijd met de tas om, he. Op de kaai. Dan mocht je de kantine niet in, in mijn tijd. Dan moes-ie aan de wal blijven. D'r kwam gewoon een wagen met koffie en dan kon je daar je koffie nemen. Net as een hond moes-ie eten. Naderhand is dan ingewilligd dat je in de kantine mocht eten.

Als het flink goot, dan mochten we naar boven, in de kantine. Om te drogen. Maar als het nou druppelde, dan kon je gewoon blijven werken. Toen kregen we die regenkleding. Ik heb er nooit mee kenne werken, hoor.

Dat 'klaar-naar-huis', daar heb ik altijd een hekel aan gehad, hoewel ik toch meekon. Maar d'r waren stumperds bij, die wel wouen, maar die konden niet zo hard werken als wij. En die werden dan vuil aangekeken. Dat 'klaar-naar-huis', daar heb ik altijd tegen opgezien, dat heb ik nooit jofel gevonden. Werkkleding kregen we van het bedrijf. Een ketelpak, ook handschoenen, veiligheidsschoenen... Naderhand hebbie die helmen nog gehad. Maar die heb ik nooit op m'n hoofd gehad. Die heb ik aan

de tuinschuur gehangen met bloemen d'r in. Ik kon d'r niet mee werken met zo'n helm. Zo'n ding op je hersens...

Dan kwam-ie 's morgens thuis. Dan moes-ie je eige melden. Dan kwam-ie in een troep staan, dan werden je namen afgelezen. Nou, as-ie d'r dan niet was, dan werd je naam afgeschreven, dan kwam-ie niet meer aan bod. En dan deelden ze het werk in, in de put, eerste, tweede, derde of vierde ruim en dan moes-ie maar maken dat dat in orde kwam. En die botenbaas kroop dan de hut in en dan kwam die d'r stomlazerus weer uit.

't Was tegen de Kerstmis. D'r waren allemaal van die dozen fruit ingevoerd. Die stonden dan op die pallets. Die pallets werden beneden volgegooid en die werden d'r boven uitgegooid. Nou, die draad, die pen is uit die bak geschoten. Toen stond die persoon d'r nog onder en die is helemaal vermorzeld.

Aan de Maashaven... met een bananenboot... Een vorkwagen rijdt voorbij... Terwijl die voorbijrijdt, vliegt die deur, die stalen deur tegen z'n arm an... Heel die hand, die lee op straat.

Ik ben zelf ook bijna verongelukt. Dat heb ik ze thuis nooit verteld, maar... Dat was bij de Citex. Je weet als je een klamp moet maken, dat je je klamp goed moet maken. Nou, dat hadden ze niet gedaan. Net toen ik langs die klamp liep, donderden die balen naar beneden. Ik onder die balen, languit. Iedereen kwam als de bliksem helpen om die balen weg te halen. Nou, ik heb het overleefd.

Die botenbazen zopen meer as wij, hoor. En dan moesten wij het nog voor ze versieren ook, als je begrijpt wat ik bedoel.

Toen ik in de VUT ging was mijn vrouw blij dat ik thuis was. Mijn vrouw zegt namelijk: 'hij heeft vijfentwintig jaar in de haven gewerkt en hij kwam vijfentwintig jaar dronken thuis.' Maar m'n vrouw heeft er nooit onder geleden, hoor.

Als je 's avonds weg wou gaan, dan was-ie je fiets ineens kwijt. Die hadden ze in de loods dan opgehesen. Helemaal, die hing dan boven in de spanten.

We hadden ook zo'n slappeling d'r bij... Je had van die manden, waar afval in moest. Dan maakten we die haken vast en we douwden die vent d'r in en dan liet de kraanmachinist die mand in de Maashaven zakken. Die vent zakte tot z'n kop in het water. Die was gelijk genezen.

Die boerenploegen, daar waren reuze goeie jongens bij. Maar 't waren ook allemaal liefhebbers, he. Die namen d'r krat mee in de auto. Maar als die 's morgens van huis afgingen, dan zaten ze al geld te verdienen. Die werden al betaald vanaf d'r huis 's morgens. En wij kregen niet eerder betaald als hier. En als d'r niet veel werk was, dan belden ze naar die... je had altijd zo'n hoofdman van die bus... die belden ze dan op: laat je ploeg vandaag maar thuisblijven. Dan moesten wij het werk doen. Wij Rotterdammers. Dat heeft kwaad bloed gezet. Niet iedereen, hoor. D'r waren jongens die je het wel gunde.

Ik heb met iedereen kunnen werken. Met buitenlanders ook. Spanjaarden, Islamieten, hoe noemen ze die? Die kwam nooit in de kantine. Die bleef altijd in het washok zitten, kwam nooit naar boven. Dan zat-ie te bidden en zo, weet je wel. Turken heb ik ook meegemaakt, Italianen niet zoveel, hoor. D'r waren nog niet zoveel toen. Je moest die buitenlanders een hoop leren. En d'r waren d'r bij die het ook wel wilden aannemen, hoor. Absoluut. Ja hoor. Ik heb d'r nooit een hekel aan gehad. Ze waren wel es te lui, maar dat waren wij ook.

Ik ben nooit zo'n stakingsman geweest. Ik zag er nooit zoveel heil in. Als je dat zo wel eens op de tv ziet, dat met die poorten bezetten en dat schelden en zo. Dat gaat mij een beetje te ver.

De allergrootste staking heb ik ook meegemaakt. In drieënzestig was dat. Toen heb ik de deuren geblokkeerd. Aan de Maashaven posten en goed ook. Maar ja, je werd altijd de domme erdoor. Als je niet georganiseerd was, had je niks. Ik was toen geen lid van de bond. Ik ben vroeger wel lid geweest van de EVC. Toen bij die laatste staking was ik niet georganiseerd. Toen kon ik bij de OVB toch nog geld aana halen, in de Mathenesserlaan. Wij vonden die staking wel leuk, maar de vrouw die vond het niet leuk. Je was d'r uit. Je woede kon je uiten. Wij hebben nog meegelopen door de tunnel heen.

Mijn mening over de Ondernemingsraad is, dat ze altijd de directeur naar z'n bek moeten praten. Vind ik tenminste.

De overgang naar de VUT? Slecht! Ik heb geen hobby's, he. Ik verveelde me. Nog... 't klinkt gek, want ik ben zeventig jaar, maar ik zou wel weer willen werken. Ja, dan kenne wij ze nog wel een lessie geven.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Chris (1916), controleur, Hanno

Onze trouwerij is een verhaal apart. Ik kreeg pas laat verkering. Dat wil zeggen: ik was drieëntwintig. Voor sommigen is dat laat, voor anderen is dat vroeg. Toen ik in militaire dienst was (mobilisatie) zijn we op vijf december verloofd. Een mooie dag was dat. Maar goed, in augustus 1939 ben ik in dienst gegaan en dat heeft geduurd tot juni 1940, dus tot na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. Voor ons, als militairen, was de dienstdtijd toen afgelopen.

Op zestien juni zijn we getrouwd. Het is bijna onvoorstelbaar, en veel mensen geloven het niet, maar toen sneeuwde het. Dat is toch wel bijzonder.

We trouwden op 16 juni omdat ik op 18 juni op transport gesteld zou worden naar Duitsland. En zo is het ook gegaan...

Bij Hanno ging ik voor het eerst in de haven werken. Hanno is een controlebedrijf. Dat betekent dat je of namens de aflader (verscheper) hier in de Rotterdamse haven, waar de goederen gelost worden, controleert of de partij overeenstemt met de lospapieren, of namens de ontvanger vaststelt dat de partij overeenstemt met de begeleidende papieren.

Eerst ging ik een aantal weken met iemand mee die de kneepjes van het vak kent. Van die vent heb ik veel geleerd. Op de eerste de beste dag gingen we naar een graanboot in de Maashaven. Ik weet het nog goed. Met een roeiboot. Dat op zich is dat al een belevenis. Je kreeg een vaste voorman, die was je coach. Nou en dan ging je met de voorman het ruim van het schip in om monsters te nemen. In dit geval dus monsters graan. Je stond als aflaadcontroleur en dan ging je samen met de ont-

vangstcontroleur monsters nemen. Allebei dus. Dat moest je altijd samen doen, om sjoemelen te voorkomen.

Als je dan elk je monster had genomen, ging je naar de monsterkamer; dat is een ruimte aan boord van de elevator. Daar werd papier op de tafel gelegd, waarop we beiden de monsterzak leegstortten. Dat spul werd dan door elkaar gehusseld, waarvan dan opnieuw monsters werden gemaakt, waarna de zakken verzegeld werden. Een monster ging er naar het kantoor en een naar het kantoor van de Centrale Graanfactorij.

Het nemen van monsters was zéér belangrijk. En nog.

Zo heb ik het vak geleerd. Later werd ik beëdigd controleur, weger, meter. Dat betekent dat je bij de rechtbank onder ede verklaart dat je je karwei eerlijk zult doen. Daar heb je geen bijzondere bekwaamheden voor nodig in de vorm van een diploma of zo. Je chef bepaalde of je daarvoor geschikt was of niet. Van de beëdiging zelf kreeg je wel een bewijs. En daarmee kon je overal terecht. Bij alle bedrijven.

Veel gezaagd hout kregen we, vooral, of liever gezegd bijna uitsluitend, uit de Scandinavische landen. Zo nu en dan zat de sneeuw en het ijs nog tussen de planken. Dat hout kwam toen toch met vrij-grote schepen naar Rotterdam hoor. Schepen van zo'n 3.000 a 4.000 ton. Voor een houtboot is dat toch een forse jongen.

Cubasuiker werd aangevoerd in balen van 150 kilo. Bij de kapitein van het schip heb ik zelf foto's gezien hoe ze daar het schip laadden. De balen werden door die mensen in hun lenden gedragen. Dus hun kont een beetje naar achteren en daar in die kleine holte een baal van 150 kilogram van de kade over de loopplank aan boord. Onmenselijk! Hier in Rotterdam gooiden we met twee mensen een baal in de strop. Zes balen per hijs. En de kraan tilt de hijs uit het schip.

233

Er werden ook wel stammen gelost in de Rotterdamse haven. Dan gebruikte ik een tabelletje dat ik zelf heb samengesteld. Dat was gemakkelijk omdat ik dan direct het soortelijk gewicht van dat hout wist. Op den duur weet je er veel uit je hoofd natuurlijk.

Je moet bedenken dat die stammen veel uit Afrika kwamen. Daar hadden de stammen al maanden in het water gelegen. Ik kon zo van afstand al zien wat het soortelijk gewicht was. Want aan de kopse kant zie je hoe ver de stam in het water had gelegen. Als die streep van de waterkering op driekwart van de stam zat, dan wist je dat het soortelijk gewicht 750 was.

Kopra werd met een schep in grote manden geschept. Die manden werden met behulp van de laadbomen van het schip omhoog gehesen en gestort in een trechter die boven de bascule stond. Zo werd dat spul eerst gewogen om het juiste wicht te bepalen en dan haalde de bootman de handel over die de schuif in de trechter opende en dan gleed de kopra over een glijplank de lichter in. Daar stonden dan drie controleurs bij. Een namens de aflader, een namens de ontvanger en een scheepscontroleur, die de belangen van de rederij behartigt.

De lading was vanzelfsprekend niet altijd conform het gewicht dat het moest zijn. Dat losten we op verschillende manieren op. Als het bij kopra voorkwam, nou, dan schepten we nog een paar manden uit de partij die voor een andere haven bestemd was. Wij hadden dan overeenstemming en in die andere haven zoeken ze het maar verder uit. Dat was ons pakkie-an niet.

De boot is vol en toch moest er nog 200 ton ijzer mee. Dat moest. Maar het schip lag al aan zijn plimsollmerk. Dat is een teken aan de buitenkant van een zeeschip waar je vanaf kunt lezen hoe diep een schip steekt. Het maximum was al bereikt. Maar als je baas zegt dat het moet, nou dan doe je dat. Ik ga naar de kapitein en stel-em op de hoogte. Nou zijn die jongens meestal met zo moeilijk,

want een half procent van de vrachtpenningen is voor hen. Dus hij zegt tegen mij: Ik wil wel een lichter tegen de kant als de loads aan boord komt. Ik maak een praatje met de schipper, sigaretten en glazen komen op tafel en de schipper belooft pas weg te gaan met zijn schip (dat voor het plimsollmerk ligt) als de loads hem dat beveelt. Na een uur of twee (ik zit nog bij de kapitein wat na te praten en te drinken) klinkt het van de brug: he schipper, als je g.v.d. nou niet onmiddellijk opsoedemietert... De truc was gelukt. De loads heeft het plimsollmerk niet gezien.

We hebben een schip, waarmee 200 ton bokking moet worden verscheept. Op de opdracht staat dat de partij onder de waterlijn moet worden gestuwd (daar blijft het redelijk koel). Maar er is al zoveel vracht aan boord dat er onder de waterlijn geen plaats meer is. Wat nu? Toch moet de partij mee. Besloten wordt de partij bokking toch te stuwen. Dan maar boven de waterlijn. De ventilatoren worden bijgezet om zodoende toch enige koeling te hebben. Dan zullen we wel zien.

Ik licht de bevrachter in. Die zegt: Je doet maar, maar op jouw verantwoording. Ik zeg: wanneer komt er een volgende boot? Over veertien dagen. Ik antwoord: daar kunt u niet op wachten, want dan is de vis verrot en u bent een grote klant kwijt. Afijn, na zes weken komt die boot weer voor de kant en ik vraag aan de kapitein hoe het gegaan is. Hij zegt: Prima, geen probleem.

Nog wat later komt er iemand van de opdrachtgever die de partij vis wilde verscheppen en die vraagt mij te spreken. Ik denk: oh je, nou zwaait er wat. Ik zeg: Zegt u het eens, mijnheer? Hij zegt: Hebt u die partij vis toen in het tussendek laten stuwen in plaats van onder de waterlijn? Ik zeg: ja, dat heb ik gedaan. Nou, zegt die mijnheer, ik heb nog nooit eerder zo'n beste partij afgeleverd... Nou u!

Een voorbeeld van een mispikker is dat er een kist voor de loads stond, zo groot als een container van 40 voet. En op een gegeven moment is die kist verdwenen. Opgegaan in het niets. Op zaterdagnacht.

Wat blijkt later? De kist is met een verkeerde boot meegegaan, want het schip waarmee die kist vervoerd moest worden zou pas drie dagen later komen. Zoiets geeft natuurlijk wel de nodige trammelant. De boot die de kist had meegenomen was onderweg naar Curaçao. Hoe komt dat nou? Wet, de kist was niet alleen op een verkeerde plaats neergezet, maar de botenbaas van die nacht was een man die zeer slechte ogen had. En als je dan ook nog in de nacht werkt, dan is een vergissing gauw gemaakt.

De boot die de kist vervoerde zou pas over twee maanden terug zijn. Dat is wel erg lang natuurlijk. Het heeft heel wat speurwerk en telexen gekost om de kist zijn reis onderweg te laten onderbreken om met een ander schip verder te gaan naar zijn plaats van bestemming.

Ik moet op het matje komen bij de cargadoor en daar wordt me verteld dat er een schip voor anker ligt bij Singapore en niet naar binnen mag. Nou, wat kan ik er aan doen? Er zijn vaten geladen, waar niets, maar dan ook helemaal niets op staat. Daar weet ik van, want ik ben bij de belading aanwezig geweest. Het was me trouwens al opgevallen dat er niets op stond, wat erg ongebruikelijk is.

Mij wordt gevraagd: 'weet je wel wat dat kost als er een schip stil ligt?' Nee, ik niet.

'Drieënzeventigduizend gulden.' Ik vraag: 'wat heeft u tot nu toe met dit schip verdiend?' Dat had ik niet mogen zeggen. Hij brengt mij tot de deur en zegt: 'ga jij maar weg, rotzak.' Ik heb later uitgedroogd wat er in de vaten zat. In elk geval niet veel goeds, want met rubber laarzen en rubber schorten en persluchtmaskers is het spul van boord gehaald. De juiste benaming weet ik niet meer. Maar gevaarlijk was het kennelijk wel. Deskundigen hebben vastgesteld dat het personeel, dat met de lossing bezig was, binnen twee minuten dood geweest zou zijn, als er vaten waren gaan lekken. Dat zijn nou onze veiligheidsmaatregelen...

Natuurlijk ging er ook weleens iets mis als er een schip geladen of gelost werd. Niet alle ongelukken zijn altijd te voorkomen. Hoewel... De samenwerking tussen de bootsman en de kraanmachinist is vreselijk belangrijk. De bootsman staat aan dek en geeft met zijn handen tekens aan de kraanmachinist wat-ie moet doen. De kraanmachinist zelf ziet niks. Die kan niet in het ruim van de boot kijken. Daarom staat die bootsman daar. En als de runner (staaldraad) van de kraan niet loodrecht boven de hijs hangt, dan krijgt de hijs een slinger als de machinist ophaalt. En als je dan in de buurt van de hijs staat, dan heb je zo een tik te pakken. Daarom is de samenwerking tussen die twee mensen ontzaglijk belangrijk.

Vlak na de oorlog werd er veel gestolen. Maar ik weet niet of je dat nou stelen moet noemen. Je had zelf nog niet veel te eten. En als je dan zelf etenswaren, zoals meel, chocolade, rijst aan het lossen bent, dan moet je wel van graniet zijn om niet wat mee te nemen. Daar had eigenlijk iedereen wel begrip voor. Een monsterzakje was gauw versierd en gevuld....

Het is een groot verschil of je met mensen werkt uit Rotterdam of met mensen van het platteland, de zogenaamde boeren. Nou, geef mij de boeren maar. Die weten wat werken is. Die hebben een gezonde mentaliteit.

In 1978 ben ik met werken opgehouden. Ik was toen 62 jaar. Plotseling werd ik onwel, wat later bleek een hartstoring te zijn geweest. Dan kom je in de Ziektewel terecht en later in de W.A.O. De uitkering krijg je tot je 65e jaar en dan ben je gepensioneerd. Dus het gepensioneerd zijn is geleidelijk gegaan. Ik doe nu veel huishoudelijk werk. Als regel ben ik het eerst uit bed. Dan zorg ik voor het ontbijt en dan gaan mijn vrouw en ik op de bank de krant lezen. We drinken koffie, doen boodschappen en brengen de dagen zeer verschillend door. We brengen veel bezoeken bij kennissen, ik ga kijken als er een schip van stapel loopt enzovoort. Ik verveel me beslist niet.

235

Stakingen hield ik niet van. Als het even kon, deed ik niet mee. Dat durf ik gerust te zeggen. Je hebt altijd een stel blaaskaken die gelijmd werden door de bond. Het ging altijd om een dag meer verlof en zo. De hele haven klaagde over de late nacht. Dat is ook een rottijd om te slapen als een ander werkt. Maar daar praatten ze dan niet over. Dus de wezenlijke dingen lieten ze liggen en voor een dag meer vrij staakten ze. Onzin! Daar doe ik niet aan mee.

Vandaag de dag is het nog precies hetzelfde.

Jarenlang ben ik lid van de vakbond geweest. Toen ik 65 jaar werd vroeg ik aan de bond of ik nu de helft van de contributie kon gaan betalen, want dat stond zo in het reglement. Toen zeiden ze: dat zullen wij wel bepalen want dat hangt van de hoogte van je pensioen af. Ik zeg: dan moet u alleen maar een schrap door mijn naam geven. Gedag.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Coen (), havenarbeider, kraanmachinist, Thomsen

't Was hard werken, maar ik heb het altijd naar m'n zin gehad. Voor de oorlog hebben de mensen nog harder moeten werken. Als ze dan moei waren en het was vier uur, dan werden ze eruit gegooid. Dan kwam d'r een nieuwe, verse ploeg in.

In een loods zat je je brood op te eten. D'r was geen wasgelegenheid, niks. Bij Thomsen aan de Lekhaven zat je in een ouwe keet. Daar lagen gewoon de huiden hoor. Dat is allemaal hartstikke veranderd.

Je was nooit ziek. Dat was d'r toen niet bij. In het begin had je twee of drie carenzdagen. Je had toen niet, zoals nou, een ziekenbezoeker. D'r kwam een dokter en die stuurde je al gauw aan het werk en dan was-ie je centen kwijt. Dus je werd nooit ziek. Dat was nou eenmaal zo.

Aan de Lekhaven was d'r een boot daar zaten van die grote blauwe ratten in. Van die harige ratten waren dat. Dan werd de boot gesloten en kwamen ze van de ontsmetting. Dan spoten ze van dat spul erin. Dan bleef die boot legge en dan gooiden ze die ratten gewoon in vaten.

Je had ook vleeskoeken. Dat waren van die ronde... net wagenwielen. En dat was allemaal smurrie. En dan had je beenderen. Toen moest je nog beenderen scheppen, in die manden en in bakken. Dat had je toen. O jee, dat stonk. En dat krioelde... As het ruim openging, dan bewoog het gewoon van het ongedierte dat erin zat. Allerlei ongedierte, maden en torren en zo. Vismeel stonk ook ontzettend en bloedmeel. Dan zag-ie d'r ook altijd uit. Dus je had altijd vuil werk. Je had ook dat asbest. Dat waren die grote zakken. Nou, astie kapot waren, dan gooiden we mekaar helemaal onder. Toen wissie niet dat dat gevaarlijk was. Dat wist niemand. Sojabonen... Daar konden een heleboel mensen niet tegen. Die hadden van die brandende ogen en d'r keel en d'r neus.....

Nou, dan hadden we bij Müller nog de munitieboten. Dan moesten we naar Poortershaven, daar moest je dan af en toe naar toe. Dan moes-ie munitie lossen. En dan kregen we gevarengeld. Dan verdiende je goed. Je had, geloof ik, vijfendertig centen per uur, maar ja, toen was dat natuurlijk wel wat.

Je wikkelde mekaar gewoon in de huiden. Dat was normaal, he. Je had wel mazzel as je met de tram meeging. As-ie de tram instapte, liep iedereen d'r uit. Je had de hele tram voor je eige als je met een paar man instapte.

Als je die verhalen hoort over botenbazen voor de oorlog... Dat-was anders. Bij Thomsen was dat niet zo gauw. Aster eentje zee die vent die loopt te vloeken, dan moest-ie op het matje komen. Bij Thomsen was het haast militaire dienstplicht, alles moest goed... model... Dat was Thomsen.

Je kwam's morgens op en je had allemaal mensen van de Scheepvaart. Losse, he. Maar Thomsen had nog vaste ploegen. Dan had je een bord en daar stond dan op ploeg die of ploeg die, al die ploegen. En dan stond erop: één uur beginnen. Dus dan kwam-ie 's morgens door weer en wind naar je werk en dan keek-ie op het bord: een uur beginnen en dan ging-ie weer naar huis. Maar je had ook wel es, dan stond er: half twaalf orders. Dan moest je weer naar huis, dan moest je om half twaalf er weer naar toe komen. De één kwam van Crooswijk, de ander van Kralingen... En dan kwam-ie weer en dan stond er: half vier orders. Dus dan moest je weer naar huis fietsen en wéér terug. Dan keek-ie weer op het bord en dan stond er: zes uur beginnen, tien uur beginnen of elf uur beginnen. Dat heb ik meer as een half jaar meegemaakt, misschien wel een jaar en toen kreeg-ie verbetering. Toen mocht je 's morgens bellen. Maar toentertijd had niemand telefoon thuis, dus je moest altijd naar een telefooncél. Of je ging naar de kruidenier of een ander ging naar de kroeg om te bellen.

Als je naar de bananenboot ging, was het helemaal een goudmijntje. Als je bananen had moest je om zes uur beginnen, van zessen tot half acht, en dat was dan een nachttaak. Later ging je om half zeven beginnen maar van half zeven tot half acht had je maar achttien gulden en van zes uur tot half acht had je negenenvijftig. Want dan werd er een hele nacht betaald. Bij die bananenboten had je wel een paar honderd gulden overwerk per week. Met schaften werkte je dan ook door.

Vroeger kwamen die bananen in stammen, tegenwoordig in dozen. Met die stammen liep je op je schouder. Die dozen gooiden die jongens op rollen, van die banen met allemaal rollers d'r op en dan gingen ze via een jacobsladder zo naar de loods. Daar werden ze in vrachtwagens geladen en in wagons. Toentertijd mocht je tien bananen meenemen. Maar d'r waren d'r soms, die er wel honderd meenamen. In die stammen zaten wel eens slangetjes. Dan belden ze de Diergaarde en dan kwamme ze ze halen en dan hadden die jongens een vrijkaart of zo. Voor de Diergaarde. D'r was d'r eentje die was d'r nooit zo pages van en die had zo'n pet en met die pet pakte die de slangen. Hij had een bepaalde greep en kreeg ze zo te pakken. Spinnen en alles zitten ook tussen de bananen.

Dan was-ie thuis en dan zei mijn vrouw: Tsjonge, jonge, ik ben blij dat je es thuis bent op zondag. En dan zat je en dan ging de bel. En dan dee-je open, want je weet toch niet wie er staat? En dan was de deur open en werd d'r geroepen: Is Coen thuis? Ja, die ister. Hij moet direct naar het werk komme. Zo was het niet alleen bij mijn, zo was het met iedereen natuurlijk. Dan kon je niet meer zeggen: Ik ben niet thuis.

Ik moest naar een suikerboot. Van die cubasuiker. Nou, 't was de eerste dag en toen had ik 's avonds een hele partij suiker bij me. Dan kwamen die jongens van Katendrecht daarzo, die roeier gaven we dan de man een gulden en dan brachten die jongens van Katendrecht suiker weg en dan zeeen ze: Je komt vanavond de suiker maar halen. Nou, dan denk-ie: dat ister nie. Maar dan ging-ie's avonds en dan had je een kilo of tien, vijftien suiker. En suiker was in die tijd acht gulden, tegen een tientje de kilo. Koffie ook. Als jij koffie meenam. Het bracht zo een tientje per kilo op.

Gejat in de haven? Natuurlijk, Ms nogal logisch. Na de oorlog, niemand had wat. 'k Heb het meegemaakt, dat de bloembaaltjes leeggegooid werden en dan werden ze opengesneden en dan zetten die vrouwen ze aan elkaar en dan hadden ze een laken. Of ze hadden een kussensloop. En dan moest het wel goed in een bleekmiddel om die merken eraf te krijgen. Alles was geld waard.

Op de kraan miste je de gezelligheid van de put. Maar je verdiende meer en je had meer overuren. Toen op de kraan. Dat ging ik in de Jobshaven leren op die stijve arrempies. Je kwam nooit op een kraan of je moest bankwerker wezen. Maar ze kwamen toen zoveel kraanmachinisten tekort en toen werd er gevraagd: Wie wil er op de kraan? Dat heb ik toen gedaan. Nou, toen ben ik op die kleine kraantjes gekomen. Je had trouwens alle medewerking, want je kon al die jongens uit de put. Met die mensen, die beneden stonden had je gewerkt en je had dus nooit last. Je moest direct alleen draaien. Tegenwoordig heb-ie een lange leertijd, maar toen zeeën ze: Blijf maar zitten. Je vloog overal tegenan met die hijs, maar ze keken beneden wel uit.

Dat werken op de kraan beviel me in het begin niet. Want je zit ineens alleen, he. Maar je blijft weer zitten, want je vangt meer geld. Bij Muffler had je dat ook, dan moest je die stijve arrempies 's morgens op d'r plaats zetten, 's middags moest je verschiften, 's avonds moest je verschiften. Dus je had nog drie overuren per dag.

Blikvast, nou dat houdt in dat je naar een baas gaat en dan blijf je. Dat is dan net as een vaste. Je gaat er elke morgen naar toe en je komt in een ploeg. Je bent in dienst van de Scheepvaart en je komt

nooit ergens anders, want dat boekie dat hield Müller vast. Die liet je niet meer gaan. Na een jaar gingen d'r een hoop in vaste dienst.

Toen kwamen ze mensen tekort in de haven en toen gingen ze al die bussen aantrekken. Van Brabant, van Den Haag, van Tiel. Je had d'r die kwamen van Hulst. En die kwamen dan over Antwerpen. Die waren twee uur onderweg. En je had bussen van Vlissingen.

De boerenploegen... Toen die jongens kwamen, toen werd d'r in het begin helemaal niet gevloekt. 's Zondags werkten die niet. En als ze voor de zaterdagnacht waren besteld, gingen ze om twaalf uur weg. Dat was omdat ze nogal kerkelijk waren die jongens.

Met Turkse ploegen heb ik ook gewerkt. Dat ging goed hoor. In het begin kwamen de Italianen, later kwamen de Spanjaarden en de Turken kwamen wéér later. De laatste tien jaar kwam d'r een stelletje... Dan pakkie op de kraan een container en dan zaten ze achter zo'n container op d'r knieën met zo'n matje. Dus dan moest je uitkijken, want je heb geen erg dat daar een vent op z'n knieën lag. Dat had je met de Spanjaarden en de Italianen niet.

De eerste vakantie was drie dagen. Je had toen geen vakantiegeld. Je kreeg gewoon je loon door. Je ging met de jongens naar de Hoek fietsen en weer terug.

In 1948 kwamen Van den Berg en Leen van Os in de kantine. D'r was herrie en wij waren niet georganiseerd. Toen werd ik dan lid van de EVC, trouwens haast alles in de haven. Later hebbie die splitsing gehad van de EVC. Leen van Os is dan OVB geworden en toen zat ik automatisch in de OVB en nou ben ik alweer 25 jaar lid van de FNV

Als d'r gestaakt werd, had je geen geld. Je kreeg toentertijd geen cent. In het begin kreeg-ie niks als d'r staken was. En met de OVB toen, die betaalde nog wel uit. Want dan kreeg-ie twintig gulden, en voor elk kind een gulden per week. En dan ging-ie met de fiets in een hele kolonne naar enkele werkwilligen. Nou dan stonden we daar aan de deur te gillen bij die maffen, zak-maar-zegge. Ik heb altijd meegedaan. Want al zou ik er tegen zijn, dan ga ik toch met m'n collega's mee.

Toen met die staking van tien weken, kort na de oorlog, kwamen er studenten. Backx haalde toen de studenten en die gingen, net als militairen, in een kolonne, in mars de haven in. Dat was bij Thomsen. Ook werkten d'r toen militairen in de haven. Dat was in 1946.

D'r waren een hoop mensen, die hadden niks meer. Die hadden geen stoel meer om op te zitten, die verkochten alles. Toen ik in '48 aan de Lekhaven zat, kwam Backx en die zei: Staak maar door. Hij zegt: Over drie weken, dan moeten jullie je huishouden verkopen. Hij zegt: en al word ik nou honderd jaar, ik heb geld genoeg. Dat waren de woorden van Backx. Maar ja, uiteindelijk moest je toch weer aan de gang, want je had geen geld meer. En vooral toentertijd had je mensen met vijf, zes, zeven kinderen. Toen had je nog grote gezinnen, dus die zaten helemaal...

De Ondernemingsraad, nou, dat was wel goed. Dat was prima. Aster wat moeilijkheden waren... Ja, daar hebbie wel wat an. As d'r jongens klachten hadden... Ja, die Ondernemingsraad was daar dan voor. Die daar in zitten moeten wel wat ontwikkeling hebben en goed van de tongriem.

Ik ben vrijwillig-verplicht in de VUT gegaan. Maar dat ben ik niet alleen, er zijn er zat. Misschien, dat er nu enkelen graag willen, maar in het begin wou niemand d'r in. Ik had liever blijven werken. Ik denk dat negentig procent d'r zo over denkt.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Cor (1917), havenarbeider, SHB

In Dordrecht ben ik geboren. In 1917. Ik ben de zevende van tien kinderen. Maar al op mijn vierde jaar zijn we naar Rotterdam verhuisd. Mijn vader was kleermaker. We sliepen met z'n drieën in een tweepersoonsbed op zolder. Daar stonden drie bedden. En mijn ouders sliepen in de bedstee. Armoe hadden we. 's Zondags kwam ik niet buiten, want ik had geen schoenen. Op klompen liep ik. Die kreeg ik van school. In de eetzaal kregen we 's middags warm eten. Dat heeft mijn leven gered. Want thuis hadden we niet meer... Mijn moeder had zeventien gulden in de week. En dan met tien kinderen. Als de huishuur er af was en de pof van de vorige week, dan had ze op maandagmorgen drie gulden voor de hele week.

Een nieuwe fiets heb ik nooit gehad. Ik heb nooit een cadeautje gehad met Sint Nicolaas of zo. Mijn moeder kocht vijf liter melk, taptemelk, voor een dubbeltje, en dan maakte ze daarvan chocolademelk. Een speculaasje erbij en dat was ons Sinterklaasfeest.

Ik heb school gegaan in de Havenstraat. De School met den Bijbel. Dat wil zeggen: op het klompenschooltje. Want je had twee scholen met de bijbel. Een voor ons soort mensen en een voor de jongheeren. Dat onderscheid had je toen. Want de jongheerenschool was voor jongens die net iets meer waren. Dat dachten ze tenminste. Ik zat op de klompenschool, want wij liepen op klompen. Heel gewoon was dat.

Ik verdiende f 6,40 per week bij een distilleerderij. Flessen spoelen en etiketten plakken. Eens per jaar, tegen Kerst, moest je boven komen, dan kreeg je twee kwartjes extra. Voor de kerstdagen. Daarna heb ik de tuin helpen aanleggen bij Boymans- Van Beuningen.

Toen ik zestien jaar was ben ik in de expeditie terechtgekomen voor acht gulden in de week. Bij een zakkenhandel aan de Wijnhaven. Op mijn achttiende jaar is het grote werk begonnen. In de haven. Aanvankelijk niet bij het Hok. Want ik was te klein en te mager. Maar ik werkte bij bedrijven die niet bij de S.V.Z. waren aangesloten.

In de knijverzak ging je brood, je krukhaak, je flap thee. Die zak was erg groot. Dat was wel zo makkelijk, dan kon je ook iets mee terugnemen. Koffiebonen of zo. Rauwe koffiebonen. En in de buurt van het Hofplein had je een branderij. Daar lieten we het dan branden. Als je er met vijf kilo naar toe ging, dan kwam je met vier kilo terug. Zo droogde dat in. Maar aan inhoud kwam je met meer thuis dan je was heengegaan. Want het zet erg uit.

Sigaretten heb ik veel versierd. Ik kocht ze aan boord voor vijftien gulden een slof en ik verkocht ze voor tweeëntwintig en een halve gulden. Ja, daar heb ik veel aan verdiend. Meestal nam ik zes sloffen tegelijk mee.

Hoe ik de poort uit kwam? Ik gaf de portier wat geld en die deed de spoorpoort van slot af. Zo kon ik snel en ongezien het terrein af.

Stelen deed ik niet, maar ik handelde wel. Een keer hebben ze me gepikt. Ik fietste op de Binnenweg en ik had zes sloffen sigaretten bij me. Vier tussen mijn broekriem en twee in mijn broekspijpen. Een agent ziet me. Ik zie aan z'n ogen, dat hij vond dat ik erg dikke benen had. Hij komt me na en rijdt me klem. Hij vraagt wat ik vervoer. Nou, er was natuurlijk niet onderuit te komen he. Dus ik mee naar het vlotje. Ik kreeg vijftientig gulden boete en twee weken voorwaardelijk.

In de oorlog ben ik gevorderd en naar Duitsland getransporteerd. Daar kwam ik terecht in een lager in Berlijn. Daar heb ik het slecht gehad. Ik vloog tegen het plafond van de honger. Na verlof ben ik niet teruggedaan, maar ben ik naar Noorwegen gegaan. Daar heb ik in de haven gewerkt. Na een jaar weer terug naar Holland. We zitten dan in 1944. Opnieuw word ik gevorderd en met vele anderen moesten we lopen naar Waddinxveen. Daar heb ik de benen genomen. Na omzwervingen en verblijf op diverse onderduikadressen ben ik tegen het eind van de oorlog weer in Rotterdam opgedoken.

In mei 1945 ben ik meteen in de haven begonnen. Eerst op een weekkaart. Als je pas begint en je weet nog van niks, dan ben je een nozem en krijg je een kaart. Na een jaar krijg je een bruin boekje en als je je best doet, dan krijg je later een blauw boekje. Dan ben je all-round. Ik had later een blauw boekje met een D er op, dan was je dekgast.

Er was in 1946 een grote staking, die duurde wel dertien weken. Ik was lid van de EVC. Tijdens de staking kreeg ik van de vakbond een tientje in de week. Als lid moest ik de deuren langs om aan de mensen geld te vragen voor de stakingskas. Daar heb ik ook mooie woorden geleerd.

Sinaasappelen werden gelost op een platte bak. Achtenveertig kisten erop. Dat betekende twaalf man aan de wal met elk vier kistjes op de platte wagen. Kan je nagaan hoeveel mensen er binnenboord, buitenboord, in de loods, nodig waren om een schip te lossen. Want in de loods werden ze tegelijk gesorteerd en een hoog weggezet: Per boot waren er honderdtwintig mensen nodig. Alleen al in het fruit dus. Een boot.

Dieren werden er ook veel verscheept. Apen, giraffen, vogels, tijgers. En weet je wat ik het ergste vond? Als er achter tien tijgers werden geladen, dan werden er vóór honderd schapen geladen. Die werden als voer voor de tijgers gebruikt. Die arme onschuldige dieren...

Bij Cornelis Swarttouw losten we vaak roet. Van die grote vierkante blokken waren dat. Onderweg ging er natuurlijk wel eens een kapot tijdens de lossing. Nou dan zag je elkaar niet meer staan. En zwart dat je dan zag. Dan zag je eruit... Dat spul ging in een apart ruim. Meestal in ruim 1. Daar kan je niets anders bijstuwen. Dat stond altijd apart.

Ik heb een keer een ruim op met snijwerk. Dus de hijs wordt gestreken op een soort brug die over het ruim van een lichter ligt. En elke baal wordt opengesneden en los in het ruim gestort. Het waren balen met castorpitten. Vijftientig in een hijs. Vierentwintig lege balen werden dan in de vijftientigste gedaan. Ik zeg jongens: we trekken er wel aan vandaag hoor. Nou, dat deden ze ook hoor. Het was op Hemelvaartsdag. We hadden meer gedaan dan op een ander ruim. Het is kwart over twee en ik zeg: 'jongens, dichtleggen, zo is het wel mooi geweest.' Dat heeft me mijn baantje gekost in de Merwehaven. Voor straf werd ik overgeplaatst naar de Schiehaven.

In de kolen heb ik ook gewerkt. De kolen werden in het ruim op een tremplaatje gegooid. Een tremplaatje is een metalen plaat waarop de kolen werden gestort. Vanaf die plaat schepte je de kolen om die onderwerks te tremmen. Van de hoop kon je niet scheppen. Dat ging niet. Daar kon je

je schop niet in krijgen. Maar je kan je schop wel op een gladde metalen plaat schuiven. En zo kon je wel een volle schop krijgen. Je deed dat bij kaarslicht, want elektrisch licht was er niet. En nog zag je elkaar nauwelijks. Want als er weer een grijper werd leeggestort... Mensen, mensen, wat zag je er uit.

Op oudejaarsdag werkten we in de cement. We hebben gelapt en daarvoor wat jenever gekocht. Dat mocht wel niet, maar ja, zo onder het werk door. Maar iemand had toch een kwaaie dronk. Want op een gegeven moment scheurt hij een zak los en gooit die over een z'n maats z'n kop. Dat is op een robbertje vechten uitgedraaid.

Als je je certificaat voor havenwerker haalde, dan kreeg je een hoger loon en tevens was de basis gelegd om in het bedrijf wat te klimmen. Als dekgast of zo. Met de opleidingsploeg was je gewoon aan het werk. Soms deed je nog meer dan anderen. Maar je kon de verbinding leggen tussen theorie en praktijk: En dat is belangrijk.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Daan (1918), diverse functies, Blauwhoed

241

Ik ben 72. Ik kom uit een gezin met dertien kinderen. Van hen zijn er zeven gestorven. Ik was de jongste van het stel. Wij woonden in Kralingen. Dat was toen nog een dorp. Een dorp, waarin veel rijke mensen woonden. In die tijd had je heel andere spelletjes dan tegenwoordig. Als jongens hoepelde je met een oud fietswiel naar Gouda. Op klompen, net zo makkelijk. Als je dorst had, dronk je onderweg uit de sloot. Met je klomp. Dat kon vroeger. Dat was gewoon zo.

Mijn vader was van zijn vak touwslager. Toen de touwbaan verplaatst werd naar Leiderdorp, wou die niet mee. Hij zei: ik blijf in Rotterdam. Mijn vader ging toen voor zichzelf beginnen. Wat heeft-ie nou gedaan, ik schaam me er niks voor, hij heeft - in alle eer en deugd - schillen opgehaald. M'n vader kon niet lezen en schrijven, maar hij was bij de tijd, hoor. Hij heeft tot zijn zeventigste gewerkt en toen moest-ie naar de Sociale Dienst. In die tijd werkte ik als chauffeur en ik kreeg af en toe een sigaar. Die bewaarde ik en 's zondags gaf ik mijn vader dan zo twee of drie sigaren. Nou moet je niet geloven, dat hij buiten een sigaar durfde op te steken, omdat-ie van Sociale Zaken trok. Zo was het, eerlijk waar.

Toen ik van de lagere school kwam, was ik elf jaar, bijna twaalf. Toen heb ik mijn vader geholpen, ongeveer een jaar, anderhalf jaar, schillen ophalen. Op een gegeven moment zei ik tegen m'n vader, dat ik voor me eige ging beginnen. Ik ging in de straathandel en verkocht bloemen en fruit. Ik weet nog goed, dat ik met een kwartje handelsgeld begon. Op de bloemenmarkt kocht ik bijvoorbeeld anemonen. Een bosje anemonen kostte in die tijd 2 cent. Nou waren die bosjes nogal dik en ik maakte van twee bosjes dan drie bosjes. Ik verkocht die bloemen dan voor 10 of 15 cent per twee bosjes. Ja, dat was een leuke business... Ik heb altijd gescharreld, een beetje gerommeld....

In de handel heb je ups en downs. Je hebt goeie dagen en je hebt slechte dagen. Op een dag had ik een vreselijke pestbui. Ik had niks verkocht. Ik was toen zo'n jaar of vijftien en ik dacht, verdomme ik ga werk zoeken. Mijn broer Jan was toen fietsjongen bij Blaauwhoedenveem-Vriesseveem. Hij had een fiets van de zaak met BHV-VV erop. Ik ging naar de Jobsweg en ik kwam bij de chef van de loonafdeling. Ik vroeg, hebt u werk voor me. Ja hoor, ik kon als fietsjongen komen. Ik kreeg toen achtenhalve gulden in de week. Dat was veel in die tijd. Maar ja, in de bloemen had ik soms achtenhalve gulden per dag.

Meestal was d'r een man, die over het bussie ging. Dat waren die bussies met die boerenploegen. 's Avonds komt die man en zegt: Jan komt morgen niet. Ik zeg: ja, dat kan niet. Ik sterf van het werk en ik kan geen mensen krijgen. Ik zeg: nee, dat gebeurt niet. Ik zeg: stuur hem es effe bij me. 'k Zeg tegen die vent: Hé, wat krijgen we nou? Wou je morgen niet komme? Nee, zegt-ie, want me opoe gaat kleiner wonen. 'k Zeg: moet je luisteren, jongen, ik heb niks met je opoe te maken. Ik zit zonder volk. Ik zeg: Jij komt, hoor. Hij zegt: nee, me opoe gaat kleiner wonen. Hij zegt: nou, baas, ik zal het je laten zien. Ik moet d'r morgen gaan begraven en hij laat me een rouwkaart zien. Toen kon ik natuurlijk niks meer doen.

Na de oorlog kwamen die Amerikaanse schepen met kleding. Hele balen kleding. Dan lachte je je tussenbeide rot. D'r was een lichter met balen kleren. Daar hadden die bootwerkers een bruidsjapon uitgehaald en zo'n bootwerker had die aangetrokken. Hij had nog een tassie gevonden ook. En daar stond-ie op de luiken van die lichter met die bruidsjapon. En een andere vent stond met een zwarte jas en een hoed op. En daar stonden ze samen te dansen.

Aan Job werkte een Ambonees. Een luie sodemieter, maar 's morgens was-ie altijd op tijd. Op een keer komt-ie 's morgens vragen, meneerrr wat moet ik gaan doen? 'k Zeg, ja Jopie, ga jij het vierde maar aanvegen. De dag tevoren was die zolder leeggekomen en moest schoongemaakt worden. Gggoed baas, gggoed, gggoed. Boven vroegen ze wat-ie kwam doen. Ik moet het vwierde gaan aanvegen. Ja, Jopie, hier hebben bonen en erwten gelegen en die zullen wel door elkaar liggen. Die moet je apart houden. Ja maar, dat kan niet. Dat isss so moeilijk. Dan ga je maar naar beneden en vraag je om de erwtenmagneet. Komt-ie bij me. Wat komie doen, Jopie? Je zou toch het vierde aanvegen? Nee, dat kan niet, ik moet de erwtenmagneet hebben. Erwtenmagneet? Van dat geintje had ik nog nooit gehoord, hoor. Jo, zeg ik, sodemieter toch op. Je begrijpt toch wel... En se segge, dat... Ja, ga jij nou maar vegen... 'k Heb me rotgelachen.

Jopie ging elke morgen naar het toilet. Hij had een blauwe, donkere fles op die stortbak staan en als-ie dan naar het toilet was geweest, dan ging-ie, ik geloof dat ze dat op z'n Maleis noemen tjiptjappen. Dan spoelde-ie z'n achterwerk af met dat water uit die fles. Dat hadden ze gezien en wat hadden ze nou gedaan? Ze hebben rooie, droge anilinepoeder in die fles gedaan en die fles weer neergezet. Dus toen Jopie de volgende dag naar het toilet was geweest, zat-ie helemaal onder de rooie aniline. Z'n onderbroek, heel z'n billen.... helemaal rood. Pisnijdig kwam-ie naar me toe. Ga jij nou maar naar huis en ga je verschonen en kom dan maar terug, zei ik. Maar hij is de hele dag niet teruggeweest, hoor. Zo link was-ie wel.

Op 1 april haalde baas Koppers eens een geintje met "de Kluif" uit. Toen-ie 's morgens op het terrein kwam, zei baas Koppers tegen hem, dat-ie een vijftwintiger - een gewicht van 25 kg - naar Müller aan de andere kant van de Jobshaven moest brengen. De Kluif weg. Maar baas Koppers belde onmiddellijk de portier van Müller en vroeg of hij "de Kluif" met z'n vijftwintiger wilde doorsturen naar Burger, die toen aan de Schiehaven zat. Hij zei, dat het om een aprilmop ging. Jaap dus sjouwen van Müller naar Burger. Baas Koppers belde de portier van Burger en deed weer hetzelfde verhaal.

Bij Burger kreeg Jaap te horen, dat er een vergissing was begaan en dat-ie naar Wambersie moest aan de andere kant van de Schiehaven. Toen “de Kluif” bij Wambersie weer het verhaal van de zogenaamde vergissing hoorde, kreeg-ie het door. Toen-ie terugkwam aan “Job” ging-ie tekeer als een gek. Woedend schreeuwde-ie, dat-ie iedereen overhoop zou steken.

Brijs was vroeger een van de vervoerders van Blaauwhoed. Van die sleperswagens. Je had diverse figuren van voerlui, Jaap de Kroot bijvoorbeeld. Dat was een klein kereltje en die namen ze altijd in de maling. Als-ie dan aan het laden was, riepen ze dat-ie aan de telefoon moest komen. Z’n baas wilde hem spreken. Dan werd-ie kwaad. Laat die vent doodvallen, zei-ie dan, maar hij ging toch naar de telefoon. En wat deeën ze nou? As-ie terugkwam, dan stond zijn paard achterstevoren in het lamoen. Dat was vroeger zo. Er werd een geintje gemaakt, maar er werd ook gewerkt, hoor.

Henk Okkerse, die zoon van de baas, die slikte z’n pruimpie in. Gelachen, man. Ik heb nog nooit iemand zo gek zien doen. ‘t Was toch al zo’n dwaas. Hij had het toch zo benauwd. We hebben van alles voor hem gehaald, zure haring, bier. Tjonge, jonge, wat een tijd.

In de Jobshaven lagen van die schepen met graan. Dan kwam er een bakker met zo’n bakkerswagen en die leverde brood aan de schippersvrouwen. Hij had een mank pootje. Op een keer was-ie aan boord van die schepen en toen zei baas Okkerse: jongens, kom es met twee stroppen aan de kraan. En dan ging de bakkerswagen omhoog het dak op. Die bakker zoeken toen-ie terugkwam. Jongens, hebben jullie m’n wagen gezien? En dan de baas: Ik moet die rotwagen niet op m’n terrein. Daar heb ik last van. Ik weet niet waar die wagen is. En dan zei-ie: Geef maar twee knaken, dan zal ik hem zoeken. De wagen kwam natuurlijk terug, maar de baas nam die knaken niet hoor. Zo ging dat vroeger, er werd een geintje gemaakt.

Als jongen zijnde kwam ik in de haven, van Kralingen vandaan. En toen moest ik de allereerste keer aan boord van een boot bij Müller, Merwehaven. Dat zal ik nooit vergeten. D’r was daar een baas en die stond boven dat gat tegen die mensen te schreeuwen en te vloeken, nou, die vloeken wil ik hier niet herhalen. Hij vervloekte die mensen d’r kinderen, d’r vrouwen, de hele mikmak, als ze d’r karwei niet deden. Zo was het vroeger.

Ze flikten het zo... D’r was een boot met sojabonen, laten we zeggen vijf ruimen. Vijf ploegen, voor elk ruim een ploeg. Voor ene taak. Ze namen voor de middag weer nieuwe ploegen aan. Zo was het vroeger, uitgebuit tot en met. En uitgevloekt! Verschrikkelijk!

Ik kwam voor de eerste keer op het hoofdkantoor, op de Leuvehaven. Ik had mijn pet op en ik liep te fluiten. Ik kreeg op m’n donder van de chef van de houtafdeling. Je mag hier niet fluiten hoor en je moet je pet ook afzetten. Toen was een kantoormeneer een kantoormeneer. Iets heel apart. Ja, hoe zal ik het zeggen. Je kwam uit een heel ander milieu.

Als je achttien jaar geworden was, dan zou je naar de expeditie kunnen gaan, als leerling-expeditieknecht. Dan kreeg je een opleiding van drie maanden. Maar toen ik achttien werd, was er gewoon geen werk. Op een maandagmorgen kwam ik op de zaak - ik was toen goed achttien - toen kwam baas Okkerse van de silo naar me toe. Hij zei: jij komt bij mij voetballen. Ik zeg: dat is niet waar. Hij zei: Jij wil toch in de expeditie, he? Nou, kom jij dan maar bij mij voetballen, dan zorg ik dat je in de expeditie komt. Dat kon ik toen niet afslaan. Ik was toen eigenlijk al een beetje een beroepsvoetballer. Ik ging toen, geloof ik, een gulden of veertien, vijftien verdienen. Ik was toen expeditieknecht geworden. In de silo.

Hoe sommige mensen zijn... D’r was er eentje - ik zal geen namen noemen - die moest proefrijden voor zijn rijbewijs. Hij moest ‘s middags rijden. Ik zeg: weet je wat je doet? Je werkt tot 12 uur en dan

ga je weg. De andere morgen vertelt-ie datie geslaagd is. Hij loopt die dag in de parterre als controleur. Enfin, het is op slag van vijven en dan komt er nog een man met wat kissies voor Londen. Ik zeg, jo, help die man nog effe. Hij zegt, ja maar het is vijf uur, dan wil ik een overuur hebben. Ik had hem een hele middag voor z'n rijbewijs gegeven en dan is-ie te belazerd om een half uurtje over te werken.

As je dat niet meegemaakt hebt, weet je niet hoe gezellig het vroeger was. Maar er moest gewerkt worden, hoor. Want denk erom, ik heb het meegemaakt, dat je op maandagmorgen om acht uur begon en dat je 's woendags-avonds pas thuiskwam, hoor. Achter mekaar door. Ook 's nachts, heel rustig hoor.

As je wist wat ze vroeger met de arbeiders konden doen, dan sta je met je oren te klapperen. Ze lieten je vroeger een uur eerder afnokken om twee kwartjes minder te hoeven betalen.

In mijn ogen was het een eer 's avonds je karwei klaar te hebben. al was uur. Je maakte wel lange dagen.

De mensen, die het expeditiewerk deden, kregen het overwerk betaald, maar de chauffeur niet. Maar ik kreeg dan wel twee gulden vijftig per week extra voor overwerk. Dat was alles. Of ik nou een uur extra maakte of drie uur of vier uur, dat sodemierterde niet, ik had een knaak overuren. En je was nog blij, dat het had ook.

Ken je de uitdrukking "één, zo nodig"? Nou spreek ik van voor de oorlog. Toen was het zeven uur 's morgens aan het Hok aannemen. Dan was d'r bijvoorbeeld om zeven uur geen werk. Dan gingen ze bijvoorbeeld naar de Volksbond. Om half elf was het weer aannemen. Eventueel voor de middag. Ook konden ze nog worden aangenomen tussen twaalf en één. Ook voor de middag. Dus gingen ze ook tussen de middag nog effe naar het Hok toe. En dan werden ze bijvoorbeeld aangenomen "één, zo nodig". Dat wil zeggen ze werden aangenomen voor de middagtaak en dan konden ze eventueel aan het einde van die middagtaak voor de avondtaak, dus een, zo nodig twee taken.

244

Tientallen boeren, bedrijfjes en zo, kwamen dan 5 ton haver, 10 ton rogge halen. Allemaal zakgoed. D'r was een depot van zakken of die boeren brachten zelf zakken mee. En as ze dan, la me zegge, 10 ton haver moesten hebben, dat was dan 200 zakken van 50 kilo, dan moesten wij die zakken vullen en dichtbinden. We deden zeven balen in de minuut. Zeven balen vullen, wegen en dichtbinden.

Die fusie met Pakhuismeesteren, dat was onvoorstelbaar. We wisten d'r eerst niks van hoor. We wisten totaal niet wat er aan de hand was. Wij kwamen als tweedehands mensen bij Pakhuismeesteren terecht. Ze vonden, dat wij maar klootzakken waren. Maar toevallig wisten wij meer dan die mensen van hun. Bij Blaauwhoed kon je van alles meemaken, van silo tot vrieshuis, peulvruchten, alles, alles... Pakhuismeesteren zat meer in die olie te rotzooien.

D'r was een vent, die werd aan de poort gepakt. Die had vierentwintig directoires aan...We hadden een vent, die niks kon laten leggen. Hij had een lange onderbroek aan en allebei de pijpen dichtgebonden. Hij liet z'n eige aan de bovenkant vollopen met bruine bonen. Maar's avonds kon-ie niet op z'n fiets komen. Nou hadden we aan de silo een opritje. Toen heeft-ie die fiets op het opritje gereden en kon-ie d'r zo opstappen. Maar toen-ie tien meter buiten de poort was, schoten de bandjes van z'n onderbroek los. Alle bruine bonen op straat. Eerlijk gebeurd.

D'r werd gejat in de haven, ja. Maar daar deed ik zelf niet aan mee. Dat was mijn karakter niet. Ik ben altijd echt aan het rommelen geweest, aan het scharrelen geweest, dat heb ik altijd wel gedaan voor m'n huishouwentje. Maar dat jatten, daar deed ik niet aan mee.

In de oorlog lag er in het pand 'St. Job' een tonnetje of dertig haver. Dat is allemaal naar de Quaker gegaan. Daar hebben ze havermout van laten maken. Toen kregen alle mensen, die bij ons werkten, havermout. Pondsponds gewijs, naar gelang je gezin groot was. Voor de oorlog hadden we een houtbaas. Zolang ik me kan herinneren heeft-ie altijd in het hout gezeten. Ook in de oorlogstijd nog. In de hongerwinter is-ie overleden en is-ie in een papieren zak begraven...

Stakingen heb ik dikwijls genoeg meegemaakt. Maar ik viel eigenlijk tussen wal en schip. Ik was chauffeur, ik was bij Blaauwhoed, ik was geen havenarbeider eigenlijk of hoe je het noemen wil, maar ik heb wel gestaakt. Niet altijd, maar meestal heb ik wel meegedaan. Ik heb ook wel eens meegemaakt, dat mag je rustig weten, dat ik niet gestaakt heb. Toen hebben ze m'n stoep met verf zwart gesmeerd. Ze vonden dat ik een maffe was. Ik had er eigenlijk niks mee te maken. Ik was een hoofdstuk apart als het ware. Ik was chauffeur en geen echte bootwerker.

Die Ondernemingsraad. Het interesseerde me eigenlijk niet. Ik vond het een beetje lullig, dat de directeur de voorzitter is. Als d'r een directeur bij zit, dan durven ze niet.

Toen kreeg ik ontzaglijk veel last van mijn benen. Verschrikkelijk was dat. Ik was 61, geloof ik. Wat heb ik een pijn gehad. Het slot van het liedje was dat ik geopereerd moest worden. Ik moest in de W.A.O. Maar daar had ik geen zin in. Ik zei, laat mij maar in de VUT.

245

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Dirk (~1920), pakhuiskecht St.Job Graansilo

De eerste drie jaar na mijn lagere-schooltijd. heb ik in een koperslagerij gewerkt. We maakten daar schemerlampjes en zo. Dat vond ik best fijn werk. Ja, leuk werk was dat. Daar noemden ze me "bolle". Waarom weet ik niet, want dik was ik beslist niet. Ik ben een vinger kwijtgeraakt. Dat gebeurde in de koperslagerij met een forceerbank. Op zo'n bank zit een mal, die op een as zit. Dat geheel wordt vastgehouden door een moer, waar een splitpen doorheen gaat. Maar de meester-knecht was vergeten de moer erop te zetten. Die plaat koper vliegt eraf. snijdt mijn vinger eraf (wat ik op dat moment niet voel) gaat verder door een ruit en nog een ruit aan de overkant. Maar ik kan er goed mee uit de voeten.

Bij St. Job, de Graansilo, ben ik begonnen in de lift. Liftboy. Dat betekende het personeel en het bezoek op de juiste (gewenste) etage brengen. Als iemand bijvoorbeeld op de derde verdieping naar boven of naar beneden wilde, dan drukte hij drie keer op de knop die zich naast de liftkooi bevond. Dan wist ik dat ik naar de derde verdieping moest gaan. Dat werk heb ik twee jaar gedaan. Op mijn

zeventiende, in de crisisjaren, werd ik ontslagen. Maar ik ben niet lang werkloos geweest hoor. Maar veertien dagen. Toen kwam ik weer bij St.Job. Een bedrijf waar granen, zaden en peulvruchten werden geschoond, gemengd en opgeslagen. Daar heb ik tot mijn pensioen gewerkt. Vijfenveertig jaar. Via mijn opa, die daar stoker voor de verwarming was, ben ik daar terechtgekomen. Dat was niet mijn keus, maar zo ging dat. Je moest werken, daar was een plaatsje en dan moest je. Uit.

Veel hobbies had ik: voetballen, atletiek, wielrennen en vooral schaken. Dat deed ik zo graag. En nog! In de lift stond er altijd een schaakbord bij me. Er was een piepklein kastje, waar m'n brood lag en... mijn schaakstukken. Als de lift niet in gebruik was, schaakte ik. Het bord op een kistje. En het merkwaardige is, dat niemand er iets van zei. Ook de directeur met. Het mocht. Ja, daar moet je niet licht over denken, want in feite mocht het niet. Je mocht niet eens de krant lezen. Kan je begrijpen... Maar van het schaken zei nooit iemand iets.

Aan de elevator monteerden we een graanpooier. Dat is een apparaat om de hoeken in een schip leeg te krijgen. De does haalden we dan van de elevatorbuis af en we sloten er een graanpooier aan. Je kan dat vergelijken met een huidige kruimeldief. Die neemt ook het kruimelwerk op. Een plattebuis met een korf er voor.

Op een elevator, die twee pijpen had, werkten 7 man. Twee man aan de ene, en twee man aan de andere pijp. Een machinist, een weger en een gaffeljongen. Een gaffeljongen was een knul die de pijpen op en neer bewoog en die ook smeerde. Bewegen gebeurde met elleboogstoom.

Van boven in het pakhuis werd het goed via een trechter naar beneden gestort. In een cel. Daarin kon ongeveer vijf ton. De cel kwam uit in een elevatortje. Bakjes aan een ketting. Die bakjes brachten de granen en dergelijke boven de reinigingsmachine en dan kwam het spul er schoon uit. Geschud werd het graan dus. In de schudbak zaten afvoergaten om het zaad eruit te laten lopen. Onder de afvoer stond dan een weegschaal om de produkten te wegen. 40, 50, 60 of 80 kilogram in een zak. De zak werd met de hand dichtgenaaid. En dan werd het spul opgeslagen. Meestal moest er 80 kg in een baal. Dus 125 balen is 10 ton. Er was een opdraaimachientje dat met de hand bediend moest worden. Dus met ellebogenstoom. Dat bracht de baal op de gewenste hoogte, je nek eronder en wegdragen: 80 Kg dragen is best te doen hoor. Je moet rechtop lopen en je balans houden. Dat kan best. Na enige tijd heb je er geen erg meer in. Ik was 's avonds wel moe, maar niet bekaft, dat niet. Ratten dat er waren! Vooral rond de graandrogerij. Dat werd verwarmd door stoom. Dus in de directe omgeving was het lekker warm. Dat straalde uit.

Om de zoveel tijd kwam er een man met vergif. Dat was spul uit Borneo. Ene poeder op een fles water. Dat was genoeg. Sterker mocht niet. Dat spul verdunde het bloed van de ratten. Dan ging het bloed door de maagwand en de longen heen en dan stierf de rat. Die ratten brachten heel wat schade aan.

Bang was ik niet voor ze. Ze zijn eerder bang voor mij. Maar als je je stil hield, vooral 's avonds, dan zag je ze tevoorschijn komen. Dan dronken ze van dat gifwater. Want ook ratten krijgen dorst in een droge omgeving. Maar het werd wel hun einde.

In de graansilo had je verschillende afdelingen: granen, zaden en peulvruchten. Daar stonden reinigingsmachines. Daar heb ik jarenlang gewerkt. Het schoonmaken van de produkten vond ik het fijnste werk. Als je je werk had gedaan, kon je het resultaat zien! Erwten bij voorbeeld gingen door een aantal zeven. Je begon bij acht. Dat betekent gaten in de zeef van acht millimeter. En die gaten

werden steeds kleiner. Je sorteerde dus op grootte en tegelijkertijd werd het vuil eruit gehaald. Stokjes, steentjes, halve erwten, stof enz. Ja, mooi werk.

In dat veembedrijf lagen allerlei soorten produkten. Koffie, thee, suiker, bonen, peper, karwijzaad, mosterdzaad, maanzaad, oneindig veel soorten. Dat bewerkten we, mengden we, schoonden we en sloegen op. In de graansilo werd natuurlijk graan opgeslagen. Ook daar stond reimgingsapparatuur. Mooi werk. Alles schoonmaken. Prachtig. Reiniger was dus mijn vak. Maar daarnaast moest je ook allerlei andere karweitjes opknappen. Monsters nemen. Monsters wegbrengen, machines smeren, van alles.

Als we peper moesten reinigen... man, hou op. Hoesten moest je dan. Dat was niet om te harden. Per dag kreeg je twee liter melk. Dat dronk ik wel op, maar dat hielp niks. Geen barst.

Veiligheid? Ik moet lachen. Dat zijn dingen die vroeger niet bestonden. Daar werd totaal geen aandacht aan besteed. Ik liep tussen alles door, onder draaiende machines door, daar keek men niet naar. Een drijfriem werd aan elkaar gemaakt met een pees. Die buigt mee. Maar wat deden wij bij een reparatie? We namen lasdraad, knipten daar een stukje af en het machientje draaide weer. Maar metaal buigt niet mee. Dus ik loop langs een drijfriem, waar het metaal uitsteekt (want dat is een beetje uitgelopen) en fttss... een reep van mijn overall af. Dat was puur mazzel. Daarna heb ik nooit meer metaal gebruikt, hoor.

In november 1944 ben ik met de razzia gevorderd. Te voet naar het Feijenoordstadion. Met Rijnaken vanaf de Koningshaven naar Amsterdam. En van Amsterdam over de Zuiderzee naar Kampen. Een keer onderweg kregen we wat te drinken. Oh, wat heb ik een dorst gehad. Die oversteek duurde erg lang. En het ontschepen duurde ook nog wel even. In Kampen kwamen we in een grote paardestal terecht. Stro in de rondte en daar hebben we geslapen. Twee nachten. Toen per trein naar Duitsland. Uiteindelijk kwam ik terecht in Oldenburg. In de nacht. Pikdonker. Want overdag reed er geen trein, omdat men bang was voor bombardementen. Die nacht was juist Oldenburg gebombardeerd. Heel het station lag in puin. In Oldenburg heb ik diverse soorten werk gedaan. Eerst heb ik leren lassen. Maar dat werk lag me niet zo. Ik had totaal geen zin in lassen. Toen kreeg ik een kaart met een diagonale rode streep er overheen. Met die kaart moest ik naar het Arbeitsamt, kamer 147. Afijn, daar trof ik een heel oud mannetje. Die nam de kaart aan en zei: nog een keer, dan ga je naar het concentratiekamp. Die rode streep betekende dus niet veel goeds. Toen moest ik naar het spoorwegemplacement. Daar moest ik de oliepotten van de wielen van de spoorwagons vullen. Dus de lagers smeren. De baas liet mij zien waar ik de olie in moest doen. Hij zegt tegen mij: waarschuwen doe ik niet. Denk er wel aan, als je saboteert, als je er geen olie in doet of zand in plaats van olie, als ik dat merk, dan schiet ik je ter plaatse neer. Denk erom! Dat was duidelijke taal. Hij had het ook niet hoeven zeggen...

Na de oorlog kregen we een stencil in ons loonzakje, dat we cursussen mochten gaan volgen. Dat heb ik ook gedaan. Een cursus waar je een beetje Engels leerde, rekenen, stoomvaartlijnen van de wereld, wegen, ijken enz. De S.V.Z. verzorgde die cursus. Oudere werknemers waren de leraren. Ik heb ook mijn C-tje gehaald. Het certificaat controleur. Dat was de S.V.Z. die de cursus verzorgde. Ik had er niet zoveel moeite mee, want ik had al heel wat praktijkervaring.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Dries (), havenarbeider Hannes de Jong

Tuis waren we met z'n tien. In ons huis waren twee bedsteeën. In de voorkamer werden de mensen geschoren. Mijn vader was ook barbier. Overdag boerenknecht en 's avonds scheren. Zo kreeg ik mijn bijnaam Andre de scheerder.' Voor 3 centen werden de boeren geschoren. Ze hadden baarden als roostermatten. Als mijn vader aan 't scheren was kon ik het gekras in de woonkamer horen. Met een breed scheermes werden ze geschoren. Als ze met z'n tweeën kwamen, dan rekende mijn vader vijf cent. Dat scheelde toch een cent! Terwijl die boeren in Puttershoek toch stikrijk waren.

Veel vrienden had ik. We voetbalden, speelden diefie-met-verlos. Op de Groene Hilledijk was een schoenwinkel, die de schoenen in de etalage uitgestald had op glazen platen. Eerst twee steunen, daarop een glazen plaat met schoenen. Op die glazen plaat ook weer steunen met een glazen plaat, waarop schoenen. Zo stond de hele etalage vol.

Nou waren er in de houten lijst waar het raam in zat, luchtgaten. Dan kon het eventuele condenswater weglopen.

Wij maakten dan aan een ijzerdraadje een lusje en haakten dan een van de steunen om. Het resultaat kan je zelf bedenken. . .

's Zaterdags ging ik vaak met bekende jongens een biertje drinken en wat biljarten. Toentertijd dronk je nog geen borrel. Dat bestond geloof ik niet. Tenminste niet voor havenarbeiders. Wel bier. Dat dronk ik graag.

Hobby's had ik niet. Je moest alleen maar werken.

Ik heb het zevende en het achtste leerjaar gedaan. Dat is een uitvinding van de toenmalige minister van Onderwijs. En mijn ouders kozen dat voor mij. Dat was een leuke klas. Negen jongens en drie meisjes. De onderwijzer was de tekenleraar. Voor die meester was het natuurlijk erg makkelijk, omdat wij met zo weinigen waren. Hij kon ons ook soms makkelijk alleen laten.

In de haven is geld te verdienen, zeiden mijn broers. Zo ben ik op mijn achttiende jaar in de haven begonnen bij De Jong. Hannes en Willem de Jong. Op het Hudsonplein stonden de werkmensen als schapen voor het hok. Dan stak Hannes zijn kop door het raam en dan riep hij de namen af van wie hij wilde laten werken. Elke dag zocht hij zo zelf zijn personeel uit. Hij kende iedereen. Dat wel. Op de eerste dag vertrok ik om vier uur uit Puttershoek. Op de fiets. We werkten van zes tot zes. Dat wil zeggen om zes uur vertrok het bootje dat ons naar het karwei bracht. Er voeren meer van die bootjes. Die brachten het volk naar de kranen. Soms moest je midden op de rivier op een ander bootje overstappen. Ik ook natuurlijk. Wat deden die rotzakken? Ze varen naar elkaar toe, stuurboord tegen bakboord om het tussenligende water hoog te laten opspatten. Dan ben je al zeiknat voor je moet beginnen.

We kwamen op een ertsboot. Erts scheppen in de bak. En knoeren rapen (brokken erts). Met je blote handen. Want handschoenen draag je niet. Niet alleen omdat die er niet waren, maar een vent draagt toch geen handschoenen! Nou, dan waren je klauwen goed kapot. We deden soms wel een stukje isolatieband om onze vingers. Maar dat hielp maar even. Dat sleet gauw door.

Na een jaar fietsen ben ik in de kost gegaan. Vlak bij het werk. Maar dat mocht mijn baas niet weten, want dan liet hij je pas om twaalf of om twee uur beginnen als hem dat beter uitkwam. Dat betekende wel minder verdienen, want je werd betaald naar de tijd dat je present was.

We werkten toen tot half zes. Er moesten nog een paar hijsen erts uit de boot. Dus werkten we af. Om tien voor zessen is de boot klaar. Dat deed je, anders moest de volgende ploeg dat doen. Voordat die het karwei hadden overgenomen, zou het half zeven minstens geworden zijn. Wat krijg ik vrijdags daarop te horen? Er is een daalder van mijn loon ingehouden. Ik zeg: wat zullen we nou? Krijg ook de pest. Hoe kan dat? Dat zal ik je vertellen, zei mijn baas. Vorige week ben je de lampen vergeten. Lampen vergeten? Ja, jullie hadden vorige week zo'n haast bij het afwerken. We werken nu pas met elektrische lampen en je bent vergeten twee lampen mee van boord te nemen. Hoe weet u dat? Nou, de schipper bracht ze me. Dan hebt u ze nou toch terug? Ja, maar voor je stommititeit houd ik een daalder in.

Uiteindelijk verdiende die rotvent er nog aan. De pestvent.

In de haven is het beter werken dan in de bouw. Daar ben ik een poosje geweest. Wat een rotzooi; wat een troep. Gemeen zijn ze daar. Bah. In de haven mag het wat rauw zijn, maar onder mekaar geen problemen. Ja, er was wel eens wat, maar dat is overal. Maar je kon van elkaar op aan. Je begreep elkaar en je werkte met elkaar. Je had elkaar nodig.

249

In 1930 ben ik getrouwd. In Rotterdam. Op de kermis hebben we elkaar leren kennen. Op de Smeetslandsedijk. Ik verdiende een berg geld. Velen waren werkloos. Ik niet. Ik verdiende. Ze zagen mij als een hotemetoot. Want in de nacht werkte ik ook. Dat leverde meer op. Want overdag verdiende je acht gulden en 's nachts tien gulden. Toen. In Puttershoek, waar ik vandaan kwam, verdienden ze per week zoveel als ik in anderhalve dag verdiende. De haven betaalde best. Later werd er garantieloon ingevoerd. Eenentwintig gulden per week. Zodra de baas merkte dat je aan je garantieloon was, stuurde hij je naar huis. Soms midden op de dag. Dan hoefde hij je niet meer te betalen. Als je aan de twintig gulden zat, dan gaf hij je een daalder en dan kon je opsodemieten. Zo ging dat.

Een houtboot. Eindelijk is-ie leeg. Maar de sjorrings, soms nieuwe draden, lagen over de deklust heen en vast aan de stutten. Met een grijper gaan we over de deklust heen en een sjorring blijft eraan haken. Ja, die hijs liet je niet meer los, dus ging de draad mee. Ik zeg, dat is een mooie draad, die is voor Dries. Want zelf hadden we niet zulk mooi spul. Een prachtige, mooie soepele draad. Hup, de bunker in.

We varen met de kraan naar het schip dat op de boeien ligt. Met zes kranen tegelijk. Aan elkaar gekoppeld. Twee aan twee. De laatste kranen vastgemaakt met een nieuwe draad. Maar ach, er komt zoveel kracht op te staan, dat de draad het begeeft. Ik was er zelf niet bij. De volgende dag komt die ouwe en zegt: Ik zal jou es een daalder inhouden. Ik zeg: hoezo? Nou die draad, die nieuwe, is naar de sodemieter. Ik zeg: daar kan ik niks aan doen; die draad is van mij! Geen donder mee te maken. Vier daalders! En daar was niks aan te doen.

Koper lossen. Grof kopererts. Een nieuwe vinding is er gedaan. We gaan het gemakkelijk krijgen. De baas zegt: jullie hoeven niet meer zo stom te doen om het erts te scheppen, maar we hebben een lange bak. De bak wordt aan de kraan bevestigd en de baas roept: Kijk naar mijn klauwen, dan kan je wat leren! Deze grijper zou alles weg halen. Hij beduidt dat de grijper open moet. De kraanmachinist doet dat. De grijper gaat onderdeks. Ha, ha, lacht de baas, dat heeft nog geen mens. Kijk goed allemaal. Hij laat de grijper dicht klappen. Pats. Maar, als de grijper zich sluit, wordt hij hoger. Prompt gekraak en gekraak. De grijper zit klem. Kan geen kant meer uit. Een grote vloek. Hij weet het zelf ook niet meer en zegt: stik! En hij loopt weg...

We betaalden zelf een kwartje in de week. Daarvoor kochten we thee. De machinist zorgde voor heet water en dan zetten we zelf thee. Lekker heet. Je bent dan van het gedonder af om steeds zelf je kruik mee te nemen. De meesten deden dat wel. Die sjouwden elke dag. hun kruik mee.

Als de thee klaar was, dan riep de machinist: Dries klaar hoor! Dan moest ik altijd even schijten.

Begrijp je?

Op een keer kwam de ouwe. Ik was bij de machinist. Thee drinken. Waar is Dries? Niemand geeft antwoord. Ik kom naar buiten. Waar zit je? Ja baas, ik moest even bouten. Niks mee te maken. Ik hou een daalder in. Ja maar... Geen pest mee te maken. Een daalder. Protesteren had geen zin, want dan kon je gaan.

De lijfspreuk van mijn baas was: Ik wil geen mensen met hersens, alleen met klauwen!

Als je aan boord stond boven, en beneden waren ze juist een korte pauze aan het houden of koffie aan het drinken, dan pisten we naar beneden dat het op de schoppesteel kletterde. Wat ze dan allemaal zeiden beneden, dat is niet op te schrijven.

Ik ben met de kraan mee naar het buitenland gegaan. In de Oostzee. De stuwadoor moest mensen en materiaal leveren. Kolenboten lossen moesten we. Wagons vol kolen gingen naar het oostfront. Daar heb ik een redelijk goed leven gehad. Regelmatig was er wat kapot natuurlijk. Soms gaf je met een moker een rotklap. Dat suggereerde dat er iets kapot was.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Frans (1909),

Ik ben 4 oktober 1909 geboren, in Rotterdam. In noord. Ik woonde toen in de Verbraakstraat. Mijn vader had een tuinderij. Die was bloemist. We hadden thuis acht kinderen. Armoede hadden we niet, maar ik was elf jaar, toen moest ik al mee naar het land. Je moest mee helpen verdienen. Ik kwam een goeie kennis tegen, dat was mijn zwager zijn vader. Die was heibaas en daar kon ik dan bij komme en daar heb ik dan een paar maanden geholpen aan de heistelling. Maar ja, dat zinde me ook niet. Toen heb ik ook die vordering meegemaakt, november 1944.

D'r was een man, die had kippen gestolen. We hadden een kippenboot en die man had telkens een kip in de Technische Dienst gebracht. Enne 't is afnokke en hij wil die kippen halen. Toen staan d'r

Sjaak van der Velden, 2025

controleurs van de S.V.Z. zo te kijken. Wat doet die man. Je had zo'n luchtcompressor in de Technische Dienst. Hij pakt die slang en gaat quasi z'n fietsband op staan pompen. Maar daar komt die vent van de S.V.Z. en die ziet twee kippe legge. Hij zegt: die kippen zijn van jou. Hij zegt: hoe kom-ie daar nou bij, jo. Die zijn niet van mijn. Maar hij moest mee naar het vlotje, de rivierpolitie. Toen zegt die vent van de S.V.Z.: ik heb hier een man bij me en ik verdenk hem ervan, dat-ie kippen heeft willen stelen. Die vent van de S.V.Z. gaat weg en die vent van de Rivierpolitie, die zegt tegen die knul: nou, je gaat hiernaast maar in een kamertje zitten. Enne, effe naderhand moest die jongen weer bij die agent komen. Toen zegt die agent: jo, zeg nou maar dat je ze gepikt hebt, dan kan je naar huis. Hij zegt: want je verpest mijn hele avond ook, want ik moet hier nou ook blijven. Toen zegt die jongen: ja maar, ik ga toch niet bekennen als ik ze niet gestolen heb. Dat zou u toch ook niet doen? Maar hij moest weer dat kamertje in. En dat ging zo een keer of vier achter mekander. En toen is het zo'n uur of negen en toen had je net de ondergaande zon, die kwam net op die tafel, waar die kippen lagen. En toen moest-ie weer bij die agent komme. Toen zegt die agent: blijf-ie nou volhouden, dat je ze niet gestolen hebt? Ja, natuurlijk. Ik heb ze niet gestolen, ze zijn niet van mijn. Toen zegt die agent: nou, dan zalle we de hond d'r bij halen. De hond zal het uitwijzen. En toen denkt die man: potverdikke, nou moet ik oppassen. Nou scheen net die zon op die kippen. Die man pakt die kip op en legt ze in de schaduw. Een klein beetje verder op die tafel. Toen wordt die agent kwaad. Hij zegt: hé, dat moet jij niet doen, daar moet je met je klauwen afblijven. Hij zegt: want nou heb ik niks meer aan mijn hond. Want die lucht van die man zit an die kippen. Maar die man dacht natuurlijk: dat moet ik juist hebben. Nou ja, hij mocht naar huis. Het was niet te controleren. Je maakte natuurlijk van alles mee, he. Ik heb ze wel meegemaakt, die hadden een grote kalkoen an een touwtje, een meter of tien... en dan liepen ze en dan kwamen ze het hoekje om... en aster nou een vent van de S.V.Z. stond, dan lieten ze het touwtje los.

Ze noemden hem de Zilveren Hiel. Die was NSB-er geweest. Ze zeiden, dat hij een zilveren hiel had. Ik sta aan de wal en hij is bootsman. Toen zegt-ie tegen mij: Frans, kijk es of je een latje ziet van een meter en sla d'r een spijker in. Dus ik zoek een latje op en een spijker. Maar wat was nou het geval? Hij stond te bootsen bij de kombuis en daar leeën allemaal van die lekkere, gebraden karreboudes. Maar die tralies waren zo'n stukkie van mekaar en hij kon z'n hand er niet doorheen krijgen. Maar met die stok met die spijker kon hij er tussendoor. Dus hij staat te bootsen en gelijk lekker te eten. En net wil-ie d'r weer een pakken, dan komt die kok binnen. Met zo'n mes. Hij zit die bootsman achterna om het ruim heen. Nou, wat doet die knul? Die kiest de wijste weg. Hij schiet de gangway af...

De directeur loopt op de kade langs een wagon. D'r staat d'r eentje in, die staat te roken. De directeur draait ze eige ineens om. Hij zegt: wat zie ik? Sta je te roken? Hij zegt: twee dagen kuieren! Toen zegt Jan: als ik nou een dag hardloop, is dat ook goed? Die maakte d'r een geintje van. Die Jan, dat was een schooier hoor. De directeur staat met de hoofdbaas in een ruim te kijken... een suikerboot... En zo staan ze tien minuten naar beneden te kijken. Het begint die Jan te vervelen. Die doet zo z'n broek naar beneden... Hij roept: kijk er nou maar es lekker in... Staat-ie zo met z'n blote kont...

Wij hadden een Hagenees, die was zo breed. Hannes heette die. En dan lieten ze balen van vijftig kilo van zo'n zes meter hoog van een klamp vallen en dan ving-ie ze op. En dan zag-ie zó die kop gaan. Hij werd in vaste dienst genomen. Maar toen moest Hannes es een keer buitenboord bukken en in een tijd van een kwartier was-ie van de kaart. Zo lang as-ie nou maar overend kon staan, was-ie geweldig. We hadden es een vleesboot. En Hannes... Ja, je pikte allemaal wel es, he. Als alle havenarbeiders,

die gestolen hadden, een hand afgehakt werd, dan liepen ze allemaal met ene hand. Enne Hannes, zo'n stuk vlees, zeker een kilo of twintig. Hebtie gepikt. En dat hebt-ie in een zak gedaan en die hebt-ie tegen de kraanpoot angezet. Dat was aan de Merwehaven. Havenarbeiders hadden dat gezien van Hannes en die hebben dat stuk vlees d'r uitgehaald en een grote kei in die zak gestopt. Enfin, het is afnokken en Hannes komt uit die boot. Hij loopt naar die kraan toe, pakt die zak en slingert die zo over z'n nek en hij gaat over de dwarswal naar Schiedam. Met z'n zwager. En ze komme in Schiedam en ja, je weet hoe een mens is. Hannes kijkt in die zak... Had-ie met die grote steen lopen sjouwen. Hij vloekte bij het leven. Nou, je kan nagaan, we hebben kromgelegen.

Het is in de haven zo, hoe zwaarder of het is, hoe beter leven of je hebt. Je kan beter stukken hebben van vijfhonderd kilo as van honderd kilo. Want van honderd kilo verlangen ze van je dat je het verzet. En van vijfhonderd kilo weten ze toch dat je er niks an kan doen. Wij hadden een boot; die had allemaal legertanks in van vijftig ton. Met een bok werden ze gelost. D'r stonden er twee op de kant en die stonden in de weg. Toen is de baas met de spoorwegen gaan bellen of ze een locomotief konden sturen om die tanks weg te trekken. Dat kon niet. En toen zegt d'r ene knul, die had in de oorlog gezeten bij Westerling in Indie: wat is er aan de hand, jo, moeten die tanks weg? Ik zal ze wel effe weggrijden. En die stapt op die grote tank, een beetje manoeuvreren en die rijdt die tank een end weg. Toen nummer twee. Nou, die knul was ineens in. Als een heel bedrijf ineens omhoog zit, omdat ze niet weten waar ze die dingen moeten laten en dan komt er zo'n knul, zo'n jongen die zegt: ik zal ze wel effe wegbrengen. Nou, dan kan je ineens geen kwaad meer doen.

Het is in de haven, mits je je verstand gebruikt, heel goed. Het is afwisselend. Je hebt een hoop bedrijven, wat eentonig is en in de haven heb je ... de ene boot is makkelijk, de andere boot is weer es wat lastig, maar het is afwisselend. Ik heb er nooit een hekel an gehad. Ik heb het altijd met plezier gedaan.

Die directeur was een slechterik. Ik heb het meegemaakt. D'r loopt een jongen op het Marconiplein, die is te laat. Die had ze eige verslapen. De directeur komt an en hij zegt: jo, wat ben je laat. Kom op, stap in de wagen. Die jongen denkt: go, wat een fijne baas. Hij stapt in de auto. De directeur komt op de zaak en zegt tegen die hoofdbaas daar: ik heb een knul in de wagen, die is te laat. Geef em een paar dagen kuieren. Ja, zo was-ie, hoor. 't Was niet zo'n beste.

De overgang van de Merwehaven naar de Beatrixhaven was een ellende. Van mijn huis naar de Merwehaven was ik op de fiets, pakweg, in een kwartier, twintig minuten. En naar de Beatrixhaven was ik een uur kwijt. Ik heb het gehad, dat het glad was en dat ik moest lopen, dat ik in de nacht om half twee uit de Beatrixhaven kwam en dat ik om zes uur hier bij "Neptunus" op een bankie zat. Dat ik het hele stuk had moeten lopen. Het was zo glad. Nee, dat viel niet mee. Maar ja, ik kan niet anders zeggen: ik heb er gezellig gewerkt.

Je had elke dag lot. Je had wel es lastige schepen, dat je bij jeeige denkt: ik ben blij as-tie opgesodemierd is. Boten met gezaagd hout... Dat je dat moet uitvloeren en zo. Maar balenboten, dat was altijd leuk.

We hadden aan de Beatrixhaven een magazijn en daar stond van alles in. Als je nou iets nodig had, dan moest je naar de baas, naar de botenbaas en die moest een briefie schrijven voor, late me zegge, een stuk gereedschap en dan kreeg-ie het mee. Maar je moest het weer terugbrengen ook. Wat ging nou de directeur zeggen? Die vent, die in het magazijn staat, die kost met sociale lasten mee vijfenvijftig, zestigduizend gulden. Hij zegt: als ik die vent nou wegdoe, dan kunnen ze voor vijftigduizend gulden stelen, dan ben ik nog dezelfde. Dus, die vent die moet weg. In twee weken tijd zat er geen spijker meer m het magazijn. Die ging met een grote boormachine naar huis, die pikte dat

mee naar huis. In twee weken tijd was alles weg. Dat had-ie natuurlijk nooit voorzien. Dat zijn van die domme gezegdes.

Het was in de haven zo. Je kon een uur overwerken, je kon anderhalf uur overwerken, maar dan ging-ie het bekijken, he. Dus d'r lee bijvoorbeeld nog dertig ton in. Die kon je d'r uit halen in anderhalf uur. Maar dan zei je: jongens, kalm an. Dan lee d'r nog vijftien ton in na anderhalf uur. En die moesten d'r uit. Nou, langer as anderhalf uur is een taak. Dus dan was het: ja, jongens, die vijftien ton moeten eruit. Na die anderhalf uur waren die vijftien ton er in een tijd van een kwartier uit. Dan was je taak goed. Je kon je loon maken.

Die botenbazen waren ook niet zo jofel somwijlen. Dan zeeën ze tegen mij: Frans, die boot moet vanavond dicht, hoor. Want er wordt vannacht niet gewerkt. Dat zeggen ze dan om een uur of twee, he. Maar, dan zie je ze niet meer. Ja, hij moet dicht. Toen werkten we tot vijf uur. Gooi je nou om tien over half vijf dicht, dan gooien ze hem gauw dicht die jongens, dan lopen ze om tien voor vijf op de kant. En dan zegt die hoofdbaas: he, wat ga je nou doen, he. Tien minuten te vroeg, he. Krijg je op je donder. Gooi je tien voor vijven dicht, dan doen ze het zo langzaam. Dan laten ze om vijf uur wat ze in d'r handen hebben vallen en dan gaan ze naar huis. En dan legt die boot half dicht. We hadden een knul, Nelis... Ik zeg: Nelis, je werkt verkeerd. Hoe oud ben je? Hij zegt: negenendertig. Ik zeg: Als je zo blijft werken als je nou doet en je bent vijftig, dan ben je versleten. Je moet niet zoveel mogelijk werken, maar zo makkelijk mogelijk. Ik kan ook een baal van honderd kilo tillen, maar als het makkelijk gaat, moet je het makkelijk doen.

Havenbaronnen... Je bent als mens verplicht goed voor je mensen te zijn en ben je dat niet, dan ben je een schoft. En je bent als arbeider verplicht, as ik me eige verhuurt om m'n job te doen, dan doe ik m'n job.

We hebben d'r allemaal belang bij dat de zaak goed loopt. Een havenbaron heeft er belang bij, maar ook het personeel heeft er belang bij. Je gaat toch niet het bed, waar je slaapt, beschijten bij wijze van spreken. Dat vind ik dom...dom. Je zal onder die havenbaronnen schoften hebben, maar je hebt onder het personeel ook schoften.

Ik zeg niet dat het altijd veilig is. Want weet je hoe dat nou gaat? Je maakt een hijs en je weet dat-ie niet goed in mekaar zit. Die bootsman zegt: ik laat die hijs staan, want die is niet goed. Jo, doe niet zo vervelend, roep-ie naar boven. Die hijs daar ken je onder gaan legge slape. Terwijl je weet dat-ie niet goed is. Maar je heb een hekel om hem over te maken. Die bootsman staat altijd in dubio. Haalt-ie hem op, dan zeggen ze buitenboord: he, bootsman, ben je nou bedonderd, die hijs moet je niet ophalen, want hij is levensgevaarlijk. Maar laat-ie hem staan, dan krijgt die van de binnenboordploeg op z'n donder. He jo, die hijs is goed hoor. We doen d'r niks an, die hebbie maar op te halen. We hebben 's een keer een boot gehad, die had niet in de brand gestaan maar die had broeilading. Dat was vismeel. En nou kan je zien, dat de mensen feitelijk dikwijls dom zijn. We gaan die boot opengooien en een walm komt eruit. D'r gaan jongens die boot in en ik zeg: dat houen ze nooit uit. Die jongens stikken. Na een kwartiertje komme ze uit het ruim: uche uche, het is niet uit te houen. Ik ga naar de baas en ik zeg: baas, die jongens komen d'r uit hoor. Ze houen het niet uit. Hij zegt: kenne ze het niet uithouen? Kom maar mee. Hij zegt tegen die jongens: jongens, je krijgt dubbel verhoogd taakloon en vijf gulden extra. En ze gaan d'r in en ze blijven d'r in. Ik zeg tegen die jongens: wat benne jullie toch stom. Je waagt je gezondheid. Ik zeg: as je het niet uit ken houe voor niks, ken je het voor een tientje ook niet uithouen. Je ken het uithouen of je ken het niet uithouen. As je het niet uit kan houen, kan je het voor duizend gulden ook niet uithouen. Tja, het is gewoon dommigheid dan, he.

Ik had Turken, Marokkanen, Italianen, ik had Duitsers, een paar Ieren had ik d'r bij. En dan moet je precies weten wie je bij wie moet zetten, want zet nou geen Turk bij een Marokkaan, want ze steken mekaar dood. Een keer, het kwam zo uit, toen zette ik een Duitser bij een Ier in het ruim. In een tijd van tien minuten trokken ze mekaar over de balen heen. Zo waren ze aan het knokken.

Ik heb een paar vakanties in Echten doorgebracht. 't Was zó en voor een redelijke prijs. Ja, die baas moet toch de volle mep betalen en dan legt het an zo'n baas... Toen wij d'r waren spraken we zo'n Amsterdammer, die was d'r voor veertig gulden per week. Wij moesten, geloof ik, toentertijd negentig of vijftien negentig betalen.

Maar ja, 't is nog voor niks hoor. En mooie huisjes en een mooie omgeving. 'k Heb ervan genoten.

Ik neem aan dat zeker vijftig procent van de mensen, die nu staken en die altijd hebben gestaakt, dat die staken uit angst. Dat as ze niet zouden staken, dat ze door collega's nu op het moment of naderhand gepakt worden. Want als je iemand in de haven letsel wil toebrengen, kan dat altijd hoor. Makkelijk. Heus, ze zijn niet allemaal zo voor die staking. Het is met een staking zo, als ze vier weken staken, dan zijn de mensen een jaar achteruit, hoor.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Gerrit (1916)

Ik heet Gerrit en ik ben drieënzeventig. Ik ben in Rotterdam geboren op de Nieuwe Markt bij de Botersloot. We waren thuis met z'n zessen, m'n ouders en vier kinderen. Mijn vader was koetsier. Hij was bij Blankenheim & Nolet, daar is-ie dertig jaar geweest. En toen is-ie overgegaan naar de Rouwvereniging Zwaanshals. Als koetsier. Zat-ie op de rouwwagens.

Ik ben op de gewone lagere school geweest. Na de lagere school ben ik gaan werken. Ik ben begonnen voor een rijksdaalder bij de Gebroeders Koopman in de Crispijnlaan. Een constructiezaak. Ik ben toen ook naar de vaktekenschool gegaan. Ik heb bij Koopman enige jaren gezeten. Toen was d'r weinig werk en ging d'r een stelletje uit. Ik werd ook bedankt en was ik zonder werk. Niet lang, hoor. Ik had al gauw een ander joppie. Toen ging ik op de fiets. Fietsjongen. Bestellingen wegbrengen. Eerst bij een boekhandel en later ben ik bij Hartlieb terechtgekomen in de bloemen. Daar heb ik jaren gezeten. In die tijd ben ik getrouwd en ben ik weggegaan. Daarna ben ik als lasser en brander gaan werken bij Van der Giessen in Krimpen aan den IJssel. Later was d'r ook weer geen werk en dan weet je, dan ga je d'r uit.

Ik ben in de put begonnen, hoor. Toevallig had ik een hele goeie maat. Die trof ik en we zijn altijd bij elkaar gebleven, hoor, toen we in de put stonden. Die bracht mij alles bij. Ik heb het in de praktijk geleerd.

Pakhuismeesteren had in die tijd geen wasgelegenheid. Bij de wc, een fonteintje. Douches hadden we nog niet. Alleen aan De Eersteling had je douches. Maar ja, je gaat niet van pier 2 naar De Eersteling. Maar ik smeerde me altijd in met vaseline, hoor, als ik in het roet zat. Nou, dan was-ie 's avonds klaar en nam-ie een doek en dan veegde je alles schoon. Dan is het ergste weg. Het komt wel weer een beetje terug, maar het ergste ben je kwijt. Ik zeg ook, als je d'r voorzichtig mee bent, dan zie je d'r niet zo erg uit. Als je jongens bij je in het ruim hebt, die gaan staan gooien, dan ga je d'r ook uitzien natuurlijk.

Vuil werk was bij voorbeeld magnesiet. Ja, dat was altijd een rotwerk, hoor. Allemaal wit. Dat gaat d'r warm in en dan hebbie ook wel es goeie balen, maar dan scheurde dat gewoon weg, he. Dat waren gongebalen. Later kreeg-ie dat ook in papieren baaltjes van vijftig kilo. Ook wel in linnen baaltjes van vijfentwintig kilo. Daar gooide je d'r veertig van in een hijs. Maar dat dee je alleen, niet met z'n tweeën.

Als de Scheepvaart-politie aan boord kwam, dan kwamen ze altijd effe vragen: Gerrit, wat zit er in de boot? Nou, dan zag ik ze 's avonds komen als het tijd was om uit te scheiden en dan liep ik langs de ruimen en dan riep ik naar beneden: jongens, kijken jullie uit, de politie is d'r, de havenpolitie. Kijk, je waarschuwd de mensen. En als d'r dan van die honden naar boven komen en ze hebben toch wat in d'r zakken, ja, daar kan ik niks an doen. Ik heb de mensen gewaarschuwd. Maar ik zeg, als je je daaraan bloot gaat geven, dan ben je een lul, he. Kijk es, als ik het had gedaan, dan had ik een schop onder m'n kont gekregen.

Met buitenlanders heb ik ook gewerkt. Kaapverdianen. Die heb ik zo'n jaar of acht, tien, bij me gehad. Dat zijn beste jongens allemaal. Ja nou. Maar ja, ik zeg, die jongens die konden ook niks. Die moest ook alles geleerd worden. Maar ja, toen had ik een assistent bij me, hoor. Dat was, lamezegge, een instructeur, he. Een goeie gozer natuurlijk, die het wel kon. En dan zetten we die beneden. Dan moest die d'r bij blijven en zeggen hoe ze een hijs moesten maken.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Giel (1931), bootsman GEM

Ik ben bijna 40 jaar getrouwd. Mijn vrouw leerde ik kennen op de Binnenweg. Heel gek, maar toch ook weer niet. Op de hoek van de straat stond een bandje van het Leger des Heils. Zij stond er te luisteren. Nou ik ook even. Waarom niet? En zo is het gekomen. En nooit spijt van gehad. Ik was toen 17 jaar. Krap 18 jaar toen we trouwden. Mijn meisje woonde in Zuid en ik in het Noorden. De trams reden niet zo vaak als nu. En ik had er niet zo veel geld voor over. Dus ging het vaak met de benenwagen.

Op een dag zei mijn vader (want ik had geen moeder meer): als jij nou toch met dat meisje blijft gaan, dan kan je net zo goed gaan trouwen. Want dan kan je meisje, als ze dat wil, ook voor mij en je kleine zusje zorgen. Nou dat stond ons beiden wel aan. Ze had toen wel ineens een groot gezin.

Na de oorlog heb ik in het Kralingse bos gewerkt. Mijn vader werkte daar. Het tweede bos werd aangelegd. Daar hadden ze iemand nodig die voor de koffie kon zorgen, de kachel kon stoken en het kleedhok schoonhouden. Nou, dat lukte best en het betaalde goed. Een bruin leven hoor.

Eind 1946 trad ik in dienst bij de GEM. De eerste dag herinner ik mij alsof het gisteren was. Ik wist van de hele haven niks. Helemaal niks. Met een roeiboot word ik naar een schip, dat aan de boeien ligt, gebracht. Dat was in de Maashaven. Paal S. Het was winter, dus erg koud.

De elevatorbaas zet me aan het werk. Ik moest een pijp van de elevator in het tussendek van een zeeschip met een kromme does er aan op de juiste plaats houden. Weet ik wat een does is. Afijn, hij doet het voor, en ik doe het na. Tegelijk moest je het graan bijtremmen en bijvegen. Wat er door me heen ging? Wat een ellende! In het donker, lampje aan. Griezelig. 's Morgens vroeg. Ik denk: hier eet ik geen zak zout op. Maar ja, je groeit er in.

En zo ben ik gebleven.

In het verzegelhok was de verzegelaar in slaap gevallen. Moe van het gesjouw had hij zich na het eten tussen de middag op de grond gelegd. We hoorden hem zachtjes ronken. Toen hebben we twee sigarettenvloetjes nat gemaakt en op zijn brilleglazen gedaan. Kaarsen die we gebruikten om de lak te laten smelten, hebben we om hem heengezet en aangestoken. Boven hem hebben we een deksel op de grond gegooid. Dus met een schrik komt ie overeind, maar de man ziet niks. Zet z'n bril af... Dat is een rel geworden! Hij ziet ineens die kaarsen. Maar dat is een gewaarwording! Later vertelde hij dat hij dacht dat hij al begraven was... Nou, nou, nou. Hij was vreselijk geschrokken, maar hij kon het toch wel waarderen.

Hannes kwam altijd in een net pak naar zijn werk. Steevast droeg hij een wit overhemd met een stropdas. Als hij op zijn werk kwam, kleepte hij zich helemaal om. Overhemd uit, ketelpak aan. Dat was toch wel wat bijzonders. Dat deed niemand. Als hij naar huis ging, dacht je dat de directeur naar huis ging. Wat hadden we gedaan? Hij moest even naar een andere elevator. Zijn witte boord werd uitgelegd en we hebben allemaal met een balpen onze handtekening er op gezet. 's Avonds wou hij zich weer omkleden... en ontdekte wat er gebeurd was. Wij begrepen dat hij het niet leuk vond... Hij ging te keer als een briesende leeuw.

Een van de elevatorbazen liep altijd, maar dan ook altijd met z'n hondje onder z'n arm. Zo'n klein hondje was dat. Op een gegeven moment liep de baas naar beneden en liet het hondje achter. Wij waren aan het bikken en aan het verven. Wij hebben het hondje gelokt en het rode pootjes gegeven, en zijn nageltjes zwart gelakt. Zo hebben we dat beest naar beneden gestuurd. Gelukkig zat ik erg hoog. Ik zal niet navertellen wat die baas allemaal zei...

Als er geen werk was, had je wel eens een vrije dag. Een van mijn collega's was liefhebber van vissen. Met z'n hele uitrusting zit-ie op de rand van de elevator te vissen in de Maashaven. De clown van ons bedrijf, die zo mager was, dat die door een lampegglas kon, kreeg weer een idee. Hij kleepte zich uit, liet zich aan de andere kant van de elevator voorzichtig in het water zakken en zwom onder de elevator door naar de andere kant waar z'n collega zat te vissen. Met het sluike haar voor z'n ogen komt hij kaarsrecht naar boven en vraagt: Mot je mijn hebbe? En hij laat zich meteen weer zakken. Afijn, de visser laat z'n hengel vallen, loopt z'n kanis ondersteboven en rent weg. In de kroeg kwam-ie tot stilstand. Wij hebben toen z'n bullen maar opgeruimd.

Gesmokkeld werd er natuurlijk ook. Vooral sigaretten. De politie, de douane, maar ook de rivierpolitie oefent controle uit. Op een nacht komen we van op stroom met een roeiboot terug. We zijn al gewaarschuwd. Dat gaat meestal als een lopend vuurtje. Mijn maat zegt: Giel, een geintje. Ik ben er wel voor te porren. We wisten dus al dat de politic achter drie grote kisten verdekt stond

opgesteld. Joop zegt: we pakken de fiets, stevig op de pedalen staan, niet omkijken, verstand op nul en racen wat we kunnen. Keihard naar de Maastunnel.

We hoorden schreeuwen, maar wij rijden door. De Maastunnel in, de tunnel door, de roltrap aan de andere kant naar boven, en wie staan daar? Juist. Dat was natuurlijk al doorgegeven. En wij hadden niet anders verwacht. We keken elkaar aan en lachten eens. Wij vragen: waar is dat goed voor dat u ons aanhoudt? Want we hadden echt niks bij ons. Waarom houdt u ons aan?

Ja. even geduld, er komen zo direct een paar mensen aan die jullie wat willen vragen. En ja hoor, daar komen de politiemensen, die achter de kisten stonden, buiten adem aan. Die waren ook op de fiets. Wij wilden eens even in jullie tassen kijken. Ga je gang. Niets te zien. Waarom rijden jullie zo hard, en waarom reageren jullie niet als we roepen? Niets gehoord.

De jongens die misschien wel wat bij zich hadden, hadden in elk geval mazzel gehad. Die konden door.

De bootsman, waar ik veel mee samenwerkte, had altijd een liter thee bij zich. Elke dag. Met veel suiker er in. Dat vond-ie lekker. Op een dag is de fles half leeg. De volgende dag weer. Tot drie keer toe. Giel, zegt de bootsman, morgen weet ik wie me dat flikt. Hij is naar de drogist gegaan en kocht senepeulen. Daarvan zet hij een fles thee. Flink sterk. Veel suiker er in. Dat verdoezelt de smaak.

De andere dag zegt de bootsman: let op, vandaag meldt de dader zich. En ja hoor, het was nog geen twee uur 's middags toen hij het ruim niet meer uit kon. Van de bootsman kreeg-ie er nog een pak slaag overheen. Reken maar gerust dat dat de laatste keer is geweest...

We hadden een bootsman, een prima vakman, die de gewoonte had, boven op het slingerschot van het schip te gaan zitten, dan kon die het hele karwei goed overzien.

Beneden hem, een meter of 5 lager, zat er ook een man. Die had een kaal hoofd. Op z'n gemak zat-ie in het graan. Even een blasie te nemen. De bootsman haalde z'n pruim uit z'n mond en zei: let op daar gaat-ie. En dan gooide hij zijn pruim precies op die kale kop. De smerlap.

Die man keek natuurlijk op, maar dan waren wij al uit het zicht. Later hoorden we van de collega's: dat ze nou gooien is tot daar aan toe, maar met zo'n hard ding erin? Die man heeft gewoon een gat in z'n kop. En het bloed loopt over z'n gezicht.

Aan boord waren ook altijd ratten. Wat wil je. Graan, graan en nog eens graan. Het lijkt een sterk verhaal, maar ik heb het zelf meermalen gezien. Een van het volk was specialist in het ratten vangen. Hij was er niet bang voor en ook niet vies van. Hij beet ze de kop af. Echt. Niet te geloven. Hij bond twee ratten met de staarten aan elkaar. Liet ze weer los. Elk wil een kant op. Maar je begrijpt, dat gaat niet. Krijzen dat die krenge dan deden...

Smerige schepen waren het. Het was geen uitzondering als er twintig ratten werden gevangen. En dan waren ze niet allemaal gevangen. Oh, nee. Op een dag, een praatje met de stuurman. De stuurman zegt: 'voor elke gevangen rat, krijg je een pakje sigaretten.' Nou, dat was vlak na de oorlog. Mijn collega vangt twintig ratten en brengt ze naar de stuurman. De stuurman verbaasd en redt zich er uit: 'Zo heb ik het niet bedoeld.' Wat er gebeurde? De zak met ratten wordt leeg geschud in de hut van de stuurman. De rattenvanger moest rap weglopen. Van boord af. De stuurman ging hem na met een revolver in zijn hand. Gelukkig heeft hij de vanger niet gevonden, want de stuurman had hem doodgeschoten.

De schepen hadden toen nog tussendekken. En als zo'n boot leeg moest, was je de hele dag aan het scheppen en sjouwen. En soms, ik mag wel zeggen vaak, meerdere soorten graan in een ruim.

Gescheiden door een kleed. Want de partijen moesten natuurlijk wel gescheiden blijven. Tot aan het

dek waren de schepen gestuwd. Op je buik moest je het graan uit de zij halen. Veel ruimte had je niet.

Als ik dat vergelijk met hoe ze dat nu doen. Sjonge, wat hebben wij getobd vroeger. In een schip 200 ton rogge, 160 ton haver, 300 ton blauwmaanzaad. En dat allemaal in een ruim. Soms lag je een halve dag op je buik, met je handen het graan bij te gooien. Het graan werd ook veel in balen vervoerd. De bootwerkers sneden dan de touwtjes door, zodat het graan los gestort kwam te liggen. Want wij losten het graan niet in balen, maar met de elevator. Ze maakten als het ware een put in de balenpartij. Door het opensnijden van de balen liep de put vol en kon de elevator het opzuigen. Waarom ze het in balen vervoerden? Ik weet het niet. Zo werd het aangeleverd. Dat vroeg je je niet af, je werkte.

Ik ben niet zo'n klimmer. Want als je bootsman bent dan moet je ook kapotte pijpen bovenin repareren. De pijpen van een elevator noemden we de takken. Een noodverbandje leggen is een korte reparatie. Dat kwam nogal eens voor.

Mijn baas zei: de pijpen moeten het werk doen, jij niet. Dus, en daar ben ik hem nog dankbaar voor, leerde hij mij de kneepjes van het vak. De pijp een halve meter verleggen en beslist niet verder. Dan hoef je maar kort bij te tremmen.

Als je 's avonds thuis kwam, herkende je jezelf niet meer. Onder het stof. In graan zit veel stof. Je houdt het niet voor mogelijk. Als je je neus snoot. kwam er veel meer uit, dan er ooit in gekomen kan zijn. Het is onbegrijpelijk.

Als aflaadcontroleur word je ingezet bij alle soorten controlewerkzaamheden. In het stukgoed, in het graan, in de kolen, in het erts. Het graan had mijn voorliefde. Je krijgt er interesse in, zo zelfs dat het een stuk van je leven wordt. Ik mag het nog graag zien. Nog graag een praatje maken met mensen die in het graan werken. En dat doe ik nog regelmatig.

Later werd ik verzegelaar. Dat is monsters nemen en die monsters verzegelen. Dat dat een vertrouwenskwestie is, spreekt voor zich. Als je een cachet van je werkgever in je broekzak mocht dragen, nou mensen dan heb je het een eind geschopt hoor. Wanneer je van het graan, erts of wat dan ook een monster hebt genomen, dan moet je de sluiting van het monsterzakje verzegelen. Dat doe je door een lakstaaf boven de vlam van een kaars te verhitten, dat op de sluiting smeren en een afdruk met je cachet op de lak te doen. Zonder het zegel te verbreken kan je dan niet meer bij het monster komen. Monsteren in de kolen deed ik niet met het allergrootste plezier. Aan het eind van je karwei ken je jezelf niet meer. Zwarte kolen zijn nou een keer niet wit.

Als de weger in de elevator daar alleen zou staan, is de verleiding groot om de boel te flessen. Hoe dat kan? Nou, stel dat een lichter 30 ton graan moet hebben. De assistent staat aan boord om het karwei in de gaten te houden. Nou zegt de schipper: ik wil wel 5 ton meer hebben; dit is het me waard. En hij laat in z'n hand zien hoeveel het hem waard is. Dan komt de assistent boven en vertelt dat aan de weger. Als nou de weger alleen zou zijn en de assistent komt met het voorstel van de schipper, dan gaat de weger beslist voorgaats. Maar staan er nou nog meer in de toren, zoals de controleurs, dan durft-ie dat niet. Daarom al dat controlewerk.

Maar er zijn natuurlijk mazen in het net. Want toen woonden de wegers op de elevator. Wat deden die? Die lieten de toren vol lopen. Zo'n ton of 5. Aan het einde van de werktijd stopt de machine wel, maar in de sluis zat nog genoeg. Dan kwam 's avonds de lichter in het donker en dan kreeg-ie toch zo'n 5 ton meer.

Als je de weger Bart niet kende, dan werd je geflest waar je bijstond. Dat ging zo. Hij droeg een lange jas. Hij stond naast de bascule waar de balen in een hijs werden gewogen. Elke hijs ging over de

schaal. Zijn jas wapperde altijd een beetje. Onder in de zoom van zijn jas zat een ons-gewicht. Bij elke weging kwam die slip van zijn jas bij de gewichten. Even laten rusten. Laten we zeggen zo'n 200 à 300 keer per dag. Dat is toch, als er koffie gewogen werd, 200 à 300 kilo koffie. Per dag. Zes dagen in de week, 25 dagen per maand. Dat noemen ze je baas spekken. Maar hij zal er zelf ook wel wat van gekregen hebben.

Als verzegelaar was ik bezig, samen met een vrijman. Een vrijman van een ander bedrijf. 's Avonds zijn we om elf uur klaar. Verder blijven heeft geen zin, dus we besluiten naar huis te gaan. Ik sta aan de railing, met mijn jas aan, te wachten op de roeier. Die moet me naar de wal brengen. Ik voel dat er wat in mijn handen geduwd wordt. Maar ik reageer niet. Het voelde aan als een lucifersdoosje. Ik doe het argeloos in mijn zak en geen haar op mijn hoofd denkt aan dat doosje. De volgende morgen tref ik de weger van gisteravond en hij vraagt: Giel, heb jij toevallig gisteravond iets in de handen gefrommeld gekregen? Ik zeg ja, een lucifersdoosje. Hij zegt: En wat heb je er mee gedaan? Ik zeg: weggegooid. Hoezo? Hij zegt: nee, laat maar. Niet meer over praten. Laat het maar zo. Ik zeg: was het dan iets bijzonders? Nee joh, praten we met meer over.

Maar het zat nog in mijn zak. En bij mij ging er ook een lichtje branden. Ik word ingedeeld en fiets naar de plaats waar de instructies volgen. Ik linea recta naar het toilet. Doe het lucifersdoosje open. Zit er vijfhonderd gulden in!!!!

Er was natuurlijk een hijs of wat teveel overgegaan, waarvoor direct werd betaald. Dat had gedeeld moeten worden met de twee wegers die erbij stonden, maar dit keer kwam het in verkeerde handen. Letterlijk en figuurlijk. Ik heb er nooit meer over gepraat, maar het wel in mijn eigen zak gestoken. Wij waren er thuis goed mee. Zo ging het in het graan!

In 1944 hebben de moffen me opgepakt. Samen met mijn kameraad. We werden naar het Feijenoord-stadion gebracht en daar in wagons gefrommeld. Op transport naar Duitsland. Bepaald geen leuke tijd. We kwamen in het doorgangslager van Dachau terecht. Dat is de goede kant van het kamp. Want we verbleven daar wel, maar we werkten in Munchen. Elke dag werden we met zo'n 12 mensen met een auto gebracht en gehaald. Dus we hadden een beperkte vrijheid. Je gelooft het niet, maar ook daar werkte ik in de bakkerij. Dat komt eigenlijk door mijn kameraad. Die zei: als we moeten opgeven wat voor werk we in Holland deden dan zeggen we allebei: in de banketbakkerij. En dat is gelukt. Hij wist er wel geen barst van, maar we kwamen allebei in de bakkerij terecht. Dus honger hebben we niet gehad.

Op een dag werd Munchen zwaar gebombardeerd. Tegenover onze bakkerij was een bierbrouwerij, waaronder een grote schuilkelder was. Alle arbeiders vluchtten daarheen. Daar hebben we 24 uur in gezeten. De uitgang was versperd door stukken puin. Toen we er uit kwamen stond driekwart van de stad in brand. Van de chaossituatie hebben we gebruik gemaakt om te vluchten. En dat lukte. We zijn naar Varsseveld gegaan. In maart 1945 was dat. In het kippenhok verbleven we op een boerderij. We kregen te eten en te drinken tot de bevrijding kwam.

Omstreeks 1953 was er een staking. Voor hoger loon, extra geld voor nachtwerk en zo. Die duurde niet zo lang gelukkig. Mijn vrouw haalde bij familie en kennissen geld op voor de stakingskas van de bond. Vijfenzeventig gulden heeft ze opgehaald. Dat was heel wat. Zelf kreeg ik uit de kas elf gulden. Twee keer, want de staking duurde twee weken. We hadden beter zelf die vijfenzeventig gulden kunnen houden.

De mensen die aan boord van de elevator woonden, konden moeilijk met een staking meedoen. Want hun woning was op het werk en omgekeerd. Ze woonden goedkoop en de woningnood was groot. Nu woonden ze niet voor niks hoor. Zo gek waren die werkgevers nou ook weer niet. 's Morgens om zes uur de kachel opstoken voor de nodige stoom. Om zeven uur met een roeiboot naar de kant om het werkvolk op te halen. En dat allemaal voor noppes. Altijd moest er iemand aan boord zijn. Al was het alleen maar om de draden te laten vieren. Soms moest dat midden in de nacht. Want als de zeeboot hoger of lager kwam te liggen, dan moesten de meerdraden langer of korter worden gemaakt. Dat was de huurprijs.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Gijs (?), Blauwhoed

We woonden in de Schoutenstraat, ik vergeet dat nooit... en toen hadden we één paar schoenen. 's Zondags mochten we dan naar buiten de straat op en dan moesten we steeds met z'n drieën van schoenen verwisselen. Om de beurt een ogenblikje naar buiten.

Toen moest je nog schoolgeld betalen. Dat moest je dan mee naar school nemen en dat kostte toen vijftien centen. En dikwijls dat ik 's maandagsmorgens tegen de meester moest zeggen, dat ik het van de week wel mee zou brengen, want m'n moeder had het niet. Zo waren dus die omstandigheden, he.

Op de lagere school was ik maar een enkele dag. Voor de rest werkte ik bij mijn grootvader op het land. Ik was een paar jaar bij mijn grootouders grootgebracht. Waarschijnlijk vanwege de armoë bij ons gezin thuis. M'n grootvader ging aardappelen delven en dan moest ik ze rapen en gelijk sorteren. 's Morgens vroeg ging ik mee, dan ging m'n grootvader bieten uitsteken en dan moest ik ze kappen. De bladeren eraf kappen. Je moest op je knieën zitten, het was voor dag en dauw, dus't was allemaal nat en ellendig. Toen was ik ongeveer een jaar of zeven, acht misschien.

Toen ik veertien was heeft mijn vader me meegenomen naar het pand St.Job. Daar kwam ik bij ene meneer Sneeuwen en die heeft mij toen aangenomen en toen kreeg ik als loon drieënhalve gulden per week. Toen moest ik beginnen van 's morgens zeven tot 's avonds zeven. Als fietsjongen. Maar ik zag er kennelijk zo slecht uit dat de grote baas daar... die had es in m'n nek gevoeld en die zei: ga jij maar es een paar dagen naar huis. Toen was ik er pas. Toen had ik een opgezette nek van de klieren. Ik weet het nog goed, het was in negentien, denk ik, misschien twintig geweest, toen kwamen d'r vaatjes met roebels uit Rusland. Gouden roebels, want toen was die inlandse situatie met die Witrussen aan het rommelen. Toen voerden ze het geld uit. Toen moest ik als jongen zijnde aan het Maasstation die vaatjes roebels gaan ontvangen. Brijs was onze vervoerder en die stuurde dan zo'n spoedwagentje. D'r was haast nog geen sprake van een auto. Dat spoedwagentje was dan met een paard er voor, zo'n hardlopertje. Die vaatjes moest ik dan brengen op de Coolsingel bij de Rotterdamsche Bank.

Ik was nog maar een snotneus hoor, maar toen kreeg ik opdracht om uit Franse wagons goud te ontvangen. Daar zaten altijd twee chercheurs bij. En dan had ik twintig of dertig kistjes met goud. D'r ging een kleed overheen en dan reden we de Rederijstraat uit langs de Glashaven en dan stond er op de hoek van de Boompjes - 't staat er nog dat gebouw - de Nederlandsche Bank. En dan reden we aan de achterkant, de Scheepmakershaven-kant, naar binnen toe, dan werden de hekken opengeschoven en daar werd het goud gelost. Nou, en ik had zelf geen dubbeltje in mijn zak. Politie-escorte, daar was geen sprake van. We hebben wel es gehad, als we iets bijzonders hadden, dat we een douane meekregen. Daar had je dan een beetje steun aan. Maar als het toen een tijd geweest was als nou, dan had je het maar ene keer kunnen doen.

Toen hadden ze een man nodig aan de koffiepellerij, want Blaauwhoed had daar een koffiepellerij. Daar werd de koffie gepeld, geschoond, gewassen, gepareld, gebroeid en daar zat de hele zaal vol met vrouwen. Toen mocht ik naar de pellerij, met die mokkels gaan werken daar. Maar 'k had toch wel gauw in de gaten dat het niet erg klopte, want iedere vent had daar een wijf.

's Maandagsmorgens was d'r vers brood. Dan moest ik voor Douwe op de Westzeedijk drie kadetjes halen. Daarnaast had je een winkel van de Rotterdamsche Melk Inrichting, daar moest ik voor meneer Neut een onsie kaas meebrengen. En zo dee je voor al die mensen een boodschap. Voor die hield je een cent over, voor die drie centen over en zo kreeg-ie dan een dubbeltje bij mekaar. Aan het Beursstation stond zo'n puddingwagen en dan kocht je gauw een puddinkie, he. Voor een stuivertje. Het gebeurde dikwijls, dat er een orgel kwam in de Herderstraat, want zo heette de straat waar de pellerij was. En dan was het dansen en doen in de schafttijd met die zeelui. En dan was het...bol, he. Dan was het weer gebeurd.

Ik heb zowat twee jaar gewerkt in de pellerij, maar ik had het niet zo bar naar m'n zin. Het werd er zo'n rotzootje, want de één hield het met die en de ander hield het met die enne die mokkels die werden vervelend. Je had een pet op voor de stof en dan trokken ze je pet van je kop. Dan renden ze de zaal uit en dan vlogen ze zo'n ouderwetse zolder op, waar geen licht was en dan gingen ze tussen die klampen staan. En die pet op d'r rug, dat je die pet maar zou pakken, tegen d'r aanhangen en zo... Je kreeg drie of vier vrouwen bij je. En dan werd die koffie gewassen en gedroogd en in grote bakken gestort. Die moesten dan afgetapt en gewogen worden, de zakken moesten dichtgenaaid worden. Dus je had een vrouw staan aan de vulling en die stond dan af te wegen. Dan moest jij het schaalte neerzetten. Een of twee met een steekwagentje en de ander zat ze dicht te naaien. En als-ie dan een twintig balen had en je had geen ruimte meer, dan ging je met die vrouwen de koffie op een klampie zetten.

In 1917 is het Blaauwhoedenveem-Vriesseveem geworden. Onderling tussen het personeel is er zo'n strijd geweest. De Vriesseveemers tegen de Blaauwhoedenveemers. Ze sneden mekaar de nek af. Dat heb ik zelf meegemaakt.

Op een gegeven moment stuurden ze me naar pand Gabah. De buitenbaas van Gabah was weggegaan en bedrijfsleider geworden bij het vrieshuis op Katendrecht. Ik moest naar dat verrotte vrieshuis toe. In de eerste plaats had ik al direct ruzie met een paar knechts, die daar liepen. Je was daar niet welkom, he. Want d'r gebeurde meer als rechtuit. Want ze namen van alles mee. Nou, ik was daar in hoofdzaak voor het buitenwerk, maar als d'r geen buitenwerk was, dan was ik aan dat pand en dan moest ik goederen aannemen, bijvoorbeeld uiers of harten of nieren of wat ook. Je had mensen, die hadden een eigen celletje. Die grote vizaken van de Blaak, die hadden een eigen celletje en die moest je dan helpen en zo.

Bij Thomsen gingen er zeventien bazen tegelijk de straat op. D'r komt bij mij een opkoper het terrein op en die heb ik eraf gejaagd. Als je weer komt, dan sla ik je poten kapot. Die begon: zeg, zeg, hoor es even, heb jij soms nog een mazzeltje hier of zo? Hebbie niet wat in de locker staan? Kijk, en dat deden die loodsbazen, he. Schip lossen, bij voorbeeld katoen. Twee of drie pakken katoen tekort. En die zetten ze in de locker. De volgende boot. Klus koffie. Zoveel balen koffie tekort. 'n Stuk of vijf in de locker. En dan op gezette tijd, dan kwamen die lui langs om het zakie te kopen.

Die ene noemden ze de Maansreet. Dat was zo'n grote, dikke vent en als die voorover stond, dan had je een zonsverduistering zal ik maar zeggen. En d'r liep een hele magere man, die noemden ze de Blikken Teil.

Ik heb het meegemaakt in de slappe tijd, werd ik naar Job gestuurd en daar moesten we werken. Wij waren voorlui, hoor. En toen moest ik in een ploeg suiker dragen. Balen van honderd kilo. En dan gingen de dragers achter je lopen en dan vingen ze het zwiepen van de plank op. Nou, dan ben je over een uur kapot, hoor.

Als je nou balken ontving, dan kreeg ik vlotters. Dat waren geen havenwerkers. Dan was het de gewoonte... laat ik zeggen dat ik vijftig balken moest ontvangen en dan gaven zij op: twee of drie zinkers. Een zinker dat is een balk, die duikt naar beneden en die zit vast of in de grond of blijft onder water leggen of schiet onder je vlot. Ik weet nog goed, die eerste vlotten die ik behandelde, zegt die voorman van die vlotters- want die zetten die balken aan mekaar, die maken er een vlot van - ik kom d'r een paar tekort. Ik zeg: dat kan niet. Ik ga mee naar beneden. Dus ik ging naar beneden en ik ging ze aftrappen. Iedere balk even met m'n voet. En toen stootte ik, he. D'r zat er een onder. Toen hadden ze d'r een paar ondergeschoven. Want wat was nou de bedoeling? Als je nou met dat vlot weggaat, dan gaan zij die balken vissen. Nou, dan kregen ze voor die balken, laten we zeggen, een tientje.

262

Die jongens van de Havenvakschool hadden geen goeie opvang. Het ging zo van: vraag het maar aan die loodsbaas. Nou, die vertelt je wat. Of die zei: jo, sodemieter op. Ik heb wel wat anders te doen. Gaan jullie maar zitten kaarten. Als ik je nodig heb, roep ik je wel. Dan zaten ze met drie of vier man in een of andere opslagloods de hele dag te kaarten. En dat was dan d'r opleiding.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Gradus (?), havencontrole SVZ

Ik heb een fantastische vader en een fantastische moeder gehad. Eerlijk waren ze. Goudeerlijk. En dat kan ik geweldig waarderen. We waren met zeven kinderen thuis, maar we waren hun allen even lief. Geen onderscheid. Thuis was het fantastisch.

We woonden in de Zwijnerstraat, een zijstraat van de Schiedamsedijk. Ik ging school in de Baan. Dat was een tweedeklasschool, een schippersschool of de klompenschool, die was voor de arme donders, die hun vader werkloos was en zo. In de vierde klas ben ik blijven zitten.

Sjaak van der Velden, 2025

Twee jaar heb ik op de ambachtsschool gezeten. Maar ik heb ruzie gehad met de directeur. Ik vond de school wel fijn, want ik ging met plezier naar school. Ik werkte zo hard, dat mijn werkstuk als eerste klaar was. Dat wekte jaloezie bij mijn klasgenoten. Onder de werkbank stond mijn werkstuk. Dat was het proefwerk om over te gaan naar de derde klas. Maar de jongens hadden het aan stukken gezaagd. Uit jaloezie. De etters. Protesteren bij de leraren hielp niet. Ik moest het opnieuw maken. Nou, dat deed ik niet en toen kon ik van school afgaan...

Op een dag sta ik met een collega bij de RSM aan de Maashaven. Er staat een bus met pendelaars. Iedereen hebben we gecontroleerd; niets te vinden. Komt er een havenarbeider de bus uit en roept: Er gaat er een dood in de bus. Nou, ik naar binnen. Zit er een vent die blauw aanloopt. Wat doe je dan? Je maakt zijn hemd los om hem lucht te geven. Wat voel ik? Er zit veel textiel. Wat is er aan de hand? Ze hadden in de textiel gewerkt. Rollen textiel in jute verpakt. Die vent hadden ze omwikkeld met textiel. Maar veel te strak natuurlijk. Dus die man zat in ademnood. Ik roep m'n maat en we trekken die man z'n kleren uit, leggen hem in het gangpad en rollen hem uit het textiel. Als een tornado ging dat. Dat was wel 16 meter textiel. Die vent zegt: mijnheer, u hebt mijn leven gered. Ik zeg: ja, maar jij gaat wel mee naar het vlotje...

Horloges werden ook veel gestolen. Uit schepen die in de Maashaven lagen. Naast de RSM was een open stuk veld. Vaak werd dat voor houtopslag gebruikt. Als je als havencontroleur bij de poort gaat staan, dan gaan de werknemers wel door een andere uitgang. Want je had nogal wat spoorpoorten. We wisten 100% zeker dat er horloges waren gestolen. Dus we stellen ons enigszins verdekt op, achter de stapels stuw hout op het open terrein. Ook iemand aan de poort natuurlijk. Klinkt er opeens een stem op een zangerige toon: We hebben je allang gezien...

Dan ga je wel af.

Later werd ik opsporingsambtenaar. Daar moest ik wel examen voor doen hoor. En dat was niet makkelijk. Als je opsporingsambtenaar bent, mag je de mensen bij de poort staande houden. In de praktijk werkt het meestal andersom. Je controleert eerst of iemand iets bij zich heeft dat uit de lading afkomstig kan zijn en dan pas vraag je naar zijn antecedenten. En als iemand inderdaad iets van de koopmansgoederen in zijn bezit heeft, dan ga je over tot aanhouding. En de aanhouding dient om de verdachte voor te leiden aan de hulp van de officier van justitie. In dit geval is dat de wachtcommandant van de rivierpolitie. En die geeft het over aan de recherche, waarop de rechter uiteindelijk uitspraak doet.

De 'Havencontroledienst' heeft als taak het bewaken van schepen in de Rotterdamse haven. Daar ben ik in dienst getreden in 1946. Eerst als controleur in het ruim van een schip. Daar moest je erop letten dat de havenwerkers niet rookten of iets uit de lading gapten. Dus mensen in de gaten houden. Nou moet ik eerst zeggen dat ik geen kwaad woord kan horen over havenwerkers. Natuurlijk zijn er enkele kwaai onder, maar dat heb je overal. Maar in het algemeen zijn havenwerkers beste mensen. Werken hard en zijn in hun optreden beslist menselijk. Maar omdat ik een uniform droeg, kon je moeilijk tot samenwerken komen. Ik had een heel andere functie. Mijn instructies zijn: er mag niet gerookt worden. Nou, als die instructie geldt, dan geldt die onder alle omstandigheden. Ook al werkte men in de balen suiker. Dan gebeurde het natuurlijk meer dan eens dat men toch met een strootje het ruim inkwam. Dan moest ik wel optreden. Want verbod is verbod. Zo is dat. Dat werd niet altijd in dank afgenomen. Op een dag ook. Ik zeg: 'joh, maak die sigaret even uit.' Antwoord: 'ik heb met jou geen pokke te maken.' Ik zeg: 'nee, met mij niet, maar

wel met de veiligheid. En daar sta ik voor. Voor jullie veiligheid.’ Na wat praten krijg je dan wel begrip, wordt de zaak gesust en gaat het karwei weer verder. Tenslotte heb je ook een preventieve taak.

Bij een staking moesten wij dienst doen bij het gebouw van de S.V.Z.. De politie is er ook bij. Ik dacht wel steeds, toen ik daar stond: die staking gaat weer over en dan moeten we toch weer verder. Dus je probeert je een beetje een te voelen met de havenarbeiders.

We bewaken dus de gebouwen. En daar komen bussen met honderden stakers. Een delegatie van hen vraagt de directie te spreken. Ik zeg: joh, die is er wel, maar je kan niet met 10 man naar boven. Laat de woordvoerder van jullie maar met mij meegaan, dan zal ik zien wat ik voor jullie kan doen. Ik ga met hem mee. Afijn, met twee man ga ik het gebouw binnen. Ik zeg: ontvang die mensen nou, anders gaan straks al je ruiten er aan. Het was prima. Er is binnen gepraat. Veel gepraat. Wat weet ik niet, maar het liep goed af. Daar was ik toch wel blij om.

Ik vierde mijn 25-jarig jubileum. Dat was een groots feest. Daar denk ik nog met plezier aan terug. Als je 25 jaar in dienst was, dan werd je op de Pieter de Hoochweg uitgenodigd en dan kreeg je een heklicht. Een achterlicht op een vaartuig. Het grote heklicht kreeg je dan mee tot de volgende jubilaris. Pas dan kreeg je een mooie kleine van koper, die nu nog hier in huis een ereplaatsje heeft. Als het erg koud was, dan deed ik kranten onder mijn kleren. Dat hield de wind tegen. Maar ook in mijn schoenen. Vooral op de fiets naar je werk toe, als het in de winter erg koud was. Ik verzeker je dat kranten goed helpen tegen de kou.

Ik herinner me het als de dag van gisteren. Bij onenigheid tussen de havenarbeiders en de havencontroledienst, kwam de directeur van de dienst en zei: als jullie je niet schikken naar de instructies van de controleur (niet wat het werk betreft: want daar heeft-ie geen pest over te zeggen) dan zijn jullie allemaal ontslagen. Nou gelijk. Het bleef stil... Men ging aan het werk.

Alle havencontroleurs moesten aan het eind van de dag een briefje inleveren. Een rapport. Daar moesten alle bijzonderheden op worden gezet. Ook als er aan een partij goederen schade was. Alleen maar constateren dus. En opschrijven. En de stuurman op de hoogte stellen. De stuwadoorscontroleur moest dat ook doen, maar met een andere achtergrond. Kijk, als een beschadigde doos al aan de wal is gezet, dan kan de stuwadoos zeggen dat dat al aan boord het geval was. Maar wij constateerden het alleen aan boord. Aan het einde van de dag zei je ook aan de loodsbaas je bevindingen van die dag.

Zo kon het gebeuren dat de loodsbaas betere gegevens kreeg van de havencontroledienst dan van zijn eigen personeel. Ook dat gaf wel eens wrijving...

Dansen hield ik verschrikkelijk veel van. Ik heb een prima gevoel voor ritme. Zo kwam ik in de muziek terecht. Dat wil zeggen ik werd drummer. Op het laatst speelden we in een band met zeven mensen. Veel plezier aan beleefd. Verschillende avonden hebben we de muziek op de personeelsavonden verzorgd. Voor de personeelsavonden was destijds veel belangstelling. Wat dat betreft heeft de tv veel kapot gemaakt.

Ik ben reunist van ‘de Buffel.’ Daar heb ik in 1932 mijn eerste opleiding gehad. In “uit de plunjezak” die het museumschip de Buffel, die in de Leuvehaven ligt. uitgeeft, sta ik op pagina 10 op wacht voor de Buffel in Willemsoord in 1932. Mijn zakboekje ligt nu op de Buffel.

Als er enkele jubilarissen waren, dan verzorgde ik met de band muziek. Dat vond ik fijn om te doen. De aperitieven en de maaltijden liet ik me goed smaken. Vooral de Franse cognac. De drankjes kan ik trouwens nog goed waarderen.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Guus (1905), havenarbeider

Ik ben in 1905 geboren. Mijn officiële voornaam is Justus, maar ik word altijd Guus genoemd. En dat vind ik wel goed. Ik ben op het Noordereiland geboren. Een echte werkmansbuurt. Mijn vader was stukadoor. Mijn moeder heb ik verloren toen ik negen jaar was. Dat was in 1914. Thuis hadden we veertien kinderen en ik was nummer dertien. Dus de toestand thuis was bepaald niet rooskleurig hoor.

Toen mijn moeder overleed, waren er al zes kinderen getrouwd. Maar dat betekende dat er toch altijd nog acht kinderen thuis waren. Velen van de bekenden en de familie beloofden dit te zullen doen en dat te zullen doen, maar de eerste moet nog komen... Dus moest de oudste zus, die nog thuis was, het huishouden doen. Toen die trouwde de daaropvolgende, enzovoort. Toen mijn vader vijftien jaar was, trouwde die weer. Maar ja, toen waren alle kinderen de deur al uit.

Toen ik achttien jaar was, heb ik ook bij Van Vollenhoven's bierbrouwerijen gewerkt. Als chauffeur ook. In 1924 heb ik mijn rijbewijs gehaald. Dat ging als volgt: Mijn baas vroeg het aan. Toen moest ik naar de commissaris van de Koningin. Daar vroeg die meneer: u hebt een rijbewijs aangevraagd? Ik zeg: Ja. Alstublieft. Eén gulden. En zo kreeg ik mijn rijbewijs. Ik heb er niets voor hoeven te doen.

Hou op over stakingen. Dertien weken lang. Dat was in 1946. Net na de oorlog. Staken voor meer loon, want in 1946 betaalden de werkgevers net zo veel als voor de oorlog. Nou, dat kan natuurlijk niet. Maar we hebben er helemaal niks mee gewonnen. Er kwamen militairen en die hebben het werk gedaan. Die werkten op de kranen en op de vorktrucks. Nou! Ik was lid van de EVC. Die noemden we de eeuwige vakantieclub, want er kon niks aan de hand wezen, of er moest gestaakt worden. Per week kregen we van de bond een uitkering van zes gulden. Dan kregen we van de bond lijsten om mee langs de deur te gaan. Daar kon men dan op intekenen en geld geven voor de staking. Maar daar deed lang niet iedereen aan mee hoor. Bij de deur werd je al weggescholden. Daar zag je het naaimachientje de deur uitgaan en daar de trekharmonica. Want de mensen moesten toch eten..... Bij mij stond er ook een bordje op de deur: besmettelijke ziekte; armoë. Met de staart tussen de benen gingen we na dertien weken weer aan het werk.

De rollenboot had als regel ook een grote deklust bij zich. Met de winches werd het hout overgedraaid, want kranen waren er nog niet. Het hout werd op een lange staaldraad gelegd. Aan die draad zat een haak en een oog. En als je een berg hout bij elkander had, dan maakte je de draad

dicht, hing hem aan de runner en dan werd het hout in de lichter gelost, die het spul naar Limburg vervoerde.

Je werkte haast altijd op stroom. Veel in de Merwehaven, de Maashaven, de Rijnhaven, aan de Parkhaven. Te voet of per fiets ging je naar de haven. Als je nou aan een verse boot moest beginnen, dan kon je meevaren met het sleepbootje dat het materiaal meenam. Dat was niet zo'n mooi bootje als nu hoor. Dan stond je gewoon open en bloot op het dek. In de winterdag gebeurde het wel dat je doorwaternat was, voor je aan je karwei kon beginnen. Er waren wel rollenboten, waar drie of meer dagen werk aan zat. Je werkte op een grote boot met ongeveer 70 man. Op vijf ruimen; per ruim zes man binnenboord en zes man buitenboord, met elk een bootsman aan dek en een paar botenbazen. Als je werktijd om was, dan werd je met een roeiboot aan de wal gebracht en dan moest je maar zien dat je thuiskwam. Vooral als je uit de nacht kwam. Er reed geen bus, geen tram, niks. Dus meestal gebruikte ik de fiets.

In 1930 ben ik getrouwd. Op 27 augustus. Het eerste loonzakje, dat ik op tafel lag, daarin zat m'n ontslagbewijs. Want vanaf 1929 heb ik als losse werker gewerkt. In de Thorbeckestraat moest je je dan melden. Daar had Swarttouw een pakhuis, waar het materiaal lag opgeslagen. Daar meldden de mensen van de straat zich of er werk was. Ja, zo ging dat. Om zeven uur moest je je melden. Als er geen werk was, dan moest je om elf uur terugkomen. En als ze je dan nog niet nodig hadden, nou dan moest je 's middags om drie uur weer komen. Dan was je de hele dag in de weer en je deed niks. Dan moest je nog met werken beginnen. Als er tenminste werk was. En anders, nou ja, dan moet je maar zien hoe je aan de kost komt.

In de zomerdag was er volop werk. Dan werkte je wel vier dagen per week. Dan waren er de rollenboten. Maar als die er niet waren, nou dan liep je voor de dagen dat je niet werkte aan de steun. Maatschappelijke hulpverlening heette dat, geloof ik. Dat was een uitkering van f 11,25 per week voor man en vrouw samen. Maar als je een dag gewerkt had, dan werd er een deel van je uitkering afgetrokken. De rollenboten waren boten uit Rusland en uit de Scandinavische landen, die stammetjes brachten voor de mijnen. Stuthout. Per dag verdiende je vijftig centen meer, omdat het werken in dat stuthout extra gevaar opleverde. Dan verdiende ie f 6,25 per dag. Dat was een boel geld.

Je verbleef dus de hele dag aan boord, want het schip lag op stroom. Van kantines had men nog nooit gehoord. Van de schipper, die buitenboord lag, kreeg je een emmer water. Soms waren er een paar citroenen, die er in fijn werden gesneden en dan had je wat te drinken.

Bij bootsmanswerk heb je zes man binnenboord en zes man buitenboord en jij staat boven aan dek. En je bedient zogenaamd de kraan. Dan is het: jongens, onderuit! En dan laat je de hijs vieren. En dan hijs je weer op, naar buitenboord. Alles geef je met je handen aan. Je bent net een kanarievogel. Je loopt van de ene kant naar de andere en geeft tekens. Net zoals een kanarie van de ene stok op de andere springt.

Per taak werkte je. Het kon best wezen, en dat kwam meerdere keren voor, dat je 's morgens wel om acht uur begon, maar dat je om twaalf uur bedankt werd. Of ...en dat gebeurde ook vaak, dan riep de baas: bijgaan! Dat betekende bij elkaar komen en dan las de baas op wie er mochten blijven. De baas kende ieder bij zijn naam. Wie mochten er blijven? Precies. Kennissen, vriendjes, zoons, neven, enzovoort. Je was een hele Piet als je er ook een keer bij was.

Er gebeurden bij ons weinig ongelukken. Er werd streng op gelet of er geen draden aan dek lagen, of de luiken netjes opgestapeld waren, of de schilden geborgd waren. Ja, daar werd streng op gelet.

Als je 's avonds thuiskwam, vooral als je op een kolenboot had gewerkt, dan zag je er uit als een beest. Want douches bestonden toen niet. Thuis ook niet. Dan ging je in de teil. Warm water in de teil en je dan afwassen. Ja, zo ging dat.

Je moest veel werken, lang werken, hard werken, ongeregeld werken, maar ik heb het met plezier gedaan. Ik heb nooit een hekel aan werken gehad. Wel aan de kou. 's Winters was het smerig koud. Je kon je er niet op kleden, zo koud had ik het soms. Als bootsman sta je er open en bloot en op de vorktruck zit je soms stil. Smerig koud, ik heb er geen ander woord voor.

Als ik het over moest doen, ging ik achter elkaar zo weer in de haven werken. Er is geen dag gelijk. Steeds is er wat anders. Kijk, die afwisseling die maakt het zo aantrekkelijk. Ik zou er niet aan moeten denken om in een fabriek te werken. Steeds op dezelfde plaats en steeds hetzelfde doen. Nee, dat is niks voor mij. Dan liever in de haven. Vooral omdat ik niet steeds dezelfde functie had. Dan stond ik aan dek, dan zat ik op de wagen, dan stond ik aan de winch. Ik was van alle markten thuis. Ik was zogenaamd een baantjesgast.

In de oorlog ben ik tot twee keer toe in Duitsland geweest. Met de razzia ben ik opgepikt. We moesten het huis uit en werden afgevoerd, te voet, naar het Feijenoord-stadion. Vandaar per lichter naar Zwolle en daarvandaan naar Duitsland. Per trein. Daar moesten we schuilkelders bouwen. We verbleven in een kamp. 's Morgens werden we met een autobus gehaald en 's avonds weer teruggebracht. Maar je mocht het kamp 's avonds niet verlaten.

Met de kerst mocht ik met vakantie naar huis. Daar werd ons gezegd terug te komen, anders werd je gehaald en was je nog niet jarig. Nou, ik prakkezeren hoe ik er onderuit kon komen. Afijn, ik ben bij een tandarts terechtgekomen die ook een pest aan de moffen had. Die heb ik zo gek gekregen dat-ie m'n gebit bij stukjes en beetjes heeft getrokken. Intussen kreeg ik wel bericht, waar ik bleef. Nou, ik ben me gaan melden bij de Arbeidsbeurs en daar heb ik een papier laten zien dat ik onder behandeling bij een tandarts ben en dat ik alleen maar slappe kost kan nuttigen. De spanning steeg. Wat zou ik horen? Voor straf moest ik naar de werkverschaffing in Ridderkerk. Eerlijk waar. Wat was ik blij! Daar moest ik grondwerk doen. Nou, dat is me best bevallen.

Daarna moest ik toch weer naar Duitsland. Toen kwam ik in Bremen terecht. Daar zou ik havenarbeid moeten doen, maar dat is er nooit van gekomen. Wel van schuilkelders bouwen. Acht maanden heb ik dat gedaan. Tot het einde van de oorlog.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Hans (?), kraanmachinist

's Zondags kwamen alle 10 kinderen met aanhang thuis. We hadden een grote uitschuiftafel en daar ging iedereen aan zitten. Moeder had van die heksenketels. Die droeg ze onder haar arm en met een schuimspaan kreeg ieder een kwak op zijn bord. Maar als bijvoorbeeld een van de jongens niet geweest was, dan ging moeder er wel naar toe en zei ze: je hoeft voor mij niet te komen, maar zondag ben je voor vader hier! En dat gebeurde.

De verhoudingen thuis waren anders dan tegenwoordig. Vader was vader. Hij was de baas. Dat bedoel ik niet lelijk, maar dat was zo. Als ik om 10 uur thuis moest zijn, dan had ik niet het lef om

Sjaak van der Velden, 2025

later thuis te komen. Vader had gezag. Vader kreeg het eerst en het grootste stukje vlees. Hij was het hoofd van het gezin. Niet met harde hand, maar zo was dat.

Op een keer ging ik naar de film. Dat wilde ik ook wel eens. Ik was 16 jaar. Maar je mocht de bioscoop pas in als je 18 jaar was. Dus zette ik een hoed op mijn kop en liep tussen andere gasten, die een beetje ouder waren, naar binnen. Gepiept! Maar toen ging de bios uit, en wie stond daar? Alida, mijn moeder. Nou, ik heb nog nooit zoveel draaien om mijn oren gehad.

's Zomers liepen we het huis uit, zo de Voorhaven in. Want een badgelegenheid of douche hadden we niet. Achter het huis was een klein plaatsje van een paar vierkante meter. Daarop stond een grote houten kuip. Die lieten we dan vol lopen met water want eens in de week werd je geschuurd. Zo ging dat.

Ik ben vernoemd naar een tante van me. Mijn roepnaam is ook mijn doopnaam. Ik ben gedoopt in de Nederlands Hervormde Kerk in Rotterdam-Delfshaven. Ik ben daar in die buurt geboren en getogen. Mijn ouders woonden in Delfshaven, net naast het gebouw waar nu het museum 'De Dubbelde Palmboom' is. Op nummer 28. Daar vlakbij was ook de brandweer. Daar heb ik nog eens een Nieuwsblad-medaille verdiend en twee kwartjes. Want daar op Delfshaven stond een molen in de hens. Dat zag ik en ik meldde dat. Waar ik nog trots op ben is, dat ik in de krant kwam. Want ik had de brand ontdekt. En daarom kreeg ik die medaille.

Wij woonden in Delfshaven in een huisje aan het water. Ik was de jongste van tien kinderen. Mijn vader had een scheepje, een tjalk. Die voer naar de Zuidhollandse eilanden met vrachten van allerlei aard. Stenen, aardappelen, een verhuisvracht enz. En mijn moeder had een winkeltje aan de waterkant. Ze verkocht voornamelijk aan schippers. Want daar kwamen de schepen aan de kant. Juist voor de sluizen. Ze verkocht bretels, soda, peren en noem maar op. Dat stelde eigenlijk niet zo veel voor hoor. Maar goed, alles bij elkaar hadden wij het net ietsje beter dan rechtuit.

Wij woonden in een soort pijpenla boven de winkel. Daarin waren een paar bedsteeën. Maar vader had boven de bedsteeën weer bedsteeën gebouwd. Want we moesten toch allemaal slapen! Met de trapleer moest je je bed in.

's Avonds kwamen de schippers die voorbij voeren en oude schippers die daar in de buurt woonden vaak kortavonden. Dat is binnen wippen, kletsen, koffie drinken. Wij sliepen in de bedsteeën. We praten vandaag over luchtverontreiniging, maar daar konden ze vroeger ook wat van hoor. Al die oude schippers zaten met die grote pijpen stoom af te blazen. Dus ja, daar kreeg je zelf ook de nodige rommel van naar binnen.

Ik was de jongste thuis en mocht na de lagere school naar de ambachtsschool. Dat was al heel wat. Ik mocht leren! Machinebankwerker, dat leek me wel wat.

Ik heb de school afgemaakt, maar echt machinebankwerker ben ik nooit geworden. Ik ging werken bij een soda-fabriek. Toen ik na de eerste dag thuis kwam, vroeg mijn moeder hoe ik die eerste werkdag had gevonden. Ik zei: het is zo'n goeie zaak, ik heb een fles melk gekregen. Ze zegt: dan ga je er morgen niet meer naar toe. Want het was natuurlijk rotzooi, die soda. Mijn moeder had dat gelijk door. Ja, pienter was ze.

Wel was ik hier en daar assistent-onderhoudsmonteur, maar dat was toch niet wat ik me ervan had voorgesteld. En het betaalde ook niet best. Wel heb ik chocola leren eten. Dat kwam zo. Ik werkte op een fabriekje waar ze de wikkels maakten voor de chocoladerepen. Voor de Tjoklatfabrieken.

Nu was het zo, dat als je 6 van die tjoklatvrouwjes (van de wikkel) had, dan kreeg je daarvoor in de winkel een reep gratis. Je begrijpt dat ik wel eens wat van die wikkels in mijn zak had zitten...

Ik had een broer die kraanmachinist was. Ik woonde bij hem in op zolder. Hij zegt tegen mij: ik zal eens vragen of er bij ons soms nog iemand nodig is. In de haven kan je meer verdienen. En ja hoor, dat lukte. Ik de haven in, op een kraan. Dat is wel effe wennen. Nou ja, ik in de leer bij een geoefende kraanmachinist.

Op een drijvende kraan. Dat wil zeggen er stonden drie kraantjes op een ponton. Die ponton was vijftig meter lang. Zo'n ponton werd dan tussen het schip en de kade ingevaren en zo werd het schip gelost of geladen. Ik deed dat nog niet zo lang en ik was bezig bundels hout over te draaien. Daar komt de directeur aan en hij brult tegen mijn baas: wie heb je nou op de kraan gezet; heeft hij soms slingerolie in?

Onder de kraanmachinisten bestond ook een zekere rivaliteit. In de eerste plaats is het zo dat de kraanmachinist het werktempo bepaalt. Hij is de spil waar alles om draait. Al het andere werk dat gedaan moet worden, moet zich aanpassen aan het tempo van de kraanmachinist. Die rivaliteit blijkt ook uit iets anders. Er bestaat een ongeschreven regel die zegt dat een volle bak voor gaat. Dus als twee machinisten tegelijk willen overdraaien, terwijl de bak van ene kraan vol is en die van de andere kraan is leeg, dan zwenkt de volle grijper het eerst. Als de andere machinist maar dacht, dat z'n collega een bakkie (grijper) meer zou pakken, dan lieten ze als de sodemieter de bak dicht klappen en dan leeg terug. Een mentaliteit van mijn haan zal kraaien, want ik ben de beste.

De werktijd was van acht uur 's morgens tot half zes 's avonds. Maar als kraanmachinist moest je twee uur eerder aanwezig zijn. Je moest water trekken en de ketel stoken. Om half zes vertrok het personeelsbootje om je naar de drijvende kraan te brengen. Dat betekende dus elke morgen om kwart voor vijf op, want ik moest ook bijna een half uur lopen van huis naar de aanlegsteiger.

Ook tussen de middag moest je water trekken om je tanks vol te houden en kolen bunkeren, dus erg veel schafttijd had je niet. Je was dus de klok rond op de kraan. En als de mensen naar huis gingen moest de machinist z'n kraan nog verzorgen. Dus het bootje dat de bootwerkers naar de steiger had gebracht, kwam terug om de machinisten te halen. Als je dan voor zeven uur thuis was, dan had je het netjes gedaan.

Er waren geen extra maatregelen genomen om veilig te werken. De mensen moesten zelf opletten. En dat deden ze ook. De mensen hadden animo in hun werk. Zij waren gemotiveerd. Gemotiveerd door armoe vaak. Maar er werd hard gewerkt. Men lette op en men deed ook wat voor elkaar. Niet pletter maar neer, we zien wel. nee, er werd gestuwd. Vakkundig. En als er iets niet helemaal goed stond, werd dat gecorrigeerd door wie het maar zag. Kijk, die mentaliteit bestond er. En dat was fijn werken.

Waar konden de mensen nou anders over praten dan over hun werk, over hun gezin en over de kroeg? Er was geen tv; ze hadden geen radio, niks.

Je had ook geen tijd voor hobbies. Geen geld ook. Want als je nou meer dan de klok rond van huis bent en je hebt de hele dag gebuffeld, dan wil je's avonds best eens even je poten voor je uit laten hangen. Of niet soms?

Wat het aantrekkelijke is om in de haven te werken? Och, ik ben begonnen in een klein bedrijfje. De oorlog '40-'45 heeft alles verwoest. Dan weer opbouwen. Die uitdaging. En we hadden een directeur die het klappen van de zweep kende. Hij sprak met iedereen. Hij had iets over zich, wat je aanmoedigde. Ik weet niet hoe ik dat zeggen moet, maar hij wist iedereen te waarderen. Iedereen. En dat liet hij merken. Nou dat werkt plezierig.

Als je in de kolen werkt, en je hebt thuis een kolenkachel, nou ja, dan maken vele korrels een brood. Maar ja, aanmaken moet je een kachel met hout. Nou verwerkten we ook wel rollen hout, dus verdwenen er wel eens wat rollen hout in de bunker. Maar dat moest worden klein gemaakt. Ik plaatste dan een rol in de bankschroef en dan ging ik met de zaag staan krukken, net doen of ik het niet kon. Dan was er altijd wel iemand die dat niet kon aanzien en zei: ga weg! Ik zal je laten zien hoe het moet. Die sloofde zich dan geweldig uit. Kijk, zo kwam ik aan kachelhout. Ik was de zogenaamde klookvink. Dat kon mij niet schelen. Zij hadden lekker mijn hout gezaagd.

Bij ons werkte een man die een ongeluk had gehad en daarmee een oog was kwijt geraakt. Hij had een glazen oog. Maar daarmee mocht hij niet in de haven werken. Hij maakte de toiletten en de wasgelegenheden schoon. Nou had die vent de onhebbelijke gewoonte om, als je er bij stond, zijn oog uit te spoelen. Een naar gezicht.

We hebben een Japanse boot voor de kant. De lading is gelost en die staat in de loods. Wat zie ik er naast liggen? Een paar glazen ogen. Daar stonden dozen vol mee.

Ik denk: dat doe ik. Ik raap een oog op en steek het in mijn zak. Onder schafttijd rijpt het plan. In de kantine eten we ons brood op. Velen kopen een kop soep. Mijn collega die naast mij zit ook. Nu werden er in de kantine regelmatig schilderijen en tekeningen verwisseld. Dat hield de fleur er in. Ik zeg tegen mijn collega: moet je daar links onderaan dat schilderij, dat achter je hangt, eens zien. Wat een scherpe kleuren. Hij kijkt om, en ik gooi snel dat glazen oog in zijn soepkom. We lepelen verder. Op een gegeven moment ligt het glazen oog op zijn lepel. Hij laat het zien. Ik zeg: gadverdamme, dat die corveeër zo nonchalant is, dat die zijn oog...

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

270

1989, Henk (), SHB-blikvast bij Muller

Als jongetje heb ik nog gewerkt bij de rijwielfabriek van Kestein. Die zat in de Gouvernestraat en Bloemkwekerstraat. Dat liep zo door. Dat weet ik zo goed, want een zus van mijn moeder die woonde naast de ingang van rijwielfabriek van Kestein.

D'r waren twee beroepen, waar ik vroeger zo'n vreselijke hekel aan had. Dat was een schoenmaker en een kapper. Ik zei altijd tegen mijn vader: Ik ga niet aan die zweetvoeten van een ander zitten ruiken. Enne, naast ons zat een herenkapsalon en die had graag dat ik bij hem in de zaak kwam werken. En dan zei ik altijd: En ik ga niet boven de jenever- en de bierasem van een ander zitten. Daar rilde ik van.

In de crisistijd, in die rottijsd, ben ik een straathandeltje in bloemen begonnen. Ineens dacht ik: verrek, als ik vijf gulden heb en ik gaat naar de Teilingerstraat en ik koop voor vijf gulden bloemen, dan zalle die misschien best een tientje opleveren. En dat lukte me goddorie.

'k Heb ook nog wel es gelachen met natte jassen. Wij moesten beneden staan, he, dan moest je dat controleren, met die partijen helemaal. Met die labeltjes, die eraan zaten. Natuurlijk niet, dat je met twee partijen in ene hijs bezig was. Dan stond je beneden, waar je de pest over in had op een vreselijke manier, want je stonk als een kweet-niet-wat, als je d'r uit kwam. Maar d'r was een bootwerker bij, die vent had overal maling an. Op het laatst liep er ineens een koe door zo'n ruim heen. Dan had-ie zo'n vieze natte jas, helemaal over zich heen en dan liep-ie op handen en voeten. Toen d'r jaren werd er veel gelachen onder de bootwerkers.

En dan de strijd van de ploegen tegen elkaar. Dan kwam d'r zo'n kras van, lamezegge, ruim 2 en dan stond ik op 3. Dan vroeg-ie: Hoeveel heb je gedraaid? Zoveel ton. Verdomme, dan lopen we vier ton achter. En dan hoorde je hem even later tekeer gaan. Luie dit en dat, hiernaast zijn ze vijfentwintig ton verder as hier zo.

Nou zal ik je eerlijk vertellen en dat meen ik werkelijk, ik ging altijd 's morgens fluitend naar Müller. Ik deed dat werk zo ontzettend graag. En dat scheelt een stuk.

Als je een dag en nacht had gestaan, reken maar dat je gekraakt was... Ook al sta je met een potloodje en papieren.

Als die bootwerkers ineens een derde taak moesten blijven staan... Het mocht niet hoor. Je mocht geen drie taken staan of langer. Dan werd er niet gezegd een derde taak, want de Arbeidsinspectie was wel eens aan boord. Dan was het: Moeten jullie nog hoki poki? Ja, vooruit maar. Nou, hoki poki betekende, dat er broodjes en een halve liter melk kwamen van de firma Hoki Poki aan de Middellandstraat. Nou, dat was hoki poki in de haven. Maar dat gold niet voor ons. Niet voor de controleurs. En toch moest je die derde taak maken. Dan kregen wij achteraf koffiegeld uitbetaald. Je moest zelf maar zien dat je wat te bikken kreeg. Daar bemoeiden ze zich niet mee.

271

Bij de Scheepvaart was je in vaste dienst. Maar dat was, zoals ze dat nu noemen. een uitzendbureau. Er stonden 's morgens in dat Hok zo'n tachtig, negentig mensen. Die stonden allemaal te wachten, waar ze die dag naar toe moesten.

Je had van die rare benamingen. Getallen bij voorbeeld. 'Kleine Jan op het schijthuis.' Dat was honderdeneen. Honderd was WC en een was kleine Jan.

Een boot met bevroren schapen. Dan loop je over de lijken heen. Ze waren wel in linnen genaaid, maar dan loop je daar toch over te kuieren. Want je moet de nummers en de merken hebben.

Ik heb es ene keer... 'k Sta op het kantoortje van de loods... Ik zeg: asjeblieft, de papieren. En toen zegt die loodsbaas: ga jij effe naar de stuurman toe, hier heb je de papieren, je moet even een kisse halen. Ik ga die boot op naar de stuurman en zeg "please". Wij naar de kluis. Komt een kisse uit.

Nou, 't zal wel goed zijn. Ik ga naar de gangway en d'r loopt een meneer voor me. Hij zegt: Ja, komt u maar. En toen loopt d'r een achter me ook. Ik zeg: zoeken jullie soms wat? Nee, loop u maar rustig door. Ik zeg: maar daar hou ik niet van. Ik ben aan het werk en as je nou wat van me hebben wil, wacht dan even tot ik dit eventjes op kantoor heb gebracht. Nou, zegt-ie, dat is goed, dan lopen we even met je mee. Toen we op het kantoortje kwamen, zegt die ene: nou, we zullen het maar zeggen, hoor. We zijn van de recherche. Ik zeg: nou, wat verder? Weet je dat je daar voor vier miljoen in je handen hebt? 't Zijn allemaal diamanten. Hij zegt: d'r staat daar een auto, daar zit een meneer in, waar het voor is. Die brengen we gelijk naar Amsterdam.

Ik werd ingedeeld en kwam toen terecht bij Müller, aan de Merwehaven, Wm H. Müller. En toen ben ik nooit meer aan het Hok geweest. Toen ben ik blikvast geworden bij Müller. Ik was daar een poosje en toen moest ik bij de tijdschrijver komen. Hij vroeg of ik een paar dagen assistent wou zijn. Toen vroeg ik: Waarom ben ik daar nou feitelijk voor genomen? Hij zegt: Ja, d'r wordt altijd effe naar het uiterlijk gekeken. Als d'r eentje binnenkomt met een pet achter op z'n kop enne "je kan mij dit en dat", zegt-ie. Je bent nou wel binnengestapt bij Muffler, maar je wordt door de loodsbaas en alles wel in de gaten gehouden, zegt-ie, wat voor iemand dat je bent. Toen zeg ik tegen die tijdschrijver: Weet je wat ik nou graag zou willen? Dat ik in de controle kwam. Nou, dat is gauw gebeurd, zegt-ie, as je daar zin in hebt. Je neemt een paar weken opleiding bij de Scheepvaart, zegt-ie, en dan ken je de rest van de opleiding krijgen bij Müller, hoor.

Toen ik bezig was kwam de controlebaas naar me toe en die zegt: trek-ie morgen wat anders aan? Ik zeg: dat is goed, meneer. Hoezo? Hij zegt: nou, 'k heb 't gevraagd aan de loodsbazen. 't gaat goed met je werk, je bent beleefd enne, ja, we zien d'r wel wat in. Dan ga je nou verder in de praktijk het controlewerk verder leren. En as je je best niet doet, zegt-ie, schop ik je er gelijk weer uit. Nou, ik heb er zo m'n best gedaan, ik ben nooit verder gekomen als Müller.

D'r was een boot en dat was een Amerikaan. Daar was een chef-steward en die dacht dat de hele boot van hem was. Nou, iedere bootwerker, die kon zo z'n knijverk vol met, kweet-niet-wat, noem maar op voldouwen. Die vent gaf alles weg, dronken was-ie. Maar ze kwamen geen van allen zo de poort uit.

Als je een wijnboot kreeg... Die kwam altijd aan de Jobshaven. Dat waren van die kleine bootjes, die kwamen uit Frankrijk. Die lading was drank, van de goedkoopste tot de duurste. Dan werd van menig flessie de nek omgedraaid, hoor. Als controleur stond je niet aan boord, maar in de loods. Dan kreeg-ie weer een kapotte kist hoor. Een paar flessen d'r uit en dan wist je genoeg.

272

Je had die ploegen, die van buiten de stad kwamen en as je dan de bussen kreeg, die uit Oss kwamen... Dat waren, op z'n Rotterdams gezegd, kelerelijers. Oeh, die douwden zo ineens een mes onder je neus. As je die Zeeuwen kreeg, dat waren kérels. Dan was ik maar een mug.

Stakingen? Ik kan er zoveel van vertellen, ik heb er niet aan meegedaan. Nee. D'r was een botenbaas aan de Merwehaven. Dat was een ontzettende amicale vent. Zo sterk as een beer. Iedereen rilde ervan as-ie je beetpakte. Zo sterk was die man in z'n handen. En toen was het ook: ze liepen allemaal te mopperen en te razen en dit en dat. En dat die baas bij een boot stond en dat-ie zei: Jullie hebben allemaal een grote bek en waarvoor hebben jullie een grote bek? Jullie willen allemaal een televisie hebben, allemaal op de reutel. Jullie hebben een brommer, op de reutel zegt-ie. Jullie durven niks, want als je momenteel gaat staken, nou ineens zegtie, dan hebbie het over twee uur gewonnen. En d'r ging geen mens. En toen zegtie tegen mijn: Daar staan ze. Ze zitten allemaal tot over d'r oren in de schuld. Want er waren er een heleboel die kochten op overwerk, dat ze in de haven maakten. En als het stil was, dan had je geen overwerk.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Jaap (1920), GEM

Op 9 september 1920 ben ik geboren. In Charlois. Mijn vader heeft eerst gevaren en die is in 1928 bij de GEM gekomen. Toen is-ie op de elevator gaan wonen. Iemand, die bij de GEM kwam werken, die moest op de elevator gaan wonen. Dat was in 1928 zo. Al die elevators waren bewoond. In het begin was het primitief, want je had wel een grote ruimte, maar je zat met de wc, je zat met wassen... Maar ik geloof niet dat je het aan de wal meer had kunnen wennen. Als ik uit school kwam moest ik altijd bellen om te informeren waar de elevator was. Je had d'r eentje, een hoofdbaas, die zei dan rustig: hij legt aan de Holland-Amerika Lijn. En als je daar dan kwam, dan was die al verhaald naar de Lekhaven.

Even voor m'n twaalfde jaar ben ik van de lagere school gekomen en toen ben ik naar de Mulo gegaan. Van de Mulo ben ik naar de Ambachtsschool aan de Hillevliet gegaan. Van de Hillevliet ging ik naar Radio Holland op school. Maar als telegrafist moest je naar de marine toe en dat mocht niet van thuis. Toen ben ik eraf gekomen.

Ik was de enige, die van het CNV was, want die anderen waren allemaal van het NVV. Ik heb er altijd goed mee op kunnen schieten, want ik heb altijd gezegd: waar die mensen georganiseerd zijn, moeten ze zelf weten. Bij de meeste mensen was de organisatie eigenlijk een levensverzekering. Als er gestaakt werd, dat ze doorbetaald kregen. Want daarvoor waren eigenlijk de meesten georganiseerd.

Toentertijd was het makkelijk, als je in de Ondernemingsraad zat, om promotie te maken. Je kwam altijd met de directie in contact, waar andere mensen niet mee in contact kwamen. De voorloper van de Ondernemingsraad was eigenlijk de Kern. Dat was een overlegorgaan met de directie, maar dat eigenlijk helemaal geen bevoegdheden had. En toen kwam dan de OR en toen kwamen de schippers vragen of ik er namens hen in wilde gaan. Dat heb ik toen gedaan. Ikzelf heb dat als goed positief ervaren. Maar dat leg ook aan je eige.

Weet je wat het is? Dat ga je zien als je ouder wordt. Als het zo'n vijftien graden vroom, dan stond je natuurlijk wel als schipper zijnde van 's morgens vroeg tot 's avonds laat te vernikkelen. Want er was geen warmte aan boord. Nu is d'r warm drinken, maar toen was d'r geen warm drinken. D'r was niks. En dan dacht ik wel, es bij me eige, toen he, wat ben ik stom geweest. Anders had je daar gezeten, op kantoor.

Tapioca was slecht, met dat stuiven. Maisglutonpellets, haver, ook veel stof. Wat anders: lijnzaad, want lijnzaad kwam altijd binnen als het regende. Dan kon je niet blijven staan, zo glad. Daar hebbie 't nou weer. Die vent van het stukgoed, als d'r een druppel viel, werd d'r dichtgegooid, maar bij de GEM niet. Dat was zelden of nooit. Alleen wanneer de ontvanger een hoop goed had en het regende, dan kon die ontvanger wel es zeggen: gooi maar dicht. Maar daar begonnen ze niet gauw aan, want d'r moest toch betaald worden.

In de haven konden ze je verplichten om anderhalf uur af te werken. Dat stond in de CAO. Toen hebben wij gezegd: prima, maar als het vijf minuten langer is, dan betaal je een taak. Dus toen ging de GEM in plaats van een uur en een kwartier... kreeg je vier uur uitbetaald. En werd het's avonds vijf minuten over achten, dan kreeg je een hele nacht uitbetaald. En dat was natuurlijk's zaterdags en's zondags precies hetzelfde.

Op de elevator wonen, dat was ik als kind al gewend. Maar dat tremmen... verschrikkelijk... Of ik dat met tegenzin deed? Nou, wat dach-ie dan? Wat er toen ook nog bij kwam. Toen kwam de kopra. En niet elke elevator kon kopra draaien.

Alleen de Luther-veters en de 26, die konden kopra draaien. Waar ik woonde, die kon in de kopra draaien. De mensen, die aan de wal woonden, die zaten een week in de kopra en dan gingen ze weer een week het graan in. Maar omdat je d'r op woonde, zat je altijd in de kopra. Als je kopra had uit Indonesie vandaan, die was gedroogd. Dat was rotter werken as graan, maar dat viel mee. Maar je had de Philippijnse kopra. En die boten werden volgegooid, nat... Dus het kwam binnen hier als beton. Je stond heel de dag met pikhouwelen te hakken in bonken cement.

A1 die verschillende soorten granen kwamen binnen en dan was het ene stofwolk 's morgens tot 's avonds toe. Neem nou tapioca. En ga daar maar es de hele dag in staan. Offe graspelletts. Dan werd je zo groen als wat, want je stond er wel de hele dag in.

D'r was een baas, dat was zo'n klein mannetje. Als d'r nou een tremmer naar beneden liep op de ladder, dan liep hij boven hem zo hard, dat-ie op die man z'n handen ging staan elke keer. Dat is geen fabeltje.

Omdat er toen maar weinig schepen kwamen, was je bijna elke avond om vijf uur klaar. 's Maandags om zes uur moest je de stoker halen en om kwart voor zeven de machinist halen en dan om half acht moest je de mensen gaan halen. En 's avonds moest je ze weer aan de wal gaan brengen. Die roeiboot was eigenlijk geen roeiboot, dat was een grote ijzeren prauw, waar al die mensen in moesten. Denk nou maar niet, als het hard waaide, dat iemand aan je riemen wou trekken om je te helpen, want ze gingen allemaal zitten, hoor. En je moest nog een goed plekkie voor d'r uitzoeken, waar ze d'r af konden.

We gingen naar Zwitserland, op vakantie. We deden de koffer open en wat kwam d'r uit? Kopratorren.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Jan (1911),

Mijn eerste baas was een schoenmakerij. Zolen en hakken vernieuwen voor herenxhoenen kostte f 1,10; zolen en hakken voor damesschoenen f 0,95. Dat vak heb ik. met wat onderbrekingen, uitgeoefend tot ik in de oorlog naar Duitsland moest. Maar ook daar ben ik in de schoenmakerij terechtgekomen. Dus eigenlijk ben ik schoenmaker geweest tot het eind van de oorlog.

Voor de oorlog heb ik in de schoenmakerij gewerkt. Daarna achtendertig jaar in de haven. Als ik het over moest doen, dan ging ik toch liever de schoenmakerij in. Dat was leuk werk. Soms kreeg ik daar een fooitje. En om het nou niet te hoeven afgeven thuis, stopte ik het onder de traploper. Dan maakte ik een roe los en legde het onder de loper. Mijn moeder heeft het nooit gevonden.

Op 7 oktober 1942, dat vergeet ik nooit, op mijn verjaardag toen moest ik naar Duitsland. Met z'n tien van de zaak. We kwamen in Berlijn en toen werden we ingedeeld bij de Luftwaffe-expeditie. Van Van Gend & Loos was d'r ook een ploegie bij. Die soldaten, ach... beste jongens waren het. Ze hadden geen kloten verstand van het werk. Wij laadden en losten alles, weet je wel. En dan nam je ze in de maling: niks verstehen. En dan liep-ie net de andere kant uit. Maar dat hadden ze gauw door. 't Is 1944. We werden opgepakt. Razzia. De straten werden afgezet en de moffen riepen: Heraus! Naar Delft moesten we lopen. En daar werden we in wagons gepropt. Vijfenzeventig mensen in een wagon. En als je je behoefte moest. doen, deed je dat bij de deur. Want de wagon kon niet open. Zeven dagen en zeven nachten hebben we in die wagon gehangen. Eerst kwamen we in Polen terecht. Toen is die trein weer teruggedreden naar Munchen. Het was juist alarm. Ik heb me toen in een rioolput laten zakken. Deksel er op. Gewacht tot het afgelopen was. Ik stonk als de hel toen ik eruit kwam.

In Munchen moesten we ons laten inschrijven. Gelukkig kwam ik in een schoenmakerij terecht aan de Dachauerstrasse. Dat is de weg die naar het concentratiekamp leidde. Hele stoeten joden kwamen daar voorbij. Ik wist, dat als je daar naartoe ging, dat je dan nooit meer terugkwam. En als er een moffin, die medelijden had, een stuk brood gooide, en de mensen wilden het oprapen, dan kregen ze een klap met de kolf van een geweer. Sjonge, als ik daar nog aan denk...

Op een pallet werden de kisten sinaasappelen op de wal gezet. Dan werden er vier kisten op een steekwagentje gezet en die werden dan de loods ingereden. Het is avond. En de chauffeur van de vrachtauto zie ik een kist sinaasappelen stelen, tilt de zitting van zijn stoel op en schudt de kist leeg. Even later vraagt de chauffeur de lading te tellen. Tweehonderd kisten moeten er op de auto staan. Ik zeg: je hebt er meer. Hij zegt nee. Ik zeg: ben je er niet een vergeten? Til dat kussen eens op, waar je de hele dag met je reet op zit. Hij tilt het op. En ja hoor, een hele partij sinaasappelen. Ik laat een mand halen en sommeer de chauffeur alle sinaasappelen in de mand te doen. Kijk, als iemand een paar sinaasappelen vraagt, o.k., maar jatten... mij besodemieteren, dan zijn ze aan het verkeerde adres.

In de kantine aten we onze boterham op. Daar stonden lange groene houten tafels met aan weerskanten houten banken zonder leuning. Zegt de bijkras (een assistent van de ruimbaas) tegen een havenwerker van de boerenzij die een bochel had: ik weet dat jouw broer rechter is. Mijn broer? roept de boerenhavenwerker. Ja!, zegt de bijkras. Ik denk dat die boer hem nou nog niet snapt... Mijn vader was bootwerker en die man die dronk nog wel eens, want mijn moeder was dood. En dan moest-ie 's maandagsavonds werken bij de Lloyd, altijd in de nacht. En dan kwam die man sikker thuis en zat-ie te slapen. Dan moest-ie om tien uur naar die boot toe. Riepen we: vader, wakker worden! Maar hij hoorde niks. Nou was-ie bij de brandweer en daar was-ie stapelgek op. En dan zei m'n zus: dan moet je brand roepen. Vader: brand! Hij vloog op!! En dan ging die toch naar z'n werk.

Een staking was erbij, die duurde elf weken. Je moest wel meestaken, want als je het niet deed, dan werd je voor een onderkruiper aangezien en dan sloegen ze je op je flikker. Dan wachtten ze je op en dan kreeg je op je lazerij. Op een gegeven moment was er tijdens de staking een vergadering in de Rivierahal. Een vergadering van de EVC-vakbond. Toen de bijeenkomst een half uur aan de gang was, ging het bestuur elkaar te lijf. Toen was de staking gauw afgelopen.

Op mijn negenenvijftigste jaar werd ik afgekeurd. Toen was mijn rug versleten. De dokter verbood mij langer te werken. Eerst in de Ziektewel en later in de WAO. Die uitkering is niet slecht, want ik heb in de haven altijd goed verdiend.

Toen ik met pensioen ging in 1976 kreeg ik een horloge met inscriptie. Die heb ik toen omgedaan en ik draag hem nog elke dag. Nou heb ik zo lang bij die firma gewerkt, maar je hoort of ziet niemand meer. Geen boterletter met de Kerst of zo. Helemaal geen pest. Ze zeggen wel eens: uit het gezicht, uit het hart, maar zo is het. Ik kreeg altijd het personeelskrantje. En ineens ontvang ik het niet meer. Ik spreek een oud-collega en die is het net zo vergaan. Die heeft naar kantoor gebeld om te vragen hoe dat zit. En nu krijgen we het allebei weer.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Jan 2 (1914)

Op mijn vijftiende jaar ongeveer, in 1929, kwam ik bij Pakhuismeesteren, op de Leuehaven. Daar werd ik fietsjongen en werd je eropuit gestuurd. Dan ging je de cargadoorswijk in, Wambersie bijvoorbeeld, Kuiper, Van Dam & Smeer. Daar heb ik een klein jaar gewerkt en toen kwam de directeur naar me toe en die vroeg: wil jij in de expeditie? Ik zeg: ikke wel. Ik verdiende zeven gulden en dan zou ik ineens vijftien gulden gaan verdienen. Dat was een hoop voor ons, he.

Toen ik in de haven begon, was het loon f 4,88 per dag. En je moest er hard voor werken. Veel sjouwen. Je lichaam inspannen. Balen van honderd kilo op je nek. Toen ik in de haven begon, ik was toen achttien jaar, nam ik vierentwintig boterhammen mee. Ja, je was jong. Een witje en een kroppe op elkaar met gekookt spek ertussen. Nou, dat wou er best in hoor.

Als je dan 's avonds thuis kwam, dan moest je rug worden ingesmeerd, zo stuk was je rug van het sjouwen. Dat moest vooral, als het warm weer was. Ik heb wat pijn gehad.

Ze moesten veel te hard werken in de expeditie. Wat denk-ie als je vaten hars hebt, van die ijzeren vaten. Die moesten ze omtrekken en moesten ze op die schaal rollen. Dat valt niet mee, he. In de botenloods hebbie een kelder. Daar gooiden we vaten in. En dan kregen we mensen d'r bij en dan zei je bijvoorbeeld tegen twee man: jongens, zetten jullie die vaten op daarzo. Dat kenne wij niet, hoor. Daar moet drie man voor wezen. Ik zeg: donder toch op, jongens. En dan zet ik ineens zo'n vat op. Alleen. Omdat ik er dagelijks in zat, he.

Je ging aan boord van die schepen in een warme palmolie-tank. Dan gingen we op een vlotje en dan moest je die wanden schrappen, want die werden koud en dan groeide palmolie aan. Dat moest eraf, he. Dat moesten wij dan schrappen en zo ging-ie naar beneden op dat vlotje, kokendheet... Later, als de tank leeg was, moest je het restant aanschuiven naar het midden.

Een stuk machinerie van anderhalve ton moest in een wagon. Ja, hoe doe je dat? Nou, een paar kisten op elkaar gestapeld naar de deur van de wagon toe. Daar overheen twee strijkhouten, van die balken. Die ingesmeerd met wagensmeer. Twee man in de wagon trekken en vijf man duwen. Nou, of dat spul de wagon in wilde. In tijd van een scheet. Daar ben ik nog trots op.

Soms was het in de Merwehaven zo druk, dat de schepen twee dik lagen. Dan gingen de kranen, die een vlucht van zesendertig meter hadden, over het eerste schip heen, zo in het ruim van het tweede schip.

Ik werkte op een Johnson-boot, in ruim een, helemaal beneden. Toen dorst ik er met meer uit. Ze hebben toen een bak laten zakken. Daar ben ik in geklommen en zo met de kraan hebben ze me eruit gehaald. Ik dorst niet meer naar boven. Ik ben toen naar de dokter geweest en van hem mocht ik toen niet meer klimmen. Alleen maar gelijkvloers werk.

Als je niet goed je werk deed, dan kreeg je zomaar de zak. Dan hielden ze je kaart of je boekje in. Of, en dat gebeurde ook wel, dan kon je zes weken lang de bezem vasthouden. Terrein en de loodsen vegen. Zo pikten ze je.

Je weet het, als meneertje kwam, de directeur... als-ie kwam, dan stond je met je pet in je handen, he. Die tijd heb ik meegemaakt. Op kantoor was het ook zo pretua niet, hoor. De procureurhouder moest ook de trappen vegen.

Ik ben nooit werkloos geweest. Ik heb het wel es niet echt gevonden ook, hoor. Niet dat ik lui was. Lui zijn we niet. Maar dan gingen mijn vrienden naar de Waalhaven in die werklozentijd. Die zaten de hele dag te spelen, te sporten, zwemmen, noem maar op en ik moest hard werken daar op Pernis. Want ik moest hard werken in die tijd. Dan was ik wel es jaloers op ze. Niet dat ik een hekel had aan m'n werk. Dat nooit. Maar je werd uitgebuit, hoor, in die tijd.

Ik heb alles genomen, zoals het was. Ik heb nooit gezegd: ik blijf lekker ziek, want d'r is rotwerk morgen. Nee. Dat moest d'r toch door. Rotwerk heb ik in de winter wel meegemaakt. Stond je in de Merwehaven, een partij vaten moest weg. Moest met een wagen mee. En dan stond je in de sneeuw en de nattigheid, natte voeten en alles. Ja, dat is niet prettig.

Ik was vijfentwintig jaar bij de zaak. Ik was in de betonloods en daar was zo'n jong cheffie. Nou jo, vyfentwintig jaar bij de zaak. Ja, moet je vrouw maar komen. Nou, mijn vrouw met een taxi gebracht. En toen was d'r zo'n buitenbaas, die moest een toespraak houden. Nou jongens, effe een bak koffie en wat d'r bij en dan weer aan je werk. Toen ik veertig jaar bij de zaak was, komt de directeur naar me toe. Hij zegt: jij jubileert en nou hebben we een feestavond en we wouen je huldigen. Ik zeg: nou, daar doe ik niet aan mee. Hij zegt: mag ik de reden weten? Ik zeg: natuurlijk mag je de reden weten. Ik zeg: toen ik vijfentwintig jaar bij de zaak was, werd ik op z'n aggenebbies behandeld daar en ik heb toen gezegd: dat wil ik nooit meer meemaken.

Terpentijn bij voorbeeld. Dat moest je afwegen, maar daar word je hartstikke dronken van. Die droes gaat walmen en dat krijg je dan naar binnen. En dat krijg je met crude olie nog erger. Die mensen hadden d'r effe in gestaan en dan kwamen ze d'r uit en dan gingen ze met stukken hout gooien. Die waren gewoon dronken aeworden. Ja, heel gevaarlijk natuurlijk. Ze mochten d'r nooit lang in blijven. Voor de oorlog was het op de Vondelingenplaat zo. Bij ons werd een heel stelletje weggedaan, in de olie en daar moesten wij jongens voor komen. Dus als wij wat wilden leren en ik zei bij voorbeeld tegen die man, die voorman was en die bij die pompen zat: hoe gaat dat? Dan zei die: het spijt me Jan, ik vertel het je met, want dan ga ik d'r uit en dan kom jij d'r in. Dat was natuurlijk zo. Dat was de opzet. Wij verdienden weinig toen, he.

Jan:

Een controleur in de haven moet kunnen tellen, wegen en meten. Vooral tellen. Want als een schip gelost wordt, dan wil men wel graag weten hoeveel er van welk goed is uitgekomen. Bij het laden worden de kisten en zo gemeten. Want naar de inhoud wordt de vracht betaald.

Jan:

Ja, die boerenploegen kregen we ook bij ons, hoor. Ik had graag Zeelanders bij me bijvoorbeeld. Dat waren fijne jongens om mee te werken. En van die eilanden. Maar Brabanders hadden we niet graag bij ons. Ik heb geen hekel aan die jongens, maar die mentaliteit. Zeeuwen waren gewillig met d'r werk, maar die Brabanders niet. Die hadden overal protesten tegen. Ja, dat vonden wij dan.

Jan:

Bij Swarttouw aan de Merwehaven gebeurde het. Ik wil de hijs vastpakken, omdat de hijs een beetje slingert. Kom ik met mijn elleboog tegen de huid van de lichter aan. Pols gebroken! Dat heb ik geweten, want het moest gezet worden. Ik kan nog voelen, waar het gebroken is geweest.

Een collega van me had altijd van die grote handschoenen aan. "Ale werken in een lichter en tegen schafttijd gaan we er uit. Met een touwladder naar het zeeschip. Is die boven aan de ladder, wil die zich met zijn handen aan de kommers optrekken, maar hij grijpt mis. Dat komt door die grote, rotte handschoenen, denk ik. Enfin, hij dondert naar beneden in het gangboord bij de schipper. Hij lag zo naast me. Dood. Ik ben we] geschrokken, dat kan je begrijpen.

Jan:

Wijnboten kregen we ook veel. Dat was steeds weer een feest. Daar werd van gedronken! De wijn werd in vaten verscheept. In vaten van wel duizend liter. Maar de bootwerkers weten heel goed hoe je aan wijn moet komen. Het is een kwestie van de bondel weghalen, en met een slangetje je fles vol laten lopen. Ja, drinken kunnen de bootwerkers wel.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Jeroen (), vrieshuis

Ik was 14 jaar toen ik van school kwam. Ik ben toen gelijk naar een baas gegaan. Dat was een baas, die maakte dynamo's. Er was nog geen elektrisch licht. Ik had het daar direct naar mijn zin. Ik was leerling. Ik moest leren vijlen, de boel schoonmaken en hout hakken.

De verdienste was zeer slecht. Ik kreeg twee kwartjes in de week. En toen kon ik door bemiddeling van een kennis bij de Rotterdamsche Droogdok komen. Scheepsbouw. Nou, dat vond ik ook wel leuk. Maar mijn vader zei: nee. Dat is werk dat staat mij niet aan. En 't was toch mooi werk scheepsbouw. Bij de Rotterdamsche Droogdok ging iedere maand een schip te water. Ik ben daar negen maanden geweest. En toen zei m'n vader: Ga daar weg. Ik wil niet hebben dat jij met zo'n stelletje heidenen werkt. Toen ben ik terechtgekomen in een instrumentmakerij, Observator. Dat was toen nog heel, heel klein. Daar ben ik jaren geweest.

Ik liep zonder werk en toen had ik een kennis, die was grossier in elektronische onderdelen. Die zegt tegen me: jo, jij hebt niks te doen. Ik moet een groot schakelbord hebben. Nou, dat heb ik toen gemaakt. Toen kwam d'r een man in de zaak, die zegt: allemachtig, wat is dat een prachtig stukkie werk. Wie heeft dat gemaakt? Als ik es werk heb voor die man, wil ik hem wel hebben. Een paar maanden daarna zegt-ie tegen me: ik heb een dag of veertien werk voor je. Ik zeg: dat is goed. Nou, dat was een elektrotechnisch bedrijf en daar heb ik negen jaar gewerkt.

Sjaak van der Velden, 2025

Toen ik d'r kwam werd er alleen vlees opgeslagen. Dat was zo. D'r kwam een vleesboot voor de wal, die Engelse boten, ik zie ze nog voor me. Die kwam dan tweeduizend ton vlees brengen. Nou, die lag een dag of tien. Ze hadden netten gemaakt en die werden naar beneden gegooid en daar werden die voeten in gezet. voor- en achtervoeten. Die werden opgehaald en dan werden ze gestreken op de wal en dan gingen ze op de schaal. Daar werden ze gewogen en dan hadden ze een mannetje of tien, twaalf havenarbeiders, die hadden ieder een steekwagen. Een voet erop en dan rijden, zo naar binnen rijden e6n voor e6n. Dus dat hield een tijd op. En dan werd het pand helemaal volgestapeld met vlees.

Toen kwam de oorlog en toen zijn we begonnen met het invriezen van vers vlees, ook voorvoeten en achtervoeten. Het hele vrieshuis zat tot het dak vol. Dat was in de mobilisatietijd. Voordien zijn ze ook overgegaan tot het opslaan van bevroren vis, van fruit, d'r waren veel cellen waar boter stond. Ik heb veel kou meegemaakt in het vrieshuis. D'r waren altijd zo'n man of vijftien in het pand. Ik heb nog nooit van een gehoord, die verkouden was. Ik ben ook nooit verkouden geweest. Er werd flink aangepakt hoor. 't Was altijd koud... Het is niet zo erg gunstig geweest, hoor. Tjonge, jonge, jonge. Kijk es, als ik kleine schroefies in moest draaien... Een ander liep met wanten aan, maar ik moest altijd met blote handen werken. 'k Heb het erg koud gehad, hoor. Ik heb dagen gehad, nou ja, de kabels die werden hard van de kou. Kon je niet meer gebruiken. 'k Heb es een las gemaakt en ik kon niet meer. Toen heb ik een fohn gekocht, een haardroger. Nou, diegene die stond te helpen, die stond met die fohn op mijn handen. Dan kon ik op zo'n manier goed werken. Ik heb wel eens bevroren vingertoppen gehad. Je stond bij twintig graden onder nul.

Ik heb volcontinu als machinist gelopen ook. In de oorlog. Die machines die draaien en die hebben toezicht nodig. Ja, het was een hopeloze kwestie. Je kwam 's morgens, 's middags of 's avonds en dan moest je acht uur volmaken en bij de machines blijven. Alleen. Verder was er niemand. Dat is vervelend, hoor. Af en toe kijken of de oliedruk goed was en of de temperatuur goed was. Nou, en dan moest je maar wachten tot je afgelost werd. Dat is slecht geweest. Vooral in de oorlog. Moederziel alleen 's nachts. Ik stond nogal eens veel wat te maken. Je moest je tijd toch doorbrengen.

En toen kwam de Wehrmacht en werd het vrieshuis een voorraadschuur voor de Wehrmacht. Alleen vlees. De heren liepen met d'r revolver in de hand, die officieren. D'r viel niks achterover te drukken. Wat die bootwerkers hebben gedaan, wisten wij natuurlijk nooit, want wij kwamen daar maar zelden. Wij waren in de machinekamer.

Hoe ik met pensioen gaan heb ervaren? Erg gemakkelijk. En slecht... Want, ja, mijn vrouw was ziek en toen ik thuis kwam kon ik gelijk in het huishouden gaan werken. Ik ben nu dertien jaar alleen. Mijn vrouw heeft na mijn pensionering nog tien jaar geleefd. Tja, dat huishoudelijk werk, stoffen en zo... Ik stond liever aan de draaibank. Maar ja, je hebt het leven samen opgevat en je moet het samen eindigen ook. Ik ben in 1926 getrouwd. Ik was achtenveertig jaar getrouwd toen mijn vrouw overleed. Ik hou van klassieke muziek. Speciaal opera. 'k Zing nog bij het Rotterdams Operakoor. A1 zesendertig jaar. Dat is m'n leven: muziek. Ik heb ook nog in Rotte's Mannenkoor gezongen. Ik ben altijd blij als het donderdag is. Dan hebben we repetitie. Je zit altijd alleen... Daarom ben ik blij dat ik een hobby heb.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Jo (), controleur

Ze maken nou zo chicanes over smeergeld. Toen ik in '27 bij Thomsen kwam, was het al zo. Elke kapitein, eerste stuurman, tweede stuurman, als de boot klaar was, dan kreeg-ie een enveloppie met geld erin. Dat was zogenaamd voor z'n nieuwe hoed.

Ze hadden bij Thomsen een zogenaamde economenploeg. Hoe ze aan die uitdrukking gekomen zijn, weet ik nog niet. Het was een vinding van Backx. Die wou die jongens een kans geven. Hij heeft toen een stelletje mensen aangenomen, allemaal jongens die goed geleerd hadden. Het waren jongens van de HBS en zo. Normaal ontvang je die nooit in de haven natuurlijk. Ze deden gewoon stuwadoorswerk, ook in de put. En dan naderhand kregen ze de kans om baas te worden.

Balen amandelen moest je in het hart steken om te bemonsteren. Als je aan de zijkant stak van de baal.... Daar zit het meeste ongedierte, net onder de zak. Het was maar de kunst hoe je stak. Het ligt eran voor wie je monsterde, he. Monster je voor de ontvanger, dan probeer je het monster zo ongunstig mogelijk te maken. Doe je het als aflader, dan moet je het zo gunstig mogelijk doen.

Tijdens de oorlog werden we allemaal ingeschakeld. In het Keilepand bij voorbeeld. Dat was gevorderd door de Duitsers. Daar werd alles in opgeslagen voor de Duitse Weermacht. Daar waren wij in het werk toen. Auto's laden ook. De kelders lagen vol met aardappelen in kisten. Er lagen ook kisten met blikken. Die moesten we regelmatig controleren om te kijken of die blikken niet roestig waren. Die blikken werden afgeschuurd en ingevet met een beetje olie. Er werd nogal zens zo'n blikkie opengedraaid. Iedereen had zo'n blikopener in z'n zak.

We hadden aan de Maashaven acht laadbruggen staan. Een is er weggehaald. Die hebben ze toen naar Duitsland gebracht. De rest hebben ze laten springen. We hadden een hoop gereedschappen en die hebben ze in de grond gedouwd daar. Aan het eind van de oorlog hadden ze een hoop gereedschap nog. Anders was je het kwijt geweest.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Johan (), HAR-SHB

Hoe ik aan mijn vrouw gekomen ben? Nou ja, dat ging erg makkelijk hoor. Je moet weten dat ik eerst op de haringvisserij heb gezeten. Twee reizen. In Vlaardingen liepen de vissers op de dijk te zoeken naar hulpen. Nou, ik wilde varen. Maar als je op de grote vaart wilde, moest je eerst een paar reizen

bij de haringvisserij gewerkt hebben. Dat heb ik gedaan. Toen stapte ik over naar de grote vaart. In dienst voor alle voorkomende klussen. We voeren op Zuid-Amerika. Dat duurde drie maanden zo'n reis. Als je nou terugkwam, dan was je rijker dan de prins. Drie maanden gage. En een bruine kop. Dat was een zeldzaamheid. Nu kun je er in een paar uur heen vliegen, maar dat ging toen niet. Ik flaneerde in de binnenstad van Rotterdam. Dat werd veel gedaan. In groepjes trokken de jongens en de meisjes over de Hoogstraat. Maar ik was alleen. Opeens zie ik kennissen van me op een terras. Ik schuif aan. Geef een rondje. Acht pilsjes voor een gulden. Ik had geld zat. De dochter van die kennissen keek zo vriendelijk en verbaasd tegelijk naar me. Dat ik zomaar een rondje kon geven! En dat ik zo'n zongebruinde kop had! Daar wilde ze meer van weten. Nou, dat heb ik haar verteld. En niet alleen op het terras...

Zo hebben wij elkaar gevonden.

Na de grote vaart ben ik voor de stad gaan varen. Op de sleepboot. Ik weet het nog goed. In 1929 was er zware ijsgang op de Nieuwe Waterweg. Voor de stad varen betekende 12 uur per dag varen. De zeeschepen op de Nieuwe Waterweg vastmaken en naar de Waalhaven, Rijnhaven of Maashaven brengen. Een lijn opgooien, de tros naar beneden halen en vastmaken aan de sleper. De lichters brachten we uit de haven naar de steenplaats. Dat was de aanmaak van de Rotterdamse haven. Daar werden de schepen voor de sleep naar Duitsland aangemaakt. Dat waren toen allemaal sleepschepen. De sleepboten die de sleepschepen naar Duitsland vervoerden, waren wat groter. Want dikwijls genoeg nam zo'n sleper vijf of zes sleepschepen tegelijk mee.

In de huiden werkten we op zaterdag. Huiden lossen is een stug karwei. Het ergst is dat die huiden verschrikkelijk stinken. Als er bij wijze van spreken een hond voorbij zou komen, zou-ie tegen je aan gaan pissen. Zo'n geur had je bij je. Mijn ketelpak stonk als de pest. Thuisgekomen hang ik mijn ketelpak op zolder.

Boven mijn woonden burens. Op de tweede etage. Mijn buurvrouw was makreel wezen halen op de markt. En die man wit de makreel op gaan eten, maar zijn vrouw zegt: wacht es effe, wat stinkt dat beest, die is verrot. Het hele huis was vergeven. En ze gooit die makreel weg. Maar dat was natuurlijk de lucht van mijn ketelpak dat op zolder hing.

Mijn oom werkte ook in de haven. Mijn collega's vroegen me waarom ik die ene vent toch oom noemde. Nou hij was het! Op een dag, het is goed weer, trekt de botenbaas zijn jas uit en hangt die aan het dekhuis tussen de winches. Mijn oom zegt tegen Rinus Hein, de botenbaas: Hein wil je een sigaar? Maar nou niet oproken, want je mag hier niet roken. Mijn oom vervolgt tegen enkele collega's: ik ben jarig vandaag, wil je ook een sigaar? In de binnenzak van die leren jas. De doos was gauw leeg. Dat smoelwerk van baas Hein later...

We behandelen een boot met stukgoed uit India. Aan dek staan enkele olifanten. Die waren dus al weken onderweg. De bootsman was hun oppasser. Maar goed, in Rotterdam gaat de bootsman stappen. Tenslotte wil die er ook wel even tussenuit. De olifanten blijven aan boord, want die moesten met de boot mee door naar Hamburg. Drie dagen al ligt de boot te lossen. Drie dagen en drie nachten hebben de olifanten geen rust. Aan boord wordt dag en nacht gewerkt. Van slapen komt niets. Dat was goed te merken aan die beesten. Ze waren chagrijnig. Eigenlijk kan je beter zeggen: krankzinnig van ellende. De boot vertrekt om 14.00 uur. Even tevoren komt de bootsman dronken terug. Wij hadden de jongste olifant een kleed over gedaan om hem wat rustiger te krijgen.

De bootzman rukt het kleed eraf en zegt: wat hebben jullie nou gedaan, kom maar hier hoor liefje. Maar de olifant kent geen dronken oppasser. Hij herkent hem niet. Dus die geeft een labbes met zijn slurf. De bootzman valt tegen het dek. Kassie zes. Daaag liefje. De bootzman kon de reis niet verder mee.

We verwerkten ook veel slakkenmeel. Thomasslakkenmeel, dat is gemalen ijzerslakken, vermengd met chemicalien. Dat spul komt gloeiend heet zo uit de, fabriek, zo in de lichter. Dat blijft warm. Het is net ijzervijzel als je het zo ziet. Het wordt over het land gestrooid als mest. Dat meel was verpakt in balen. In gekropte balen. Je pakte de balen bij de kroppen vast. Met haken mocht je ze niet pakken, want dan liep dat spul als zand er uit. Die kroppen veroorzaakten ontstekingen in je handen. Vooral tussen je duim en wijsvinger, waar je de kroppen vastpakte. Om je handen deed je dan isolatieband. Als je stiekem handschoenen aantrok, dan zei je baas: ga jij die dingen maar thuisbrengen. Dan kon je gelijk thuis blijven. Echt waar, soms had ik grote gaten zo groot als een rijksdaalder in mijn handen. Als je dan 's morgens wakker werd en je probeerde voorzichtig je vingers te strekken, dan pistte je in je broek van de pijn.

De wagons, waarin de bananen werden vervoerd, werden eerst bekleed met stro. Op de vloer en tegen de wanden. Tussen de twee deuren in, dus in het midden van de wagon, werd een kachel geplaatst. Die werd gestookt met cokes. Een speciale ploeg zorgde daarvoor. Die maakte de kachel aan, zorgde dat de kolen goed gloeiden, sloot alle roosters af, zodat de temperatuur vrij constant kon blijven. Voldoende tot in Duitsland of waar de eindbestemming ook maar mocht zijn. De bananenboten werden in de Jobshaven gelost. Deze schepen waren speciaal ingericht voor het vervoer van bananen. Lage tussendekken en gekoeld. Als ze niet in gekoelde schepen vervoerd zouden worden, dan kwamen de bananen geel of bruin aan. Dat gebeurde weleens. Dan was de installatie onderweg kapot gegaan.

De stammen bananen zijn rechtop gestuwd. Aan elke stam zit een aantal kammen bananen. Het gewicht verschilt per stam. Zo tussen de 20 en de 30 kilo moet je wel rekenen. De stammen droeg je op je nek van voor of achter het ruim naar de lopende band. Twee opgevers legden die stam op je schouder en dan droeg je die naar een transportband die de stam omhoog bracht. Boven stonden dan ook weer mannen die de stammen in de wagons droegen.

Die wagons werden 's zomers gekoeld met brokken ijs en 's winters verwarmd door een kolenkachel. Die stond in het midden van de wagon. Die wagons brachten de bananen over de grens. Per dag gingen er dus heel wat bananen door je handen. Een enkele keer was er wel eens een kam gele bananen tussen. Nu moet je niet denken dat je een banaan mocht opeten. Dat was stelen.

Mais werd los gestort. Dat wil zeggen de hijs met balen werd uit het zeeschip gestreken op een tafel in de lichter. De tafel bestaat uit een aantal brede dikke planken die dwars over het ruim van een lichter werden gelegd. De kopse kanten van de balen werden in de richting van het gestorte end gelegd en dan werden de balen opengesneden en liep de mais vanzelf het ruim in.

In de crisistijd was het niet best. Ik ben een jaar werkloos geweest. Toen kreeg ik een uitkering van Maatschappelijk Hulpbetoon (De Sociale Dienst van vandaag). Die uitkering was elf gulden in de week. Nog geen derde van wat ik toen verdiende. Veel mensen hadden amper te eten. Per dag een eenpansmaaltijd als het er was. De kinderen liepen in versleten kleding. Vooral de kleinsten, want die droegen kleding die vermaakt was van oudere broertjes en zusjes die er uitgegroeid waren of van kleding die op bepaalde plaatsen erg versleten was.

Willem de Ruiters was een stuwadoordie toen met een bedrijf begon. Aan de Zalmhaven had hij zijn opslagplaats van gereedschap. Ik woonde op de Schiedamsedijk, dus dat was lekker in de buurt. Zelf had De Ruiters geen kade, maar dat was ook niet nodig want het stuwadoorswerk gebeurde in de

Waalhaven op stroom. Vanuit het pakhuis werd het gereedschap in de Zalmhaven op het personeelsbootje geladen. Bij de Zalmhaven stond een groot bord. Daar werd opgeschreven welke schepen er binnengevaren waren. Op den duur weet je welke schepen bij welke stuwadoor worden behandeld, dus bij wie je je moest melden voor werk. Als losse havenwerker was je daarop getraind. Je werkte dus, zo heette dat vroeger, buiten het Hok om. Bij losse bazen.

Bij De Ruiter ging ik graag werken. 's Morgens vroeg noteerde hij de namen van degenen die bij hem kwamen werken. Die bazen hadden allemaal een kolossaal aeheugen. Want ze wisten precies wie ze wilden hebben op die dag. Als ze een keer je naam hadden afgeroepen, dan wisten ze precies hoe je heette. Hoogstens vroegen ze soms naar je voorletter als ze dat nodig hadden.

Kou gehad? Man hou op! Ik weet niet precies meer welke winter het was, maar weken achtereenvoor het. Soms wel twintig graden. Maar, en dat moet ook gezegd worden, we kregen dan vaak erwtensoep. Binnenschepen openleggen moesten we. Over het hele dek lag we 1 20 tot 30 centimeter ijs. Eerst de presenning er af. Een presenning is een dekzeil over de luiken. Eer dat je die van de luiken had. Daar was heel wat volk voor nodig. Ijs hakken. Met de winch trok je de presenning eraf. Zo zwaar was die van het ijs.

In 1938 ongeveer ben ik bij het Hok begonnen. Dat gaf het voordeel dat je een vaste werkgever had. Niet dat je elke dag werk had. Want als er geen werk was, dan moest je komen stempelen aan het Hok. Soms wel drie of meer keer op een dag. 's Morgens om half acht, om elf uur, om drie uur. En dan werd je besteld om 's avonds half zes te beginnen tot 's nachts half drie. Ik nam 's morgens m'n brood in de knijverzak al mee. Want je wist niet hoe laat je terugkwam. Tweeëntwintig sneeën brood nam ik mee. Elke dag.

Direct na de oorlog heb ik gewerkt bij Van der Lucht. Daar losten we schepen die hout vervoerden. Dat hout gebruikten ze voor emballage. Diverse soorten hout, die gesorteerd moesten worden. Daarna ben ik in de haven gekomen. In 1933 was dat. Het personeel in de haven was geminiseerd, maar soms, en vooral op maandag, hadden ze dan meer volk nodig. Speciaal als de bananenboot voor de kant lag. Dan kreeg je een weekkaart. En op die weekkaart kon je dan een dag of meer gaan werken. Als de boot dan klaar was, nou dan was het werken gedaan. Daar komt de uitspraak vandaan: Ene dag in het fruit en de week is uit.

Op een dag kregen we huiszoeking. De straat werd afgezet. Overal liepen moffen. Ik scheet in mijn broek, want achter het gordijn in het hoekje hing mijn wapen. Ik was namelijk bij de ondergrondse. Niet zo heel erg actief, maar we spraken er al over wat we zouden gaan doen als de eerste berichten zouden binnenkomen over een mogelijke bevrijding.

Mijn vrouw gaat snel naar bed. Onder haar matras liggen alle geheime paperassen. Ze jankt en kermt het uit van ellende. Op dat moment stappen drie Duitse militairen binnen. Rukken de kasten open en zoeken zich een aap. Ik maan ze tot kalmte. Waar ik het lef vandaan haalde, weet ik niet, maar ik maak ze op mijn manier duidelijk dat mijn vrouw verschrikkelijk ernstig ziek is en dat de ziekte besmettelijk is en dat ze beslist niet zonder mijn hulp kan. De spanning stijgt. De soldaten kijken elkaar aan. Laten de kasten open en... vertrekken. De karabijn achter het gordijn hebben ze niet gezien. Ik hoef niet mee. We sterven van de zenuwen. Stel dat ze me niet hadden geloofd, onder de matras hadden gekeken of achter het gordijn. Verdomme, wat een lef had ik toen.

In '40-'45 werkte ik bij Wilton-Feijenoord. Daar maakten ze van alles als het maar van metaal was. Ik kwam te werken aan een draadsnijbank. Erg nauwkeurig werk. Later kwam ik daar op de kraan in de fabriek. Zware stukken transporteren in die besloten ruimte. Dat beviel me beter. Nou gebeurde het

vaak dat er alarm was. Dan loeide de sirene en moest iedereen de werkplaats uit. Soms wel twee keer op een dag.

Dat was steeds voor mij de gelegenheid om wat gereedschap te organiseren. Ik wist wel adressen waar ik daar kleingeld van kon maken. Alles was toch van die moffen. Tenslotte wilden we thuis ook eten. En dat was moeilijk genoeg. Op den duur was het alarm gewoon welkom. In die tijd werd mijn geweten zo ruim dat een paard en wagen er in kon omdraaien.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Joop (1928?), expeditiewerker-controleur

Na de lagere school ben ik een jaar fietsjongen geweest, onder anderen bij een tandtechniker. Toen ik vijftien jaar was kwam ik in de haven als fietsjongen. Dat was bij de firma Hans Otten en Zoon. Daar ben ik gebleven tot 1946. 't Is dat die firma geliquideerd werd, anders had ik er nog gezeten. Als fietsjongen hielp ik ook mee in de expeditie. Toen ik zo'n jaar of achttien was ging ik echt de haven in als expeditieknecht. Toen ging ik zevenentwintig gulden verdienen. Dat was per week. Als fietsjongen had ik vijf gulden in de week.

Vroeger werkten ze zes om zes; zes binnenboord en zes buitenboord. Dat is toen vier geworden, vier binnenboord en vier buitenboord. Toen hadden ze de pest in dat ze geen blasie hadden. Dat verpestte de sfeer. D'r was haat en nijd onder mekaar. Ook bij de bazen zelfs. Haat en nijd, omdat de een een mooiere boot kreeg dan de ander. Weet je wel, de een kreeg een boot, daar kon je makkelijk op werken, en de ander kreeg een kelere boot, op z'n Hollands gezegd, en dan trok die zo'n gezicht. Allemaal haat en nijd.

Dat expeditiewerk was zwaar werk, heel zwaar werk. Vroeger had je paard en wagens, waarop zware vaten van tweehonderd kilo geladen moesten worden. Dat deden we met rolhouten. Met twee man duwden we die vaten tegen de rolhouten op. Dan was je wel moe, hoor.

D'r kwam een man van Oudkerk naar me toe. Daar was hij conciërge. Hij wist dat d'r een man wegging bij Oudkerk en hij zei: Joop, is dat niks voor jou? Zou jij bij Oudkerk willen komen? Ik ben d'r heengegaan en ik werd ineens aangenomen. Drie maanden op proef. Nou, ik heb d'r vijfentwintig jaar gezeten.

Ik moest als controleur katoen ontvangen. 't Was koud, midden in de winter. Met die aflaadcontroleur ben ik toen in het ruim gaan zitten. M'n ogen vielen haast dicht. Op een gegeven moment zeg ik: hoe kan dat nou, jij hebt tien hijsen meer dan ik. Zit jij me een beetje te besodemieteren? Hij zegt: man, je hebt lekker liggen snurken... Tegenwoordig mag je niet meer in het ruim gaan zitten als het koud is. Je moet aan dek blijven. Als je in het ruim gaat zitten's nachts, dan val je onherroepelijk in slaap.

Het was op een Black-boot. Een man of tien, vijftien hadden daar een feessie pemaakt. Dat is geweest na de oorlog, aan de Schiehaven. 't Was zo'n Amerikaanse boot, die kwam met Amerikaanse

goederen voor de Amerikanen in Duitland. Nou wordt het in containers geladen, maar toen kwam het los. De bootwerkers gingen naar beneden en een lol dat ze hadden. Ze hadden daar een tafeltje gemaakt, een soort bar met drank, bier, sigaren. Een compleet feessie in het ruim. Die waren aan het drinken op een reuze manier. Ik heb nog nooit zo'n feessie meegemaakt. En laden gelijk, hoor. Hup, jouw beurt. Dan werd er weer een hijssie gemaakt en dan gingen ze weer verder.

D'r is wat gestolen in de haven, hoor. 'k Zat es in de kantine en toen zegt een van die bootwerkers tegen me: m'n maat zit ook in de gevangenis. Ik zeg: wel? Hij zegt: nou, m'n maat is met een gejat fototoestel naar een fotozaak gegaan in de buurt van het Oostplein. Hij wou dat daar gaan verkopen. En nou blijkt dat die meneer van die fotozaak juist op die fototoestellen zat te wachten. Hij had al die nummers d'r van.

Ik moest es zes balen textiel ontvangen, bij Cees Swarttouw. Maar in plaats van zes, krijg ik vijf balen. Ik schrijf op het requ: een baal te kort. Wat is nou het geval? D'r werd in die tijd textiel gestolen in de haven. Ik werd toen ook op het matje geroepen. Op de Noordsingel. Ik zeg tegen die man: ik had een baal te kort. Hij zegt: maar waar is die ene baal dan gebleven? Ik zeg: ik heb vijf balen ontvangen. Hij zegt: ja, maar u schrijft op het requ: een baal te kort. Dus je hebt een baal die te kort is. Een meter, een halve meter? Ik zeg: neem me nou niet kwalijk, maar ik schrijf diverse keren "te kort". Hij zegt: ja, ja, we zullen je wel vertrouwen, maar schrijf dan voortaan op een requ niet "te kort", maar "te min".

Dat hebbie hard nodig in de haven, Duits en Engels. Dat is het enigste wat je hard nodig hebt in de haven. Ik heb alleen bootwerkersduits geleerd en bootwerkersengels. Ik kon me eige een beetje verstaanbaar maken, maar verder niks.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Kees (), assistent-botenbaas, SHB

In die tijd werd je zo grootgebracht, dat je van alles moest aanpakken. Ik ben op mijn veertiende jaar begonnen en ik heb van alles gedaan. Van schoenmaker tot drogistbediende en werken in een blikfabriek. We hadden vroeger een kostganger in huis. Voor de huur en voor het onderhoud van het gezin. Dat was een schoenmakertje en die begon een eigen zaakje. Ik mocht mee voor een gulden in de week. De ouwe zolen en hakken van de schoenen aftrekken. Maar ja, dat mannetje ging failliet...

We hadden een hudenbaas. Daar ging je mee op expeditie. Dan kwam je 's morgens op St.Job en dan moest je met die bewuste baas mee naar een andere stuwadoor. Die had wat vaten darmen gelost of vaten rookvlees. Dat waren van die klompen rookvlees, die zaten in de pekel. We moesten dan zoveel procent van die vaten openslaan en weer dichtslaan. Ze moesten weer opnieuw dichtgekuipt worden. Zo noemde je dat. Dan was er een expert bij. Dat was meestal in onze ogen een deftige man met een kouwe aardappel in z'n mond, weet je wet. Wij moesten dan zo'n kwabbe uit het vat halen en dat moest die meneer dan zien. Dat moest je dan op het deksel leggen. Die

huidenbaas noemden we de fooiendief. Want we wisten dat-ie geld kreeg. Maar ja, we wisten niet hoeveel. Wij kregen wel eens een gratis bak koffie. In die tijd was dat, geloof ik, zeven centen. Aan de Jobshaven zat ik op die zolders daar. Opslag van tabak, van suiker, van nootmuskaat, van peper. Je had veel coasters met smker uit Engeland. Haantje was kraanmachinist op een zogenaamde stijve-arm-kraan. Die vent kon ontzettend snel draaien met dat ding. Met de kraan ging het naar de vierde etage toe. Daar werden de balen op een yalewagen gezet. Ze werden de zolder opgereden. Daar waren drie man en de vierde was de chauffeur van de yalewagen. Die moest dan gelijk meehelpen. Af en toe kwam Koos. Die liep zo eens langs de rijen. "Jongens, een beetje naar binnen, een beetje naar buiten." Maar te langen leste was het zo, dat je een beetje groos was als zo'n klamp suiker stond en-ie mooi recht was en vierkant.

Het vervelende vond ik die stammenboten, want je wilde toch het aantal tonnen draaien. Dat was zwaar werk. Die stammen waren net zo dik als ik lang was. En die moest je toch op de een of andere manier uit die zij weten te krijgen. Dan werd je kwaad als je uit een ander ruim wel een stam zag gaan. Of twee of drie en jij had hem nog niet los. Dan was je jaloers.

Als er een kamer behangen moest worden, zei ik: Laat de buurman van de overkant dat maar doen. Ik neem vannacht wel een takie extra. Dan verdiende ik het in de haven en het werd netjes gedaan door de buurman. Ik heb ontzettend veel overgewerkt.

Ik heb ontzettend veel vuil werk gehad, toen ik in de put werkte. Wij hadden veel vismeel en veel huiden. Die huiden kwamen toentertijd niet gebundeld aan. Ze lagen als kleedjes uitgevloerd in de ruimen. Die lagen allemaal met het haar boven en dan zout ertussen. Er hing een loodje aan van een bepaald merk en je moest die merken bij elkaar zoeken. Als je 's avonds je overalletje uittrok, dan bleef-ie als het ware rechtop staan, zo vet was-ie. Ik heb wel periodes gehad, dat ik lijn tien niet meer in dorst, zo stonk ik. Accommodatie voor aan- en uitkleden had je toen nog niet. Ja, je kon je overall uittrekken, maar je moest dat ding wel onder je arm meenemen, anders was je hem kwijt.

Mijn vrouw heeft nooit gezegd, als ik zo stonk, was maar melkboer gebleven. We waren erg tevreden met de verdienste. Want het gebeurde dat ik 's morgens om half acht begon en dat ik 's nachts om half drie pas thuiskwam. Dan vroegen ze: Wil je even die boot afmaken? Die boot liep wel eens uit de hand en dan werd het een zogenaamde vroege nacht. En dan gebeurde het wel, dat ik's morgens om half acht weer aanwezig was. Je had dan geen nachtrust, maar je kreeg wel die nacht betaald plus slaapgeld. En in die dagen kleunde dat echt an.

Dat lossen van zo'n boot was een aparte kunst. Want zo'n baal optillen de hele dag, moest je wel leren. Je maakte eigenhjk een soort put in die balen, zodat de balen op borsthoogte voor je stonden en daarna kon je je strop neerleggen. Dat waren stroppen met van die matten er in. Broekstroppen noemden ze die. En dan kon je de strop voorleggen en kon je de balen zo naar je toe trekken. En dan vier maal zes en dan de strop dicht.

Ook hadden we veel te maken met vismeel. Wij, als geheide havenarbeiders, hadden toentertijd een makkie, want je speelde met die balen. Die balen waren gemiddeld 60, 70 kilo. Het stonk wel erg, maar daar was je aan gewend. Als we in de kantine zaten, vroegen we elkaar: Hoeveel ton hebben jullie gedraaid? Je was dan vreselijk groos als je, pakweg, zo'n 100, 125 ton weg had op een ochtend. En dikwijls vier tegen vier, vier mensen binnen boord en vier mensen buiten boord. Naderhand is dat via de bonden zes tegen zes geworden, de zogenaamde ploegensterkte.

Aan de Merwehaven, bij Presto, kreeg je met die botenbazen te maken. Dat waren figuren. Dat was ik eigenlijk niet gewend. Want dat was allemaal godver hier en godver daar en laat je klauwen wapperen. Ze vloekten en ze scholden wel, maar als ze d'r eigen omdraiden waren ze het vergeten. Een heette er Hein de Kei. Dat was een man in de tabak, in de vaten tabak. Hij heette zo, omdat hij zo'n grote kop had. Een ontzettende keienkop. De baas van de Beatrixhaven noemden we de Snor. Nou, en dan hadden we de Kop-en-kont. Dat was Leen. Dat was een klein, kort, dik mannetje. Hij had de bijnaam Kop-enkont, omdat-ie eigenlijk geen tussenlichaam had. Mijn eerste maat was bakker geweest en ik melkboer en toen kregen we de bijnaam Van der Meer & Schoep. Je had toen de Volksbondkantine nog aan de St. Job en als de baas dan's morgens in de kantine kwam, riep die: "Van der Meer & Schoep gaan met Hein de Kei mee"

Koos had ook de naam van de Kei. Hij had een vrouw en die was weggelopen. Ze had een pan op het vuur gezet met een kei erin en een briefje, waarop stond: als die gaar is, kom ik terug. Koos heeft het zelf verteld. Hij liep es op de Binnenweg en hoorde in de verte roepen: "Koos, is die kei al gaar"? Hij heb er altijd trammelant door gehad, dat-ie dat verhaal verteld had.

Ik kwam bij de dokter van het GAK. Hij zegt: "Hoe oud ben je nou? 57, 58? Dat is nog te vroeg om je af te keuren. Ik zeg: "Nou ja, dat is helemaal niet mijn bedoeling, want ik ml wel werken". Die pil zegt: "Als we je nou eens voorlopig uit de nacht halen"? Ik zeg: "Nou, dat zou wel een oplossing wezen". Ik hoefde ook niet meer terug op de schepen. Ik kwam in de expeditie. Ik kreeg een fiets en een portofoon om mijn nek. Nou, toen was ik weer Jantje Plezier.

De mentaliteit is een tijd goed geweest. Dat was toen het nog een broodvraagstuk was. In de hoogconjunctuur, toen het drukker werd in de haven, kregen de mensen meer kapsones. En de havenarbeider kon meer praatjes hebben, want hij had ruggesteun van de bond. Die zat erachter met die ploegensterkte en loonsverhoging. Dat drukte op je werk, want als er vijf man beneden stonden, was het al direct: waar is die zesde? Die moest dan van de dokter komen. Die had net effe gebeld, dat-ie naar de dokter was en een uur later zou komen. Als assistent-botenbaas ging je dan als zesde persoon fungeren. Maar je had geen armen vrij om contact te hebben met je botenbaas, want toen bestond de portofoon nog met.

Ik heb ook een botenbaas meegemaakt, die was, je ken wel zeggen, van de vijf nachten was-ie er vier stomdronken. Dan had je een lichtertje buitenboord leggen. Schippertje leggie effe open? Zal ik effe helpen? Ja, dat doet Kees wel-effe. Nou dan ging Kees, dat was ik dan, die schipper helpen. Maar hij had naderhand zijn revenuen ervan. Dan ging die de touwladder af. Als je hem zocht, dan zat-ie bij de schipper in het achteronder en dan zaten ze lekker te heften.

De botenbaas kwam dikwijls bij de stuurman om een praatje te maken en dan kwam altijd de fles op tafel. En als de stuurman er niet was, dan waren de botenbazen in die tijd wel zo brutaal om het zelf te pakken uit de ijskast. Ik heb er een meegemaakt. Die had de bijnaam het Paard. Dat was een ouwe van Quick en daar was ik ook een tijdje assistent bij. Hij zegt: jo, we lopen heel de dag al op een drogie. Laten we nou es effe naar boven gaan en kijken of we d'r niet eentje kenne vinden. Wij naar boven naar de eerste stuurman. Niet te vinden. De gang in en roepen: stuurman! Maar ja, hij had de ijskast al gezien en wij weer naar binnen. We pakken geen kleine glazen, maar limonadeglazen. In die ijskast..., klokklok... en weg...

Jatten in de haven... Dat kon wel eens uit de hand lopen. En vooral omdat je zoveel losse artikelen had. En ook als je bier moest laden. Vooral die boten van de Lloyd, die hadden ontzettend veel bier voor Afrika. Dan was het wel eens dat je echt dronken lieden had beneden. Want zo gauw je je kont

omdraaide, als je naar een botenbaas moest om inlichtingen, dan waren er echt wel dozen opengebroken. Het gebeurde wel dat je 's middags om drie uur er 6en in de zij moest leggen, die afgeserveerd was. Maar dat karwei moest doorgaan. Meestal had je dan wel een beetje medewerking van je collega's. Die namen hem dan tussen zich in en dan ging-ie half kachel de poort uit. Als assistent kon je dat niet altijd voor wezen. Vooral niet als je als assistent twee ruimen moest bijhouden.

Die ouwe Henk was een komisch figuur. Die man was ook dikwijls flink in de olie. Dan liep-ie te godvere op dek. Dan lag er sneeuw op dek. Dan zag-ie hem vallen. Dan liep-ie zo langs de gangen van de gangway en van de kommers, dan liep-ie van het ene ruim naar het andere en dan was-ie flink duf. En dan waren het eigenlijk de assistenten die het werk draaiende hielden.

Ik heb een keer met een rollenhaak in een bloedvat gestoken. Ik pikte een rol en prikte precies in een ader. M'n maat kneep er gelijk een zakdoek omheen. Aan de Coolsingel een paar krammen er op. Ik heb ook wel eens een gebroken middenhandsbeentje gehad. Ook heb ik een keer met een hele dikke knie gelopen. Toen gleed er een zooi zakken van een klamp af. Die raakten m'n knie. Daar ben ik zes weken mooi mee geweest.

We hadden ook ploegen Hagenaars. Dat was een beetje het uitschot van de stad en die hadden een kapsones. Die hadden dikwijls messen in hun zak. Ik ben wel eens bedreigd met een mes. Maar ik had altijd een grapje en een geintje en dan zei ik tegen zo'n vent: "Denk erom, als je steekt, dan ga ik ineens leggen. Ik doe nooit wat terug." Dan stonden ze gek te kijken. Maar ik heb het altijd zo kenne versieren, dat ik ze wel enigszins aan de gang kon houden.

288

Ik heb vrij grote stakingen meegemaakt. Van zes en zeven weken. Als assistent zijnde dacht je toch aan je joppie. Dus wij gingen 's morgens toch altijd wel even kijken. Maar je kwam niet verder als de portiersloge, omdat alles was afgezet. Maar wij gingen ons wel melden, want je dacht aan je centjes. Maar ja, ik kon echt niet werken.

Ik ben altijd lid geweest van de bond. Ben ik nog. Maar ik vind dat het toch wel eens een beetje te hoog opgevijseld werd. Ik nam het graag mee, daar gaat het niet om, maar het werd voor de stuwadoor eigenlijk te duur gemaakt. Die zogenaamde ploegensterkte, dat moest dan bij een stukgoedploeg. De lonen moesten omhoog en de ploegen moesten groter. Die lonen, dat nam je graag mee plus dat ik veel overwerk in die dagen had. Ik heb nooit te klagen gehad. Echt niet. En we hadden toch vier kinderen, vier jongens en die kosten toch wel een paar centjes. Maar mijn vrouw heeft achttien jaar in een schoenenwinkel gewerkt, bij Van Vorst op de Binnenweg. Dus die verdiende een centje mee.

Ik heb altijd weinig met de Ondernemingsraad te doen gehad. Meestal waren dat figuren, zo zag ik dat hoor, die dan lekker naar vergaderingetjes gingen en het werk misten. Meestal waren het in mijn ogen toch maar praters. Dikwijls domme dingen naar voren brengen, waar een baas helemaal niet op inging. Maar ja, het hoorde erbij.

De slechte naam van de bootwerkers, daar is wel verandering in gekomen. Want doordat je die school hebt gekregen is toen meer naar buiten gekomen dat havenarbeid een vak is. En dat is het ook werkelijk. Het zeewaardig stuwen van een boot, daar heb je echt wel een vakman voor nodig. Je kan niet zomaar een baal of een kist wegslijten. Dat moet zeevast in een boot staan en je moet natuurlijk ook de havens gescheiden houden. D'r was dikwijls maar een kleine tussenruimte.

Van lieverlee zijn we opgeklommen. Met een paar anderen werden m'n maat en ik uitgekozen om les te gaan nemen aan de Havenvakschool. Jan Groenendaal zou ons een vooropleiding geven. Die man heb ons veel bijgebracht, want ja, wij waren maar lagere-school-mensen. Je moest berekeningen gaan maken van breeksterkte van een draad van zoveel dikte en zoveel lengte. Die kon zoveel tillen. Ik kreeg te maken met sommen. Die school heb ik wel geklaard, maar het was wel een zenuwenobject voor mij, omdat ik gewoon niet de goeie opleiding had van huis uit. Ik ben grootgebracht op een katholieke school. En dat was drie keer bidden per dag. Voor de rest rekenen en lezen en aardrijkskunde, maar dat echte zware rekenwerk, daar was je echt te dom voor.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Klaas (), havenarbeider

Mijn eerste ploeg, waar ik kwam te werken, was een ouwelullenploeg. Die naam had zo'n ploeg als daarin doorgewinterde bootwerkers werkten. Mensen die het klappen van de zweep kennen, een lange staat van dienst hadden en van wie ik vreselijk veel heb geleerd. Ontzettend veel. Na een week wilde ik de haven alweer uit. Want het allereerste werk dat ik moest doen, was dooie varkens lossen. Dat zijn balen roggemeel van ongeveer 100 kilogram. Dat was een nationale ramp! Want dat was allemaal kapzakken geblazen. Dat is elke baal op je rug nemen. Dooie varkens werden die balen genoemd omdat ze niet helemaal gevuld waren. Die gaven geen barst mee. Ze wegen daarom eigenlijk zwaarder dan ze feitelijk zijn. De oude rotten gooiden die zakken als het ware over hun hoofd weg. Als jij dat als nieuweling ook probeerde, dan was je je hoofd kwijt. Want dat van je afwerpen is een slag. Dat is een vak apart. Dat moest je zelf maar ervaren. Als je pas begint wil je een plekje zoeken in het ruim waar je naar jouw mening het best kan staan. Maar ik kwam er al gauw achter dat dat niet ging. De bazen hadden al gegoooid, dat wil zeggen gedobbeld, welke ploeg aan stuurboord, en welke ploeg aan bakboord mocht beginnen. Meestal koos je eerst voor die zijde, waar voor de middag de zon op stond.

Uit het Westland kwam van alles. Kleine bootjes leken net kruideniers. Tomaten, druiven, groente. Eerst moest je van zand een gelijk vloertje leggen. Dat zand diende als ballast. Niets erger dan kistjes tomaten stuwten. Want als je die niet precies recht op elkaar stapelt, dan zit je gauw in de ellende. Een grote troep werd het dan...

We hadden veel winchwerk. Je begon eerst met een putje te trekken. Dat wil zeggen dat je het eerste uur alleen maar hijsen kan maken, zodat je later de hijsen kon trekken.

Daarna vloog je omhoog om aan de stoomwinch te zitten. Dat vond ik leuk he. Want als je pas in de haven bent, wil je dat ook wel eens proberen. Als je aan de baas vroeg of je ook eens aan de winch mocht, dan was het antwoord: broertje, kom jij over 20 jaar nog maar eens terug. Want dat was toen zo. En als je toch mocht en het ging verkeerd... oh, schei uit. Dan kreeg je een flinke klodder pruimesap bovenop je kneukel. Zo. En dat was nooit mis.

We losten veel knuppels, dat zijn stalen balken van een ton stuk, 15 cm in het vierkant van ruw staal. Die moesten in de zij worden geladen. Vorktrucks bestonden niet. De balken werden met twee of drie tegelijk met een tweesprong gehesen. In het ruim van het schip werden twee schilden zo geplaatst dat het ene uiteinde ervan hoger lag -dan het andere eind dat de zij inging. De schilden

werden ingesmeerd met wat vet. De hijs werd op de schilden gestreken en de knuppels gleden de zij in. Kijk, dat getuigt van vakmanschap. Dat staat in geen enkel boek. Dat leer je nou van de zogenaamde ouwelullenploeg.

Er was ook een baas, die niet gauw medelijden had. Het was warm. Heet mag ik wel zeggen. Beneden in het ruim van een schip werken viel niet mee. Je zweette als een paard. En als je naar boven kwam om wat water te willen drinken, dan zei je: Ik het zweet maar van je maat zijn koker; laat je maar weer zakken...

We werkten met stoomkranen. Kolenstoom. De machinist zat er zogezeid warmpjes bij. Want bij de kranen van Piet Verkee daar zat de machinist in het ronde torentje beneden en die had de kokende kachel vlak achter hem staan. En die kon je ook niet zien. Daarom stond er een bootsman aan de railing en een aan de coamings...

Hij heette 'Leen de dief.' Die naam had hij al. Er werden veel vaten koper gelost aan de Maashaven. Met de platte wagens werd het spul vervoerd. Maar Leen had het gemunt op broodjes tin. Dat leverde wel wat op. Het broodje tin moest de poort uit. Maar hoe? Leen zette het voor. Dat betekent: deels in je broek, deels onder de bloes, riem er over en klaar is kees. Zo'n broodje weegt ongeveer 50 kilo. Bij het hek was vooraf een gaatje gegraven. Daar kon je best onder door. Dat kon, maar er was geen rekening gehouden met het broodje tin. Dat geeft niet erg mee. Leen kruipt onder het hek door, maar komt klem te zitten. Hij kon niet meer heen of terug. Goede raad is duur. Van ellende is-ie hard gaan gillen. Toen hebben ze hem wel gepakt...

Een bootwerker rijdt per fiets de poort uit en na enkele tientallen meters valt hij van de fiets. Kassie zes. Wat blijkt nou? Hij had een stuk spek voorgezet. Maar dat spek was diepgevroren. En dat is natuurlijk stervenskoud. Hij was helemaal bevangen van de kou en in elkaar gezakt.

De meeste mensen hadden een blauw flapje bij zich. Meestal zat er koude thee in. Ook wel eens wat anders natuurlijk. In de lading werd ook wel jenever aangetroffen. Dat was meestal bij de dieptanks gestuwd. De vraag was: hoe kom ik bij de jenever? Want er stond altijd ten minste een wachtsman bij.

Dat was dan het grote probleem. Maar daar was wel een oplossing voor. Jenever werd meestal in kisten verpakt. Dat wil zeggen, de flessen stonden in een kist. Je sloeg dan met je krukhaak door de kist. Dan knalde er altijd een glas. Je kruikje stond al op de plaats waar de kist moest worden neergezet. De kist wordt wat schuin gezet boven het gat, waar hij door moest om geplaatst te worden en de straal jenever stroomt uit de hoek van de kist precies in de kruik. De wachtsman zit er naast. Die werd uitgedaagd. De wachtsman beweerde dat er geen druppel te versieren viel. Intussen liep de flap wel vol...

Het was vlak na de oorlog. We werkten in balen koffie. Ongebrand natuurlijk. Hoe kom je aan koffie? Het wordt opgeslagen in de loods en de douane staat er vlak bij. Maar in de haven ben je vindingrijk. Met een steker kan je heel wat. Je maakt eerst een klootzakkie. Dat is een zakje dat met bandjes om je middel vast zit. Je gaat met je rug tegen de klamp koffie staan, het stekertje in de balen en terwijl je met de douamer praat, loopt je klootzakkie vol. Er niet bij kunnen? Kom nou...

De portier geeft het bericht door dat de vrouw van de schipper is overleden. De kraanmachinist wordt verzocht de baar in de kraan te nemen en over te draaien naar de lichter buitenboord. Dat doet hij. Intussen is een ziekenauto besteld. Voorzichtig draait de machinist de baar op, manoeuvreert de baar tussen de touwen door op ooghoogte vanaf zijn zitplaats om alles goed te

laten verlopen, als hij eensklaps een hand van de schippersvrouw omhoog ziet gaan en hem toewuift. De machinist laat de baar vieren, stuift zijn cabine uit, vloekt alle duivels uit de hel, is razend. Wat blijkt nu? De schippersvrouw had haar been gebroken. Tegenwoordig noemen ze dat storing in de communicatie.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Koos (),

Op de Heijplaat stonden allemaal houten huisjes. Er waren ook enkele stenen huisjes, maar daar woonden de bazen in. Later werden er ook scholen gebouwd en zo. Daar kwam ik van de hemel in de hel terecht. Want 's zomers moest ik op het land gaan helpen. Dan kwam de dominee op school en die wees de kinderen aan die bij het oogsten moesten gaan helpen. Van 's morgens zeven uur tot 's avonds zeven uur. Dus geen school. En dat kon weken of maanden duren. En op vrijdag of zaterdag na het werk, kreeg ik nog wat mee voor de dominee. Dan kon ik nog eens een half uur omlopen om het by de dominee af te geven. Dan kreeg ik wel de pest in. Het meisje van de dominee had dan een speculaasje gekregen voor mij, maar daar beet ze dan zelf eerst de helft van af...

Op de Oranjeboomstraat ging ik naar school. Bij de broeders en bij de zusters. Als de nonnen wisten dat ik olienoten had gegapt, dan moest ik in de hoek vijftig weesgegrootjes opzeggen. Op je knietjes. Van een woonhuis maakten ze vroeger een kroeg. Vooral op het Noordereiland. De grote woonkamer werd in tweeën gedeeld. De voorkant werd kroeg en achter sliepen ze in de alkoof. Ja, dat kon vroeger allemaal. Toen was het niet zo streng. En de concurrentie was groot. Bij de een kreeg je acht pilsjes voor een gulden en bij de ander negen. En als mijn vader terugkwam van een reis, ja, dan ging die even de kroeg in. En dan moest ik hem halen.

Je kon overal zwemmen. Overal was nog goed water. Je sprong er maar in en zwemmen. We zwommen vaak genoeg van de Heijplaat naar Schiedam. Je deed dat als het bijna hoogtij was. Dan dreef je vanzelf af. Je bleef daar dan een poosje tot het tij weer keerde. Niet te lang wachten anders dreef je de Heijplaat weer voorbij. Nou dat heb ik wat gedaan!

Ik behoorde tot de beste leerlingen van de klas. De bovenmeester zei tegen mijn vader, dat ik best kon doorleren. Maar ja, die man had makkelijk praten. Daar was gewoon geen geld voor. En omdat ik de oudste was, moest ik natuurlijk al vroeg meehelpen om de kost te verdienen. Wel ben ik 's avonds naar de avondschool gegaan. Ik kon goed tekenen. En zo ben ik op een tekenkamer terechtgekomen. Maar dat was meer overtekenen. Daar kreeg ik gauw genoeg van.

Ik ging 's avonds naar Delft. Naar de avond-mts. Overdag werken, 's avonds, moe gewerkt, met de fiets naar het station en dan per trein naar Delft. Dat heb ik bijna twee jaar volgehouden. Ik was toen negentien en mijn meisje zeventien. Op een dag zegt ze tegen me: het is zover. Nou ik begreep meteen waar het over ging. Dus toen zijn we getrouwd en heb ik de school eraan gegeven.

De eerste werkdag weet ik nog best. Wat was dat moeilijk. In de lichter tremmen. Kolen tremmen. Met een grijper werd de lichter leeggemaakt. Maar met een grijper kan je onmogelijk in de hoeken

komen. Nou, dan moest je met een schop de hoeken leegmaken en de kolen op een hoop gooien. Sjonge, wat had ik een blaren op mijn handen.

Vaak kwamen die kleine Engelse schepen in Rotterdam kolen bunkeren: Want hier waren de kolen goedkoper dan in Engeland. Dan voer er een lichter met kolen langs en dan moesten wij die kolen in de bunker van dat Engelse schip storten. Vier man vulden in de lichter de zakken en twee ploegen van acht man droegen de zakken de lichter uit. Dat betekende een ladder van zesendertig treden op met een zak kolen van ongeveer honderd kilo op je nek. Leegstorten en met de lege zak de andere ladder af. Net zo lang tot de bunker vol was.

Nou, dan had je 's avonds wel blaren op je schouders hoor.... Je vrouw waste dat schoon, deed er wat vaseline op, deed er een lapje op en de volgende dag maar weer. Nou, de eerste zakken..., dat was bijna geen doen. Dat schrijnde en dat deed pijn dat de tranen over je wangen rolden.

De schep moest je gebruiken bij kolen en bij erts. Er zijn ertssoorten bij, die zijn zo verschrikkelijk zwaar. Op een grote schop lag soms wel honderd kilo. En geen praatjes over ik kan alleen maar links of alleen maar rechts scheppen. Je schept of je schept niet. Als je niet links en rechts kan, dan kwam je de poort niet in. Vooral bij Kruwal was dat zo. Die betaalden in een kroeg je loon uit. Nou, en als je geen borreltje aan de baas afschoof, dan kon je mooi niet aan het werk de volgende dag. Dan namen ze een ander.

Altijd haalden we grappen uit. Je moet in je werk lachen. Dat is goed voor een mens. Elke wagen die Heineken aflevert, heeft twee dozen extra bij zich. Mocht zich breuk voordoen, dan kan dat onmiddellijk worden opgelost. Maar ja, als er geen schade was, wisten we toch wel raad met de flesjes. Er was een loodsbaas die altijd die twee dozen in ontvangst nam. Die werden dan ergens in een afgesloten

ruimte opgeslagen. Een van de makkers, Rijstekop was zijn bijnaam, had verschrikkelijke dorst. Het was warm. Hij breekt de kast open en neemt wat flesjes. Met z'n tienden dronken we vier kisten leeg. De loodsbaas had aan zijn bureau met een klem een hardhouten latje vastgemaakt. En met 6en beweging sloeg hij de dop van de bierfles af. Die flesjes en de doppen beschadigden niet. Aan een fonteintje vult hij de flesjes met water, doet de doppen er weer op en terug in de doos. Op een dag zegt een baas dat hij de volgende dag jarig is en daarom wat bier mee wil nemen. De loodsbaas zegt: dat is goed, neem die twee dozen maar mee. Dat waren natuurlijk de dozen, waarin de flessen zaten, die gevuld waren met water. Twee dagen later, enfin, dat kan je wel raden...

Bij Frans Swarttouw gebeurde het wel, dat mijnheer Frans zelf kwam kijken naar het werk. Dan zag hij dat er in het ene ruim harder was gewerkt dan in het andere ruim. Dan haalde hij een knaak uit zijn zak en gooide die in het ruim. Wie hem het eerst vindt, die mag hem hebben. Maar ja, die knaak vinden is lastig. Want hij rolt van de ene stam naar de andere. En soms vond je hem helemaal niet. Dan lag hij tussen het schors. Maar meestal gooide hij een knaak in het ruim als er geschildde stammetjes in lagen. De mensen werkten zich rot om die knaak te vinden.

De sfeer was prettiger dan nu. Er moest wel hard gewerkt worden, maar je was een. Onder het werken ging er even een tussenuit om z'n brood op te eten. Maar de anderen werkten gewoon door. Dat deed je voor elkaar. Nou, en als die man z'n brood op had, dan ging de volgende. Daar maakte je geen praat van. Zo deed je dat. Dat was heel gewoon. Er was geen sprake van het werk onderbreken om te mopperen. En warme koffie was er ook niet. Je zat even in de zij met je flap lauwe thee.

Waar ik de grootste hekel aan had, was dat gevloek! Er zijn mensen, nu nog, die denken dat ze met vloeken en met een grote bek alles voor elkaar kunnen krijgen. Maar die tijd is nu gelukkig voorbij.

Ik ben wel eens 's maandagsmorgens de deur uitgegaan en dat ik 's woendagsavonds weer voor het eerst thuiskwam. Zoveel uren maakte ik wel eens. Ik kan je verzekeren, dat je dan aan een dutje toe bent.

In 1954 ben ik met het ijzer laden in lichters gevallen. Met mijn hoofd op het bestek van een andere lichter. Pas na acht dagen kwam ik weer bij. Zestien woken heb ik toen in het ziekenhuis gelegen. Hot zat tegen een schedelbasisfractuur aan. Bij elkaar ben ik wel een half jaar uit de running geweest.

Soms moest ik ook in de haven werken. Balen cubasuiker van honderd kilo overladen in lichters. Vooral kleine lichters. Want, redeneerden die moffen, als er een schip door geallieerden wordt getroffen, dan zijn we in een klap niet alles kwijt.

Af en toe moesten we ook radio's in de lichters laden. Dat waren radio's die gevorderd waren. Aan de Rijnhaven gebeurde dat. Er was toezicht door de moffen. Ik stond in het gangboord aanwijzingen te geven aan de kraanmachinist, waar hij de bak moest neerzetten. Nou, als die mof dan even weg was, dan liet ik de bak wat harder neerzetten. Dan zag je de al eerder in het ruim geladen radio's een meter zakken.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Leo (1916), Cornelis Swarttouw

Ik heb verschillende bazen gehad. Op mijn twaalfde jaar ben ik met werken begonnen. Al gauw trad ik in dienst bij de Volharding, een sleepbootbedrijf aan de Boompjes. Dat heb ik anderhalf jaar gedaan. Matroos op een sleepboot. 's Morgens om vijf uur beginnen tot 's avonds een uur of zes. Maar dat werd vaak later. Je had eigenlijk geen werktijd. Want als je 's avonds aan de Boompjes kwam, dan gebeurde het maar al te vaak dat de walkapitein met een briefje kwam, waarop stond, dat je een boot van de Waalhaven naar Dordt moest brengen. Je had geen vaste werktijden. Je werkte! Voor acht gulden per week.

Ik heb ook op zo'n groot binnenschip gevaren. Een schip met twaalf ruimen. Dat is werken geblazen! In Rotterdam erts laden en naar de Ruhr brengen, en terug met kolen. Ik was toen zestien jaar. Als het erts geladen was, dan moest ik de ruimen dichtleggen en als we voeren het schip opklaren. Nou, daar was je de hele reis mee bezig, want alles moest schoon zijn. Ik heb wat putsemertjes water uit de rivier getrokken. Sjonge, nou. En als de lading dan gelost was, dan moest ik alle ruimen schoon vegen. En snel, want dan werden er weer kolen geladen en dan begon het spelletje opnieuw; dichtleggen, boenen, schrobben tot Rotterdam in zicht kwam.

Een paar maanden heb ik bij mijn oom gewerkt. Die voer op een spits. Van Luik naar Parijs en terug. Kalk. Dat ging dag en nacht door. Want 's avonds werd mijn fiets aan de wal gezet en dan moest ik vooruit fietsen om de sluizen open te zetten en bruggen open te draaien. Want 's nachts kwamen die gasten, die sluismeesters, niet naar buiten.

Toen ik zeventien was, ben ik in de haven begonnen. Bij Cornelis Swarttouw. Werken op stroom. Nou, de kranen hadden door gebrek aan werk (het was crisistijd) een paar jaar stilgelegen. Die moesten we gaan optuigen. Dat was in 1933. Toen dat karwei klaar was, moest ik voornamelijk de hoofdbazen naar de schepen roeien. Want de schepen lagen allemaal op stroom. Je roeide de hele dag. Om acht uur 's morgens begon je al te roeien.

[volgende controleren]

peper te gaan wegen. Ik had het nog nooit van mijn leven gedaan. Ik wist niet eens hoe een bascule werkte. Gelukkig was er een baas die het me een keer voordeed en er wat van vertelde. Afijn, de schaal wordt met een auto gebracht en ik ga de balen wegen. De baal van ongeveer zeventig kilo leg ik op de schaal en ja hoor, tweeënzeventig kilo blijkt de baal te wegen. Zo weeg ik alle balen en schrijf nauwkeurig het nummer van de baal op en het gewicht. Ik kom terug en overhandig mijn baas het papiertje. Ik blij omdat het gelukt is. Zegt die baas: ja, maar daar heb ik niks aan. Ik zeg: wat mankeert er dan aan? Nou, ik had het niet opgeteld... Zo leerde ik het vak, door het te doen.

We kregen weleens houtboten binnen, dat de brug bijna in het water hing. Zo scheef. Want als het slecht weer was, dan sloegen de golven tegen de deklust aan en dan ging dat schuiven. Als je dan in de Rijnhaven arriveerde, dan moest je het hout onder de sjorders vandaan halen, want de sjorders kon je niet afhakken, want dan braken de stukken af. Schrootje voor schrootje moest je het dan in de lichter dumpen.

Als we op een cementboot werkten en je was er twee uur op bezig, dan stond het bloed in je handen. Want dat spul schuurt als ik weet niet wat. Nou, dan deed je wat leukoplast over je vingers en dan maar weer verder. Dat was beslist geen leuk werk hoor.

Al stortte het bakken van de hemel, je bleef gewoon staan. En je hoefde het niet in je hoofd te halen om onder je werk een stukje brood te eten. Dat was er niet bij. De lossing van palmpitten ging met een juk. Er stonden twee bascules aan dek. Twee hijsen tegelijk uit het ruim met de stoomwinches, over de schaal het ruim van de lichter in. Dat deed je tot twaalf uur. Dan stuurden ze je naar huis en dan moest je je om half zes weer melden. Dat was toen heel gewoon.

In de Merwehaven waren destijds kaliloodsen. Dan kwam er een zoutboot voor de kant. Dat zout zat in balen. Op het dak van die loods waren dakluiken. Die werden weggehaald. Boven dat gat legde men dan stellingplanken. Boven op de loods stond je dan in de winter, in de nacht, balen los te snijden. Want dat zout werd van boven af in de loods los gestort. Ik kan niet vertellen hoe koud dat was. Stervens en stervenskoud was dat. Die loods noemden we het gevangenenkamp. Want als het spul eruit moest, was dat ook een karwei hoor. Eerst loshakken, in zakken doen, zak dichtnaaien en de lichter in. Koud... koud. Ja, want dat spul had je alleen maar in de winter natuurlijk. Dat vond ik verschrikkelijk als ik daar naar toe moest.

Na de oorlog ben ik weer bij Cees Swarttouw teruggekomen. Wat een werktijden waren dat toen. 's Morgens om zeven uur moest je je melden in de Merwehaven. Daar lieten ze je gerust tot acht uur staan. Dan werd je vaak genoeg naar huis gestuurd om je om een uur 's middags weer te melden. Kwam je om een uur op tot 's avonds tien uur, maar de volgende ochtend moest je er om zeven uur weer zijn. Tussenbeide had je dat een hele week, dat ze dat flikten. Schandalig vond ik dat. Toen ik in het fruit ging werken, sjouwden we de kisten sinaasappelen onderwerks. Aan een kroon met haken werden dan de kisten aangehoekt en aan de bandjes die om de kisten zaten werden ze dan naar de wal gedraaid. Op de wal werden de kistjes met drie tegelijk op een steekwagentje de loods

ingereden, waar ze werden gesorteerd. Met die steekwagentjes reed je dan over de Rotterdamse kinderhoofdjes. Dan had je 's avonds dikke polsen van het vasthouden en duwen van de kar. Uien laden was weer wat apart. Je mocht niet op de uien lopen. Dus de bak werd in het midden van het ruim gezet en dan kreeg je een baaltje op je nek en dan liep je de boot vol. Dat wil zeggen: stapelen zo hoog als je kan. En bij de laatste lagen werd er een ladder gebruikt. Dat vierkante gat, waar de bak steeds werd neergelaten, werd niet gevuld. Dan kon men in de loshaven weer in dat gat beginnen.

Kopra moest je eerst met een pikhouweel loshakken. Zo zat dat aan elkaar gekleefd. Soms met een separatiekleed ertussen. En dat was het rotste werk dat erbij was. Want dat moest je eerst gaan staan afromen. Met drie man maakte je grote houten bakken vol, die werden overgedraaid. Als je een keer de bodem had, dan ging het wel. Want de zij liet je staan. Op de bodem zette je dan de bak, terwijl er boven een met een pikhouweel stond. Je hakte dan een geultje en dan gleed de kopra vanzelf naar beneden. Dan hoefden de scheppers alleen maar te scheppen.

Koeienboten hebben we vaak zat gehad. Die dieren werden of met een kooi of met een band overgedraaid. Die band liep onder dat beest z'n buik door en die bungelde dan met zijn poten los. Dan werden ze aan dek gezet en via een loopplank, een soort brug, moesten ze dan zelf de wal oplopen. In veewagens werden ze dan verder getransporteerd.

Vierendertig jaar ben ik bij Cornelis Swarttouw in dienst geweest. Ik kan wel zeggen dat alle soorten goederen door mijn handen gegaan zijn. Betonijzer, rails, suiker, kolen, runderen, noem maar op. Rails kwamen uit Duitsland. Met de bomen van het schip werden die in het ruim geladen. Vijf rails in een ketting. Met een staartje kwamen die naar beneden. In het ruim had je een schop. Die smeerde je in met vet. De staart van de hijs liet je over de schop glijden en zo stuurde je de rails op zijn plaats. De rails werden dan geklapt en dan maakte je als het ware een dansvloertje, zo glad. Dat was wel zwaar werk.

295

In de haven heb ik het best naar mijn zin gehad. Ik had niet wat anders willen doen. Dik vijftientig jaar was ik in dienst en ik was nog nooit bij een dokter geweest. Je voelde je wel eens niet lekker, maar je werkte gewoon door. Soms had ik wel eens last van spit en dan gooide ik de balen op mijn knieën weg.

Ik woonde in Rotterdam-Zuid en ik moest in de Merwehaven gaan werken. Er woonden mensen in Schiedam en die moesten aan Pier I gaan werken. We passeerden elkaar in de tunnel. Als je vroeg of dat niet anders geregeld kon worden, dan kreeg je als antwoord: dat maak ik wel uit.

Soms wist je niet eens of het nou zaterdag of zondag was. Want het gebeurde maar al te vaak dat je vier of vijf weken achter elkaar, aan een stuk, werkte.

De collegialiteit vroeger was heel anders. Als iemand in z'n karwei stond te tobben, dan ging je hem helpen. Je stond dicht bij elkaar.

Ik nam vierentwintig sneeën brood mee en een flap koffie. De koffie hielden we warm, want er was stoom genoeg aan boord. Dus je flap ging in de buurt van de ketel. Zo bleef ze niet heet, maar ze werd ook niet koud. Nou en dan at je je boterham in het ruim van een schip. Je wist niet beter.

's Morgens om half acht moest je het gereedschap inladen: schragen, koevoeten, lengen, stroppen, gaslampen enzovoort. 's Middags ging ik aan boord van het schip om de gaslampen klaar te maken. Gewapend met een doos kousjes en een bus spiritus.

Na de sleepbootperiode heb ik twee jaar in het kabelgat gewerkt. Dat was leuk werk. Veel afwisseling. Je deed geen uur hetzelfde werk. Draden splitsen, zeilnaaien, materiaal uitgeven,

stormladders maken. Je leerde dat allemaal in de praktijk. Je ging niet eerst naar school om dat te leren. Ben je gek. Je baas leerde je dat allemaal.

Het kabelgat was tegelijk ook magazijn. Veel soorten gereedschap had je. Kettingen, rolhaken, sliphaken, kantelhaken, raillengen, van alles. Gereedschap had je ook in onderhoud.

Broekstroppen maakten we ook zelf in het kabelgat. Een broekstrop werd gemaakt van twee stroppen met daar tussenin een stuk zeildoek. Die werden gebruikt om balen mee over te draaien. Want meel werd altijd in linnen zakken verscheept en die zouden stuk gaan als je ze in een strop zou overdraaien. Ook suiker werd in broekstroppen geladen en gelost.

We zijn in de nacht een kolenboot aan het lossen. Kaarsen verlichten hei ruim, want je had nog geen elektrisch licht. We lopen in het tussendek en je wist dat er mangaten zitten. Ik voel met de schop. Ik voel bodem. Maar ik denk dat ik de schop zo ver voor me uit heb gezet, dat die over het mangat ging. Nou, klabbabber, door het mangat, het onderruim in. In de put. Mijn maat gilt naar boven, dat ze met de grijper moeten stoppen. Met een bak word ik naar de wal gedraaid. De dokter kon niets bijzonders aan mij vinden. Dus de volgende nacht ben ik weer aan het werk gegaan.

In de oorlog heb ik aan het Hok gewerkt. Maar ik ben ook naar Duitsland getransporteerd. Naar Hamburg. Daar heb ik bij een oliefabriek gewerkt. En bij een bombardement heb ik de benen genomen. Maar ik ben niet ver gekomen, want bij Bentheim hebben ze me opgepakt en werd ik naar Bremen gebracht. Daar was het verschrikkelijk. Het werk in de haven was wel aardig, maar het lager waarin we vertoefden, was meer dan smerig. Het was een oude bioscoop. Daar sliepen we met achthonderd man in. De wandberen, de kakkerlakken, de luizen en de vlooiën die vraten je op. En je kon je eigen niet wassen daar. Verschrikkelijk was dat. Daar heb ik weer de kuit genomen. Met de trein ben ik naar Hamburg terug gegaan. Daar was het beter, in die fabriek. Op een keer mocht ik met vakantie naar huis. Dat heb ik natuurlijk gedaan, maar ik ben niet meer teruggegaan. De rest van de oorlog ben ik ondergedoken geweest.

296

Scholen zijn wel nodig. Ten eerste natuurlijk om het vak te leren, maar vooral ook om de veiligheid. Daar werd vroeger veel een loopje mee genomen.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Marco (), controleur-bemonsteraar

Kijk, wij woonden aan boord van de elevator. Dus wij speelden als kinderen met het graan. De strijkbout van mijn moeder was de sleepboot. Een stuk hout de elevator en graan was er genoeg. Met m'n broer deden we dat, denk ik, dagelijks. Want veel vriendjes had je niet. Je moest met een roeiboot naar de wal; naar school lopen, wel twintig minuten, en's middags weer terug. Je was dus aangewezen op de elevator als speelplaats. Maar het kon best wezen, dat de elevator in de loop van de dag verhaald werd naar de Merwehaven bijvoorbeeld. Dat wist je niet. Dus je moest, uit school

komend, dan eerst naar kantoor om te vragen waar de 20 lag. Dan naar de Merwehaven zien te komen en dan met de roeiboot aan boord. Dan was je soms wel anderhalf uur onderweg hoor.

Ik word gesommeerd direct uit de Maashaven naar de Merwehaven te gaan. Op de fiets. Dat duurt natuurlijk even. Intussen waren er al monsters genomen. Ik vraag aan de monsternemer: waar heb je die monsters genomen? Binnenboord, is het antwoord. En ik vroeg het tot drie keer toe. Want ik vertrouwde het niet. In de monsterkamer constateerden ze ook dat het monster niet binnenboord is genomen. Want via de elevatorbuis wordt de gerst omhoog gezogen, maar met het door de pijp gaan wordt de gerst beschadigd. De puntjes breken er van af. Dat gebeurt vooral als het laatste restje wordt opgezogen. Dan slaat het laatste beetje aan puin. De monsternemer had ook op kantoor verklaard, dat hij de monsters binnenboord had genomen. Op zaterdagmiddag, we werkten toen tot half twee, moest ik op kantoor komen. Een grote groene tafel in de vergaderzaal. En daar staat ook de monsternemer. Aan hem opnieuw de vraag gesteld: waar heb je het monster genomen? Binnenboord, is het antwoord. De directeur zegt: ik vraag het nog een keer: waar heb je het monster genomen? Binnenboord! Je liegt. En omdat je liegt, voor de vijfde keer, krijg je op staande voet ontslag. En hij kon gaan. Zo ging dat.

Monsters worden door beide partijen genomen. Door de aflader en door de ontvanger. Dan hebben beide partijen een inzicht in de kwaliteit van de gehele partij goederen. De kwaliteit wordt in de monsterkamer op het oog bepaald. Dan let men op beschadigingen, vuil, stof, al dan niet aangevreten, toevoegingen, bijmengingen, ongedierte, verkleuringen, enzovoort. Alleen al door een andere kleur, bij voorbeeld bij palmpitten, kan de kwaliteit sterk zijn verminderd. De olie, die er uit wordt gehaald, is dan niet zuiver meer.

Veevoer werd destijds allemaal aangevoerd in zakken. 's Nachts werd er nooit bemonsterd. Want bij kunstlicht kan je de partijen niet goed bekijken. In een loods waren een zak of zes a zeven monstergoed neergelegd. Ik had daar erg veel werk. Wel vier boten. Allemaal bemonsteren. Afijn, van die zes zakken worden monsters gemaakt. Verzegeld. Klaar. Na een paar dagen moet ik op kantoor komen. Wat heb jij nu uitgehaald? Ik? Ik heb gewoon lijnzaadschilfers monsters genomen. En dat is niet waar! Ik zeg: heus waar hoor. Ik mee naar de monsterkamer. En daar zag ik al dat het geen lijnzaadschilfers waren. Dat zag ik op hetzelfde moment al. Maar de fabriek had het monster geanalyseerd en men had geconstateerd dat het grondnotenschilfers waren. Ik kreeg het toen wel benauwd. Dat is een hele rel geworden. Dat ik niet de zak heb gekregen, dat begrijp ik nog niet. Na mijn controleursfunctie ben ik terechtgekomen in de bemonstering. Dat is mijn lievelingswerk geweest. Het monsters nemen van granen, zaden, derivaten etc. Als een schip binnenkomt, geladen met zakken graan, dan moet je een monster nemen van de verschillende partijen. En van elke partij moet je een monster nemen. Dat betekent dat je bij voorbeeld uit een procent van de partij een monster neemt. Je stort de balen leeg, zet ze om (gooit ze door elkaar) tarreren, en daar een verzamelmonster uit halen. Dat vond ik de leukste karweien. Want op den duur kan je zo, uit de losse pols al, bepalen of een partij goed was of niet.

Een monstermaker heet in de haven een verzegelaar. Dat komt omdat hij de genomen monsters in een zakje doet en die verzegelt. Dat verzegelen is op de sluiting van het zakje een klodder lak doen en daarin met een cachet een afdruk zetten. Het vak leer je van een oude rot in het vak. En daaronder waren echt vaklui hoor. Die zien in een oogopslag de kwaliteit van een partij.

Een woning aan boord was groter dan een gemiddelde woning aan de wal. Wij hadden een woonkamer, een woonkeuken en drie slaapkamers aan boord van de elevator. Dat wonen aan boord

had tegelijkertijd een soort bewakingsfunctie. Zeker tot na de oorlog, zeg tot 1950, zijn alle elevators bewoond geweest.

Omdat de 20 gebouwd was in 1927, was het een van de nieuwste en dus modernste elevatoren. Die werd dan ook het meest ingezet en zodoende zwierf je met de elevator door alle Rotterdamse havens.

In de expeditie ben ik begonnen. Het Algemeen Vrachtkantoor had de expeditie van het moederbedrijf Unilever. Alles wat werd geëxporteerd ging via de expeditie. In bepaalde loodsen, speciaal loods India van Thomsen, werden de goederen, bestemd voor de expeditie, opgeslagen. Stokvis, bier, textiel, noem maar op. Ik heb als aankomend controleur, ook stokvis geladen en kratten bier gesjouwd. Exportbier in kratten met 48 flessen, literflessen. Nou, als je dat een poosje gedaan had, voelde je je net een aap. Je handen hingen zowat op de grond. Je sjouwde je de pest. Mijn job werd na twee jaar expeditiewerk, langzaam maar zeker controleur. Het graan wordt met een elevator omhoog gezogen. Komt in een vergaarbak, waaronder een weegschaal staat. De weger tapt twee ton af en de controleur zet een streepje. Elk streepje is dus goed voor twee ton. De hele dag sta je dus streepjes te zetten.

De roeiersvereniging Neptunus bracht altijd afladers en ontvangers aan boord en die namen mij dan mee naar de wal om naar school te kunnen. Dat was in negen van de tien gevallen zo. En anders bracht mijn vader mij met de roeiboot naar de wal. Want elke elevator had natuurlijk ook een roeiboot.

Achterin de loods stond een klamp met balen katoen. Daarachter was een complete bar ingericht. Met bier, cognac, worst etc. Als je achter de klamp kwam, kon je hijsen. Het kan zo gek niet zijn of je weet wel wat sterk spul te versieren. Hoe meer de dag vorderde, hoe lichter de kratten werden... Op den duur kon je rond de klamp in een roeiboot rondvaren, zoveel flessen waren er kapot.

Aan die Vierhavensstraat hadden we een pakhuis. Als we aan de Lekhaven moesten werken, zetten we daar onze fiets neer. Van een collega werd zijn fiets aan een touw in de Lekhaven neergelaten. Dat deden we, omdat hij altijd over de waterkant liep om te kijken of er iets in het water dreef. Daar kwam Frans. Hij loopt weer over de gording en roept: jongens, een touw en er hangt een fiets aan. Het was zijn eigen fiets. We hebben blauw gelegen van de lach. Blauw.

Ik vind het heel erg dat er in de haven nooit harmonie is te vinden tussen werkgevers en werknemers. Het botst altijd. Altijd conflicten. En wie is er de dupe van? Juist! De arbeiders zelf. En ze zien dat niet. De sufferds.

Ik ben actief lid van de Vervoersbond CNV geweest. Rond 1950 begonnen de kernen op te komen en daartoe voelde ik me erg aangetrokken. Ik heb het idee dat je gezamenlijk met de werkgever, samen dus, een bedrijf kon opbouwen. Samen de verantwoordelijkheid dragen. Je achterban daarin vertegenwoordigen. Dit gevoel komt, denk ik, voort uit je opvoeding, je achtergrond. Ik doe het uit Calvinistische achtergrond. Als je op een vergadering een paar keer iets zegt, dan kom je vanzelf in dat vakbondcircuit terecht. Ook bij het Algemeen Vrachtkantoor komt er een personeelsvertegenwoordiging. Dus zat ik er in. En dus ook snel in de Ondernemingsraad. Dat heb ik beslist met plezier gedaan. We hebben gezamenlijk best leuke resultaten bereikt.

Je moet bedenken dat er kort na de Tweede Wereldoorlog een andere situatie was dan nu. Er was een tekort aan arbeidskrachten. Maar, en dat zeg ik met nadruk, de werknemers hebben minstens net zoveel belang bij het goed functioneren van het bedrijf als de werkgever. Daarom ben ik een sterk voorstander van het harmoniemodel. Conflicten zijn er genoeg.

Waar ik erg blij mee ben is dat de vakbekwaamheid van de mensen verschrikkelijk is toegenomen. En dat is vooral te danken aan het werk van de Haven- en Vervoerscholen. En het is zeer belangrijk, dat de mensen hun vak beheersen. Eigen opleiding in het bedrijf is ook goed, maar een centraal punt voor de hele haven is een pluspunt. Ook ons bedrijf maakte gebruik van de bestaande instituten. En dat is een goede zaak.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Marcus (1914?), magazijnmeester, GEM

Mijn vader had er 's avonds ook veel werk bij. Hij zat in de muziek. Hij was musicus, slagwerker. Dan ging die 's avonds naar de een of andere bruiloft of naar een feest van een personeelsvereniging of zo. Daar ging die spelen, zodat die 's avonds dikwijls niet thuis was.

D'r werd behoorlijk gestolen. Ze haalden het, bij wijze van spreken, onder je handen weg. We hebben zoveel mogelijk alles op slot gedraaid en weggestopt. En dan kwam je de andere dag en dan waren de sloten verbroken. Van alles werd er gestolen, gereedschappen, schroevendraaiers, batterijen.

Toen kwam dat baantje bij de Graan Elevator Maatschappij open. In het magazijn als magazijnhulp. Ik was toen zeventien. Die magazijnmeester was zesenvijftig en op z'n vijfenzestigste is-ie met pensioen gegaan. Ik heb toen onmiddellijk gesolliciteerd en ik ben toen magazijnmeester geworden. De chef van de Technische Dienst heeft nog geprotesteerd. Het magazijn behoorde tot de Technische Dienst. En die chef maakte dus eigenlijk de dienst uit. Hij vond me veel te jong enzovoorts, maarre ik had zelf bij de directie gesolliciteerd. De directie vond me blijkbaar niet te jong, want die wilde me wel hebben. De directeuren, twee grote kerels, kwamen zelf enne ik moest maar es even mee naar buiten komen, want ze moesten mij es even spreken. Het was koud, het was najaar, het woei. Ik nam beleefdheidshalve m'n pet af. Zet je pet op, zei de directie, want anders vat je kou. Nou, vanaf maandag ben jij magazijnmeester. Ze gaven me nog verschillende raadgevingen, dat ik vooral niet eigenwijs moest zijn en dat ik het moest vragen als ik eens iets niet wist. Beleefdheidshalve ben ik toen naar die chef van de Technische Dienst gegaan om het te vertellen. Ik zeg, de directie... Ja, nou, je zoekt het maar uit, laat me met rust, ik bemoei me niet meer met jou... Hij was woedend. Maar hij

moest zich d'r bij neerleggen. Nou ja, goed, later is dat allemaal bijgedraaid en heb ik er toch een goeie chef aan gekregen. Je moest ook met elkaar samenwerken, he.

We hadden zo ongeveer vijftientig drijvende elevatoren in de haven. Die moesten die schepen lossen. En wat hebben ze nou nodig? Schoppen, graanscheppen, bezems en bezemstelen uiteraard, touwwerk om de boel bij elkaar te houden, staaldraad. Dat zijn allemaal dingen, die ze aan dek al zo nodig hadden. Blokken, takels... en in de machinekamer poetskatoen enne, nou ja, gereedschappen en oliesoorten. Dat was elke week een heel lijssie.

Neem nou graanschoppen. Ik bestelde altijd zo twee gros. Daar dee ik geen drie maanden mee. Waar blijven die dingen? Hoe is het mogelijk! Duizenden van die dingen per jaar. En met die bezemstelen precies eender. Ik heb wel es gehoord, dat ze d'r vreselijk ruw mee omsprongen. Van het dek schopten ze die zo het water in.

D'r waren voor de oorlog echt wantoestanden. Het materiaal, dat ze in de haven gebruikten, het touwwerk, was slecht. Gevaarlijk. En de mensen moesten achter de machines staan, de winzen en alles. En dat was niet goed beveiligd. Van lieverlee is er via de vakbonden controle op gekomen.

In '42 moest ik naar Duitsland. In '45 ben ik teruggekomen. Ik zat in het zuiden, bij Stuttgart, in Esslingen. Ik werkte daar op een fabriek, waar ze locomotieven maakten. Nou, ik was magazijnmeester en daar zetten ze me aan een boormachine. Ik maakte veel kapot. D'r was daar een Dolmetscher, die zei tegen me: jij moet oppassen, anders kom je in het concentratiekamp terecht. Jij maakt veel te veel kapot.

De eerste vakantie was een week, maar dan moest je wel een jaar in dienst zijn. Ik kwam in februari, dus moest ik wachten tot het andere jaar. Toen kreeg ik voor het eerst vakantie. Ik had een fiets en dus fietste ik overal heen. Toen de maatschappij 25 jaar bestond, toen hebben ze een stuk bos gekocht bij Ede in de buurt. Dat was een stuk bosgrond van 450 hectare en daar hebben ze toen een blok huizen neergezet, viermaal twee. Die kon je huren voor een week of veertien dagen, voor weinig geld.. Daar was alles aanwezig. Het moest keurig schoon achtergelaten worden. D'r was daar een boswachter, die was ook in dienst van de GEM, die controleerde of alles wel schoon was. Die boswachter was een klein ventje, een Brabander.

Dat was een doodgoeie kerel, maar streng! Tot en met. Maar dat was juist wel goed, hoor. Hij heeft weleens een gezin erutt gejaagd, midden in de week. D'r uit en je komt er nooit meer in. Ik zal de directie bellen, dat ik je eruit gejaagd heb. Die hadden op de muren geschreven met viltstiften en de boel bevuild. Als je een beetje fatsoen in je lijf hebt, hou je dat toch netjes!

M'n maat was een boodschap doen. Ik had een bepaald artikel niet binnen en ik dacht: Ik ga even naar kantoor. Ik had toen nog geen telefoon. Dus ik loop het magazijn uit, de deur op slot en gauw eventjes naar kantoor om te informeren hoe het met die goederen zit. Toen kom ik terug en kom ik de chef van de Technische Dienst tegen. Die zegt: Non... nou kan je je matjes wel oprollen. Ik zeg: Wat heb ik nou gedaan? Hij zegt: Je hebt de directeur opgesloten in het magazijn. Ik doe de deur open en komt die directeur eruit. Ik zeg: Ja, u hebt zich niet gemeld. Ik wist niet, dat u daar binnen was. Maar ja, hij heeft er ook om gelachen.

Naast het magazijn had je de werkplaats. Daar was een baas, die over al het personeel ging. Over het algemeen waren dat bekwame mensen, die van al dat werk verstand hadden. Die baas bestelde eens gekleurde glazen voor de lassers. Die hadden beschermkappen en daar zaten donkerblauwe glazen in

om d'r ogen te beschermen. Op den duur gaan die glazen kapot of ze zijn niet meer bruikbaar. Dan moeten d'r nieuwe glazen in. Ik wist precies de maat van die glazen. En het nummer. De kleur van die glazen. Dus hij zegt: glazen bestellen. Enfin, ik krijg die glazen. Ik breng ze bij hem. Hij neemt ze in z'n hand, houdt ze tegen het licht. Nee, die zijn niet goed. Ik heb ze meegenomen naar het magazijn. Ik heb ze op de plank neergelegd. Veertien dagen later ben ik weer met die glazen naar hem toegegaan. Ik zeg: Kijk baas, zijn dit de goeie? Ja, zegt-ie, dat zijn nou de goeie glazen. Die bedoelde ik. Ik heb vreselijk gelachen.

Jansen was een bankwerker, een all-round vakman. Die kon je elektrisch werk laten doen, een motor laten repareren, je kon hem aan de draaibank zetten. Het kwam allemaal precies voor elkaar. Maar de man had een gebrek. Hij was vreselijk zenuwachtig. Vreselijk druk, het moest allemaal even snel. Het gebeurde wel eens, dat, als-ie met iets bezig was, dat-ie zo hard aan het werk was, dat-ie het gelijk weer kapot sloeg. De chef van de Technische Dienst mocht hem graag. Hij moest nogal eens op de elevatoren werken. Als je dan naar de machinekamer moest, dan ging je eerst een trap af, een ijzeren trap, die ging schuin de machinekamer in en als je beneden was kon je met meer zien wat er boven gebeurde, wie daarboven was. Nou was d'r een ijzerwerker, die kon precies de stem van de chef nadoen. Dus die riep dan boven bij die deur aan de trap: Ben je beneden, Jansen? Ja, meneer. Dan stak-ie z'n hoofd naar voren, maar hij zag niemand.. Dat hadden ze zo een paar keer gedaan, dus Jansen kreeg de pe in. Hij dacht: dat lap-ie me niet meer. De volgende keer weer: Ben je beneden, Jansen? Ja, stik maar. Toen kwamie naar voren en toen was het werkelijk de chef...

D'r waren er een paar. Dat waren Surinamers. Ik kan niet anders zeggen, dat waren prima mensen. D'r was d'r een met vakantie en toen kreeg ik een Surinamer bij me. Voordat ik wat zeggen kon, begon die zelf al: Zal ik alles netjes aanvegen voor je? Zal ik alles op z'n plaats zetten? IJverig tot en met en keurig! Opgeruimd de hele dag. Hij zong de hele dag. Geen onvertogen woord kwam d'r over z'n lippen. Hij begreep ook al gauw wat er precies gedaan moest worden.

301

D'r was een staking. Nou was ons personeel, het personeel van de Graan Elevator Maatschappij, dat was niet zo erg voor een staking. Maar je werd wel eens gedwongen door de overige havens. Ikzelf had er helemaal geen zin in. Dus alles was al weggegaan en ik zat nog te schrijven en toen komt de baas naar me toe. Hij zegt: Ik bewonder je moed en je durf en je ijver, maar d'r uit!! Ga maar weg, want het is levensgevaarlijk. Als d'r straks een stelletje stakers komt, kan ik je niet besehermen. Zodoende ben ik gedwongen om mee te staken.

Voor de oorlog was d'r eigenlijk een soort van wedijver. Onder de bazen, maar ook onder het personeel. Om zoveel mogelijk te presteren in zo weinig mogelijk tijd. Voor de bedrijfsleiding was dat natuurlijk prachtig. Iedereen spande zich in, d'r was d'r geen een die de lijn trok en d'r was een wedijver om alles zo goed mogelijk en zo gauw mogelijk te doen. Na de oorlog had je dat niet meer. Toen ik vijfentwintig jaar aan de zaak was kwam d'r een grote, deftige auto aan de deur. We moesten instappen en we gingen naar het hoofdkantoor aan de Parklaan. Daar kreeg ik een toespraak van de directeur enne een cadeau onder couvert. En toen moest ik naar de Brielselaan en tegen schafttijd kwamen alle mensen feliciteren. En niemand, die m'n achternaam wist. Tegen m'n vrouw zeiden ze: mevrouw Marcus.

Ik heb dat werk altijd met veel plezier gedaan. Het was wel druk, erg druk. Ik zou het niet hebben kunnen aarden in een baan, waar je op je gemak kon gaan zitten. Ik moet het druk hebben. Dat heb ik nou nog hoor en ik ben al tien jaar thuis.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Martin (), HAR-SHB

Ik ben op de schippersschool geweest. Tot m'n veertiende ben ik op de lagere school geweest. Daarna hielp ik mijn vader aan boord. Dat doe je altijd, een beetje scharrelen aan boord als kind zijnde.

Daarna ben ik in de haven gekomen, bij de HAR. Aan het Hok. Aan de Maashaven. De luizenkeet. Het stonk daar zo, verschrikkelijk man. 's Morgens kwam je bij het Hok en stonden ze te dringen om binnen te komen. Dan riepen ze soms je nummer, maar dan stond je buiten en had je het met gehoord.

Ik ben altijd bij het Hok geweest. In vaste dienst, dat heb ik nooit willen doen. Dan was je niet vrij. Ik was altijd nogal brutaal in m'n werk en ik kon vervelend zijn. Dus kon ik niet vast bij een baas werken. Dan had ik zo ruzie gehad.

Aan boord van schepen heb ik ook in koelcellen gewerkt. Bevroren vlees, bevroren vis. Die voeten vlees waren glibberig. Als je die beetpakte, gleden ze door je handen heen. Ik vond rails makkelijk werken. En lange pijpen. Een laadboot met pakken karton, dat vond ik zenuwenwerk. Vroeger moest je die pakken met de hand naar boven werken. Ik ging altijd op de fiets. Van de Merwehaven naar Feijenoord, daar fietste ik een kwartier over 's nachts. Dan reed ik hard, hoor.

Die schapevachten uit Australie, dat was ook smerig werk. Als je die bundels beetpakte, dan kwamen de maden door je vingers heen. Die zaten vol maden die huden. Die stonken ook. Die waren allemaal ongezuiverd. Tegenwoordig zijn ze allemaal gezuiverd, ontsmet. Vroeger was dat niet, welnee. Balen kapzakken, daarvan baalde ik. Dat is niks voor mij geweest. Als je nou een boot had met lood of met zink, dan lag dat uitgevloerd, over het hele ruim heen, en als je dat moest stapelen, dan was je 's avonds ook gebroken, hoor.

Bij de Holland-Amerika Lijn hadden we Schuddebol. Z'n kop ging altijd heen en weer. Als-ie "ja" bedoelde, stond-ie "nee" te schudden.

Vuil werk heb ik zat gehad. Ik kwam wel thuis dat mijn vrouw misselijk werd. Misselijk van de stank. Als je de hele dag in het gedroogde bloed had gezeten. Als die balen aanliepen en scheurden, zat je helemaal onder het gedroogde bloed. Dan stonk-ie tot en met. Natte jassen stonken ook, maar het ergste vond ik vissies, van die kleine, gedroogde vissies. Dat was het vieste wat er was. Als je een baal beetpakte, dan greep je in een rat. Daar kon je donder op zeggen. Die balen zaten vol ratten. 't Krioelde van de ratten. Soms greep je in een rattennest. Van die glibberige, die pas geboren waren. Die ratten waren vetgevreten van de vis. 't Waren een soort sardientjes, veevoer. Soms vingen ze een rat, dan bonden ze d'r een touwtje aan en hingen hem op aan de kraan. Ze liepen ook wel es met zo'n rat aan een touwtje: kom hier! Dat deeën ze ook.

Ik wou helemaal niet in de haven, absoluut niet. Maar ik kon niet anders. Varen kon niet, want m'n vrouw is as de dood van water. Ze gaat onder de douche met een paraplu op, bij wijze van spreken. Daarom ben ik nooit meer gaan varen.

Ik heb altijd in het stukgoed gezeten. Ik ging alleen bij het machinaal werken als ik kolen nodig had. Als je op de tram stapte en je kwam op Zuid, op Feijenoord, dan was het gewoon een kolentram. Ze hadden allemaal zakken kolen bij d'r.

De haven betaalde helemaal niet. Welnee. Ik had dertig gulden in de week, vijf gulden per dag. Zes dagen in de week. Nou, je bent getrouwd... met een kind... Wat blijft er dan over? Nee, dat was slecht. Later is het beter geworden. Maar het is bar slecht geweest.

De sfeer na de oorlog was erg kameraadschappelijk. Absoluut. Nu niet meer. D'r is geen aardigheid meer an in die haven. De laatste jaren was de aardigheid d'r helemaal af. Vroeger wel, ja. Vroeger, in de oorlog moest je mekaar helpen. Daar was je op ingesteld, he. Na de oorlog was het in het begin ook zo, maar dat is later helemaal verwaterd.

Er waren d'r wel eens bij, die zo dronken waren, dat ze er met de haringbak uitgehaald werden. Dat was een vierkante bak, waar vaatjes haring in zitten. Met de kraan werden ze d'r uit gedraaid als ze zo dronken waren. Dan kregen ze een dag kuieren of een week niet in de nacht werken. Meer kregen ze niet.

Italianen waren niet erg gezien in de haven. Die stonden te dansen en te zingen, maar werken deeën ze niet. Die liepen de kantjes er af. Daar kreeg-ie haat en mjd door. Turken, die gingen wel. Stukken beter dan Italianen. Marokkanen waren over het algemeen ook wel goed.

De kameraadschap was d'r helemaal uit. Dat is zo geworden toen die Brabanders kwamen. Ik heb met Brabanders gewerkt, met Zeeuwen gewerkt en met buitenlanders, Turken... Toen ze van buiten de stad kwamen, werd het slechter. Die mensen zijn anders he. As ze een boterham gingen eten, namen ze eerst d'r pet af en gingen ze zitten bidden. Zo waren vooral die Zeeuwen. Ruzie met ze? Nee, dat niet.

Veilig werd er niet gewerkt. Helemaal niet. Vooral met 'klaar naar huis.' Ik heb twee keer een gekneusde rug gehad. En een gebroken schouderblad. Die gekneusde rug kwam door vallen. Ik ben twee keer in het ruim gevallen. D'r werd niet veilig gewerkt. 't Was tempo, tempo, he.

Ik vind die Haven- en Vervoerscholen onnuttig. Een goeie instructeur leert je veel meer dan die hele havenvakschool. Als je nou een schoolploeg hebt, dan zei je: die reling mag niet hoger zijn dan zoveel centimeter. Nou, als-ie hoger was, dan zei je: nou, jongen, dan pakkie een paar luiken en maak je een trappie. Dat was te veel, daar hadden ze geen zin in natuurlijk. Dan had je bonje met die gasten.

De Ondernemingsraad... De ene keer is-ie goed, de andere keer is-ie niet goed. Meestal zijn het baantjesgasten, die proberen een joppie te krijgen.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Nico (), havenarbeider, HAL, SHB

Met dertien kinderen woonden we in een huis. Dat was niet al te ruim natuurlijk. Toen mijn moeder achtenveertig jaar was, werd de jongste geboren. We sliepen met z'n tweeën in een bed. Een douche hadden we niet. Een keer per week werden we in de teil gestopt. De jongste eerst. Voordat de laatste aan de beurt was, dreef er een laagje op het sopwater. Van de groene zeep kwam dat. Maar je glom wel als je klaar was. Mijn moeder was een heldere vrouw. Hoe ze er kans voor zag weet ik niet, maar ze ging nog uit werken ook. 's Zomers tulpebollen pellen. Bakeren deed ze ook. Want iedereen had veel kinderen. Daar verdiende ze een gulden per dag mee.

Mijn eerste werkdag in de haven was op een oud-ijzer-boot. De oorlog was een paar jaar voorbij. A1 het oude ijzer uit Duitsland kwam met rijnen aan en dat moest worden overgeladen in een zeeschip. Dat oude ijzer moest dan in de zij worden gegooid. Er was een kanon bij dat oude ijzer. Verschrikkelijk, wat was dat kreng zwaar. Een kraan pikte hem op en hees hem aan boord. Wij hebben een paar planken neergelegd en toen gleed hij zo de zij in.

's Morgens om zes uur ging je je bed uit. Je ging om half zeven de deur uit om voor zeven uur aan het Hok te zijn. Dan had je eerst vrije aanname. Maar er waren ook mensen die zich drukten. Dan gingen men nummeren. Bijvoorbeeld werden eerst de nummers die begonnen met 48.000 en 49.000 opgeroepen. Dat waren de bruine boekjes; 58.000 waren de blauwe boekjes. Maar je bleef liever over, want dan had je kans als je je later weer moest melden, om 10.00 uur en om 15.00 uur, dat je een nacht mee kon pakken. En dat verdiende goed. Als je per dag acht gulden vijftig verdiende, dan beurde je in een nacht tien gulden vijftig. Voor die twee gulden meer, pikte je graag een nacht. Dat hield wel in dat je 's morgens om zes uur was opgestaan en dat je de volgende nacht om drie uur pas klaar was.

Er waren toen veel kleine baasjes. Vooral aan de Spoorhaven en zo. De HollandAmerika Lijn was wel een grote, maar zo waren er maar enkele. Nou en die kleine baasjes wisten natuurlijk al gauw wie jij was. Hoe jij werkte. Want de baas, die de hele dag op je klauwen staat te kijken, heeft al gauw door wat voor vlees hij in de kuip heeft. Dat zien ze. Die Was kwam ook zelf bij het Hok de mensen aannemen. Nou, als ze jou dan zagen staan, dan namen ze jou aan. Ik had altijd verschrikkelijk gauw werk. En veel nachtwerk. Dat verdiende goed.

Je moest niet vreemd opkijken als je aan het Hok behalve je loon ook je rentekaart terugkreeg. Dat betekende dat je t/m zaterdag werd betaald en dat je 's maandags niet meer hoefde te komen. Dat was gewoon. Daar keek niemand gek van op. Maar ze pikten er wel altijd die mensen uit, die het minste werk deden. Die zich dus het meest drukten, kregen het eerst de zak.

Bij de Holland-Amerika Lijn heb ik ook zo'n twintig jaar gewerkt. In het stukgoed. Van alles en nog wat. Bij de H.A.L. komen de klassieke havenwerkers vandaan. Als je daar gewerkt had, was je een technische bootwerker.

Toen ben ik bij Aegir in dienst getreden. Dat was het oude bedrijf van Hannes de Jong. Aegir was gespecialiseerd in rollenboten. Rollenboten zijn boten, geladen met papierhout. Die stammetjes, dennehout, zijn allemaal een meter lang. Uit het bos worden die stammetjes in de rivier gegooid en bij de monding worden ze met netten opgevist en gaan dan zo de boot in. En dat wordt zo akelig netjes gestouwd. Meestal door vrouwen. Die stammetjes waren spek en spekglad. Dat kan je je haast

niet voorstellen zo glad. Die boten kregen al gauw de naam armen- en benenboten, omdat zoveel mensen onderuit gingen en hun arm of been beschadigden of braken.

Vaak zat ik in de kolen. Dat stuift enorm. Pyriet ook. Dat rode spul. Ik begrijp niet dat ik er zo goed vanaf gekomen ben. Want ik heb wat stof gevreten.

Een keer heb ik een ongeluk gehad. Ik sta op een container. Het is glad. Het had gevroren. Ik haalde de grendel over. De kraanmeester wacht even. Het stormde. Door de storm is de kraan een beetje omgegaan. Maar omdat ik zo hoog zit en het containerraam al op de container ligt, had de meester er geen erg in, dat de kraan een beetje omgegaan was. We hoeken aan, hij haalt het raam een beetje omhoog en dat raam maakt me een zwieper! Wat kan ik doen? Ik blijf op het raam zitten. Het raam blijft achter een stang hangen. Hij schiet achteruit en als een draaimolen gaat het raam in de rondte. In plaats van aan de wal te gaan, laat hij het raam tegen een container stoten om hem stil te krijgen. Maar omdat ik er scheef op zat kwam ik met mijn bovenbeen knel te zitten. Daar ben ik een paar weken mooi mee geweest.

In de haven bestonden havenpasjes. Een pasje met je naam erop en een pasfoto. Op een dag komt er een vent de kantine in met een fototoestel voor z'n buik en die vraagt naar mijnheer Jansen. Mijn collega's wijzen naar mij en zeggen: daar zit ie. Ik denk: ik speel maar mee. De man stelt zich voor en zegt dat hij een foto komt maken voor het havenpasje. Ik zeg: dat is goed. Wij naar buiten, want tegen een donkere achtergrond gaat het beter. Ik mee, kam mijn haren en ga er voor staan. De foto wordt gemaakt. Hij zegt: over veertien dagen zit het pasje in je loonzakje...

Maar over veertien dagen geen pasje in mijn loonzakje. Over drie weken nog niet. Ik ga informeren. Wat blijkt nou? Bij mijnheer Jansen is het pasje terechtgekomen met mijn kop erop! Wat zal die vent geschrokken zijn.

305

Ik deed veel aan sport. Worstelen. Ik werd kampioen in het tweede en dan ga je automatisch naar het eerste over. Op een zondag moest ik in Utrecht worstelen. Ik verlies die wedstrijd. Eigen schuld hoor. Komt er na afloop iemand naar me toe en zegt: je hebt een hoop verspeeld. Het is intussen 1952. En de Olympische Spelen zouden in Helsinki worden gehouden. Daar zou ik heen gemogen hebben. Maar dat wist ik helemaal niet. Jongens, dat had de droom van mijn leven geweest. Toen heb ik daarna alle soorten sport gedaan om mijn conditie op te voeren. Daar was ik zelf trots op, zo'n conditie had ik. Ik zou worden uitgezonden naar Melbourne. Bij de Rotterdamsche Lloyd lag een boot. We zijn met een man of veertig aan boord. En wat gebeurt er? In 1956 is er een opstand in Hongarije. Nederland doet niet mee aan de Olympische Spelen en we kunnen allemaal van boord af. Achteraf bleek dat alleen Nederland niet heeft meegedaan. Wat was dat een teleurstelling! Een tijdlang ben ik kermisworstelaar geweest. Op de kermis kon je een premie van vijf gulden verdienen als je de wedstrijd met de worstelaar van de kermis wint. Nou, ik win die wedstrijd. Meteen werd mij een deal voorgesteld. Jij kunt hier regelmatig komen; dan win jij eens, en dan wint hij eens. Voor elke wedstrijd krijg je dan f 2,50. Nou, dat heb ik gedaan. Dat verdiende lekker. Op den duur stond ik op die tent als uitdager. Dat kostte wel wat tijd hoor. Maar afijn, het verdiende aardig. In een weekend verdiende ik zo f 150,-- En dat was in die tijd heel wat, want in de haven verdiende je maar f 75,-- in de week. Op den duur deed ik het alleen 's avonds.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Paul (1917), havenarbeider

In de Hoeksewaard, in Mijnsheerenland ben ik geboren. Mijn voornamen voluit zijn Payus Pieter. Maar in de haven noemden ze me de Blauwe. Dat komt omdat ik ze graag lust. Nog wel. Ik had vier broers en drie zusters. Hoe we daar allemaal konden wonen, begrijp ik nog niet. Het was net een klompenhok. Ik sliep op zolder met mijn vier broers. Het was geen kamer, gewoon een zolder. Je keek zo tegen de dakpannen aan. Met een houten trapje moest je naar boven. Tot mijn zesde jaar heb ik daar gewoond. Toen zijn we verhuisd naar de Blaaksedijk. Daar kregen we een groter huis.

Op mijn achttiende jaar ging ik in de haven werken. Op de fiets van de Blaaksedijk naar Rotterdam. Dat duurde bijna een uur, dat fietsen. Soms moest ik wel twee of drie keer op een dag erheen fietsen. Je fietste net zo lang als je moest werken. Dan moest je steeds vragen of er werk was. 's Morgens en 's middags. Het gebeurde wel dat je dan pas's avonds hoefde te werken. Dat is dan in een etmaal dne keer heen en drie keer terug.

Eerst werkte ik bij Hannes de Jong. Later werd dat Progress. Weer later Aegir. En nu is het Frans Swarttouw. Wat gek allemaal he? Maar bij allemaal heb ik graag gewerkt. Je moest wel hard werken, maar het verdiende goed en je was steeds buiten. Als ik het over moest doen, ging ik weer de haven in.

Toen werkte ik wel in de haven, maar je werkte alleen maar als er werk was. Je had geen vast dienstverband. Welnee. Je werkte per spil. Een of twee of drie spillen achter elkaar. En als het karwei klaar was, nou dan ging je naar huis. Geen werk, betekende geen eten. De overige tijd werkte je dan bij een boer of een tuinder in de buurt. Je deed van alles. Je moest toch vreten... Bieten rooien, aardappels rooien, peeën openhakken, stal uitmesten van alles.

Bij het politiebureau op Charlois stond een bord. Daarop stond aangegeven welke schepen er bij welke bedrijven verwacht werden. Nou, dan wist je waar je naar toe moest. Je had daarom altijd je knijverzak bij je, waar ook je pikhaak in zat. Zonder dat ding kon je weinig beginnen. Ik had mijn eigen haak. Zo'n ding gaat gewoon naar je hand staan.

Als er vroeger niet zo veel te doen was, dan kon je het terrein gaan opklaren. Werken moest je. Tegenwoordig moet je ze uit de kantine gaan halen. Bijna vragen of ze asjeblieft willen. Dat was vroeger niet. Dan kon je vertrekken als het je niet beviel. Dan kreeg je een schop onder je reet. Nou hebben ze schijt aan je.

Ik ben niet in Duitsland geweest. Ik heb me gemeld bij de N.S.K.K. Daar werd ik chauffeur. Een jaar lang zeker ben ik daar geweest. Toen kreeg ik de zak. Want ik had een mud tarwe gejat. Daar heb ik vijf maanden voor gezeten, want ze hadden me verraden. In Kleef kwam ik terecht.

Direct na de oorlog hebben ze me gepakt, omdat ik in de oorlog vrachtrijder was bij de Marine. Eerst in burger en later in een mooi pakkie. Daar heb ik tweeëntwintig maanden voor gezeten. In de

bunkers op het eiland Voorne/Putten. Dat is een eind hoor, tweeëntwintig maanden. Maar ja, ik moest toch ook vreten en ik wilde niet naar Duitsland. Zodoende.

Nu zijn er grote schepen, zonder tussendekken en met een partij van hetzelfde spul. Vroeger niet. Kleine schepen van een paar duizend ton. Die hadden tussendekken en vervoerden verschillende kleine partijen. Een beetje erts, wat drums, kunstmest, zwavel. Zwavel wordt in droge vorm vervoerd. Met grijpers wordt het eruit gehaald. Kunstmest werd in balen vervoerd. Het fijnste werk vond ik hijsen maken. Acht of tien balen in een strop. Wel zwaar werk, maar jofel werk. Met z'n tweeën een baal oppakken en een stapel opbouwen. Als het maar niet te veel stuift. Want daar had ik zo de pest aan...

Een bootje van duizend ton. Op de buikdenning een bulldozer om platen blik op te scheppen. Dat gaat slecht. In de bulldozer ligt al een vracht van dat spul. En de bulldozer staat dwarsscheeps. Van te voren was al te merken dat het schip reageerde op het rijden van de bulldozer. Als de bulldozer naar bakboord reed, dan helde het schip over, en als-ie naar stuurboord reed, dan helde-ie aan de andere kant over.

Afin, de bulldozer staat dwars in het schip. De bak op kniehoogte. De bulldozerrijder gaat van zijn car af om te helpen de bak verder te vullen. Nu gaat de bulldozer door zijn oliedruk heen. Tenminste, dat zeiden ze. In elk geval, die bulldozer gaat aan het rijden. Drie man zitten in de zij. Je raadt het al. Op kniehoogte de bak. Een was er direct al dood... De rijder zelf!

We liggen op de boeien. Het-duurde verschrikkelijk lang voor er hulp kwam. Bijna twee uur.

In een winter waren we uitgevroren. Heel de Waalhaven lag dichtgevroren. Geen schip kon er meer in of uit. Ik was dus ook veertien dagen werkloos. Ik naar de vakbond. Daar was ik al jaren lid van. Ik denk, dan ga ik daar m'n weekgeld maar halen. Ik erheen. Wat zeiden ze? Vreet eerst je geld maar op. Ik heb me gelijk laten schrappen. Ik ben nooit meer lid geweest.

Ik ben nou tweeënzeventig, maar op mijn drieenzestigste ben ik met werken opgehouden. Den letsten dag kwam ik nog onder de zwavelstuif. Met de bakkenkar werd ik opgehaald op het terrein. De kar was versierd met dozen sigaren en flesjes bier. Leuk was dat. Voor de kar rijdt een bulldozer en die chauffeur rijdt nog effe door de zwavel. Dus ook de laatste dag kreeg ik nog een stuif mee. Toen ik thuis kwam, ben ik gaan vissen. Elke dag. Ik doe het nog. Elke dag. Water zat hier in de buurt. In de singels, in de Oude Maas, in de Waal, in de zee. In de singel heb ik er, denk ik, bij elkaar wel een vijfhonderd in gegooit. Ik vis dus eigenlijk mijn eigen vis.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Peter (), kraanmachinist HAL

Die allereerste dag, nou, dat heb ik geweten ook. Ik had het niet meer... M'n maat was ook gebroken...

In het havenbedrijf ben ik eerst monteur geweest. Toen heb ik een jaar op een vorktruck gezeten, omdat een vorkwagenrijder meer verdiende dan een monteur. Daarna ben ik op de kraan terechtgekomen. Bij elkaar ben ik zo'n 10 jaar bij de H.A.L. geweest.

In de haven heb je het vrije leven, buiten zijn, de afwisseling en het avontuur. Vooral de sfeer in de haven trok mij aan. De collegialiteit en de mentaliteit van de mensen. Die mentaliteit als 'teamworker.' En bovendien: de haven betaalde niet slecht. Ik verdiende in de haven meer dan in het garagebedrijf. Tel daarbij dat in de haven een enigszins ruw volk werkt, dan is dat alles bij elkaar het plaatje dat me aantrok. En daarin ben ik nooit teleurgesteld.

Ik kreeg mijn opleiding op een mobiele kraan. Die had een spanwijdte van een meter of tien. Ik kreeg les van leermeesters. Dus steeds andere, omdat die leermeesters rouleerden in dag- en nachtwerk. Maar de leertijd was altijd overdag. Bij de een mocht ik niet aan de stokken komen, die was wat angstig, maar de andere leermeester zei: draaien maar. Ik draaien. Hij zegt als je me nodig hebt: ik zit in de kantine. Nou ik draaien. Balen meel. De kraan had 3 handels. De linker was voor het zwenken; de middelste voor hijsen en vieren. De rechter om de giek voor- of achterover te zetten. Remmen deed je met je voet.

Ik wist met dat als je erg hard aan de handel hijsen trok, dat die handel achter een pal bleef zitten. Met je beide handen kon je dan allerlei andere handelingen doen, terwijl de hijs doorliep. Nou, bij mij liep de hijs door. Ik had dus blijkbaar erg hard getrokken. De handel schiet achter de pal, maar ik begreep op dat moment niet waarom de hijs bleef doorgaan. Mijn angst was, dat als de hijs blijft doorlopen, dat dan de giek achterover slaat. En dan is de kans groot dat je zelf onder de giek komt te zitten. Afijn, ik draai me om om de motor af te zetten. Tijdens het omdraaien schijn ik de handel uit de pal te hebben geslagen. Ik zie de hijs naar beneden vallen. Ik grijp de handel en trap op de rem. Op ongeveer een halve meter van de grond stopt het vieren. Juist stond er een kerel met z'n kont omhoog om een baal te pakken. Dat is de mazzel geweest, want nu krijgt de man de hijs in z'n lenden en hij duikt de zij in. Die komt er dus goed van af. Maar ik beefde als een rietje. Kan je begrijpen. Anderen zijn intussen mijn leermeester gaan halen. Dat vergeet ik nooit meer. De leermeester ziet mij perplex staan en ik denk dat ik die man beneden half dood had gegooid. Wat zegt die leermeester? Daar moet je je niet zo zenuwachtig over maken, want voor achttien gulden hebben ze zo een andere vent. En jij gaat nou verder met draaien...

Ik was kraanmachinist. En de kraanmachinisten hebben collectief enkele zaken, die men veranderd wilde zien, aangepakt. Kraanmachinisten waren in de vijftiger jaren kraanmeester. Je werd dan ook als meester aangesproken. Er waren zelfs bazen in de haven die de kraanmachinisten met u aanspraken. Die bazen waren zich er goed van bewust dat met name de kraanmachinist in grote mate de produktie meebepaalt.

Vooral van belang acht ik de kentering in de gedachte dat als je helemaal niets meer kan, je altijd nog in de haven kan gaan werken. In de haven had je qua inkomen een vrij goed bestaan. Zeker in vergelijking met andere bedrijfstakken. Vooral ook acht ik van belang dat we op de Haven-en Vervoerscholen, in het kader van het vak maatschappijleer, de kans kregen, te laten horen waar de

vakbond in de Rotterdamse haven mee bezig is. Wat de bond verstaat onder overleg, onder rechten etc. Die mogelijkheid hebben we graag aangenomen.

Als de Havenvakschool er niet was geweest, dan hadden wij nooit kunnen betogen dat havenwerk een vak is. In elk geval heeft de school ertoe bijgedragen dat het praatje de wereld uit is dat als je nergens meer voor deugt, dat je dan altijd nog in de haven terecht kan. Havenwerk is een vak, zoals elk vak een vak is.

Als vakbondsbestuurder, zat ik ook in het bestuur van de Stichting Vervoer- en Havenopleidingen. Dat vond ik wel fijn. Vinger aan de pols. Steeds hebben we kans gezien de jongeren, die de school verlieten, te plaatsen in het bedrijfsleven. Kennelijk heeft de school het erg goed gedaan, want zo ongeveer 90% van de opgeleiden werkt nog in de haven.

Het leukste in de haven is elkaar jennen, met elkaar dollen. Dat heb ik ontzettend veel gedaan.

Op een dag was een vorktruckrijder zo hard tegen de loods op gereden dat zijn kmeschijf behoorlijk beschadigd was tegen het dashboard. Een aantal weken is hij tengevolge daarvan thuis geweest. Wat doen een aantal colle a's? Een weddenschap. Een weddenschap wie het hardst kan lopen, Piet of Bas (zo heette die vorktruckrijder). Een weddenschap, vertaald in papiergeld. Ze geven start. De man met het ongelukkige been loopt weg, maar mij houden ze vast. Ik rukken en trekken, maar dat hielp niet. Op het laatst lieten ze me gaan, maar ik kon dat nooit meer inlopen. Bas had gewonnen. Ik had er wel een beetje de pe in. Dus ik loop daarover wat te zeuren. Wat doen die jongens? Ze zeggen ja, Piet heeft wel een beetje gelijk. Ze scheurden het tientje middendoor en ze geven de helft aan Bas en de helft aan mij.

Ik was nogal recht voor z'n raap. De mensen weten dan tenminste waar ze aan toe zijn. Misschien ook daarom werd ik gekozen als lid van het overlegorgaan. Dat werd door het bedrijf niet altijd gewaardeerd. In mijn dagelijks werk heb ik meerdere keren gemerkt, dat ze het niet zo op prijs stelden dat ik zo nu en dan de zaken aan de orde stelde die hout sneden. En vooral nam ik geen genoegen met een kluitje in het riet te worden gestuurd. Want als ik vandaag geen goed antwoord kreeg, dan kwam ik er morgen op terug, net zolang tot ik bevredigd was. Dat is me niet altijd in dank afgenomen.

Dat ik me aangetrokken voelde tot de overlegsfeer is mede aangegeven door het feit dat ik vond dat er in de haven nogal wat onrechtvaardigheden waren, in die zin, dat het gebeurde dat mensen als zakken meel van het ene naar het andere werk werden gestuurd. Als je in de nacht tewerk was gesteld en je begon in de late nacht, dan werd je de volgende dag in de vroege nacht ingedeeld en er was niemand die zich afvroeg of je ook nog naar de middag-avond taak overgeswitcht kon worden. Men deed dat gewoon. De werkgever vroeg zich met af wat voor consequenties dat voor de mensen had. Wat dat thuis veroorzaakte als er helemaal geen regelmaat in zat. Tel daarbij dat de haven een soort lappendeken was ten opzichte van de betaling, want in het ene bedrijf betaalde men voor een bepaald soort werk een ander bedrag dan in een ander bedrijf.

Die onregelmatigheden heb ik in de Rotterdamse haven aangezwengeld.

Van het begin af aan heb ik bij de H.A.L. in de Ondernemingsraad gezeten. Voor de groep vorktruckrijders/ kraanmachinisten. Daar heb ik directieleden zien functioneren en dus meegemaakt zoals die vonden dat de verhouding moest zijn tussen directeur en de man die het schip laadt en lost. Het OR-werk was niet altijd even prettig. Want vaak werd getracht je met een kluitje in het riet te sturen. Je mocht praten over de toiletvoorzieningen, maar zodra het over werkverhoudingen ging, over het functioneren van het bedrijf en dergelijke, dan werd dat niet geaccepteerd.

Sociaal beleid werd vertaald met de aanstelling van een personeelschef. Een expredikant. Daar hebben we wel veel nut van gehad. Het was een vent met sociaal gevoel. Naar buiten toe kon het bedrijf laten zien, dat ze wat aan sociaal beleid deden. Maar, en dat is wel een verdienste, de man heeft ons geleerd hoe we in een overlegorgaan konden functioneren. Bij voorbeeld, dat als er een aan het woord was, om iets te verdedigen, dat dan de rest z'n wauwel moest houden.

Bij de vakbond trad ik in dienst als bestuurder/propagandist. Dat betekende dat ik de haven in werd gestuurd om contacten te leggen. Gelukkig had ik die al uit de kraanmachinistengroep. Dat was de deur waardoor ik kon binnenkomen. Non, en dan moest ik leden inschrijven en daar waar moeilijkheden waren, zien of ik daarop in kon spelen. Dat was het eerste jaar mijn klus. Dat duurde nog wel een paar jaar, hoor. En eigenlijk is dat mijn mooiste tijd geweest. Het rotzooien in de haven, het praten met mensen.

Er werd een bondskrant uitgegeven 'Steeds voorwaarts.' Die moesten we bij het Hok gaan uitgeven. Maar bolwerken van de OVB/EVC waren juist de havenwerkers bij de Havenarbeidersreserve. Mijn collega, een wat zachtmoedige man, stond ook kranten uit te delen. Men hield hem aan de praat, terwijl ze aan de achterkant, de kranten die hij nog onder z'n arm had, aanstaken.

De propaganda werd later op een andere manier voortgezet, zodat ik me beter kon inzetten als bestuurder van de bond. Bijvoorbeeld je goedkeuring verlenen als er in het weekend bij de bedrijven gewerkt moest worden, maar vanzelfsprekend ook je voorbereiden op onderhandelingen. Dat onderhandelen doe je niet ineens natuurlijk. Ik heb veel geleerd van luisteren en kijken. In je opnemen en het verwerken. Ik kreeg bijna een minderwaardigheidscomplex in het begin. Nog niet eens bij de CAO-onderhandelingen zelf, maar in de sociale commissie. Daar hoorde ik een doctorandus en een meester in de rechten. In de kortst mogelijke tijd word je ondergesneeuwd.

Maar wat ik daar vooral geleerd heb, en wat ik als lijfspreuk verder heb meegedragen, is, dat een ons gezond verstand, samen met een ons ervaring meer is dan een pond theoretische kennis.

Bij de vakbond heb ik diverse opleidingen gehad. Eerst voor het functioneren in overlegorganen en later veel kadercursussen. De vakbond moet de kandidaten stellen voor de ondernemingsraad. Nou, dan moet die vakbond op z'n minst de mensen een stukje kennis bijbrengen, op grond waarvan ze optimaal kunnen functioneren.

In het overleg werd je, als je van de tongriem was gesneden en als je wist, waarover je sprak, als knap lastig ervaren.

Als je van wanten wist en je was goed voor je werk, dan was er over het algemeen vrij snel promotie te maken. Ik heb er velen zien promoveren, behalve ondergetekende.

Dat heeft te maken, omdat ik een lastige vent was. Althans dat vonden ze. En dat heeft mede aanleiding gegeven het vakbondswerk in te gaan. Ook omdat de vakbond, het NVV, geen grote bond was toen. Honderd man telde het NVV En die sloot de CAO af voor 14 a 15.000 werknemers...

Toen ik bij de Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel in dienst trad, in 1956, had de bond 2999 leden. Ik vergeet dat getal nooit. Dat was de bedrijfsgroep havens, dus inclusief Amsterdam, Delfzijl, Vlissingen etc.

Op een maart trad ik in dienst. Op een proeftijd van een jaar en ondervoorwaarde dat het ledental dusdanig moest stijgen, dat ik mijn eigen salaris verdiende. Ik mocht een jaar later blijven...

Vakbondsman zijn is niet het makkelijkste werk. Er wordt altijd een beroep gedaan op je hele persoon. Niet alleen ben je lichamelijk moe, als je een hele dag gesjouwd hebt, maar ook geestelijk kreeg je soms een beetje te veel. Daar kan je zelfs op onderuit gaan. Met enkelen ben je bezig voor alle CAO's en dan word je 's nachts je nest uitgebeld voor een dispuut over verhoogd taakloon. Dan

moest je op pad. Je broek over je pyjama aan en de haven in. Maar dan vraagt niemand aan je: moet je nou morgen om negen uur weer op kantoor zijn?...

Ik onderhandelde in een periode dat het crescendo ging in de haven. En dat is natuurlijk een gemakkelijke positie. Ik heb aan de wieg gestaan bij gegarandeerde inkomens, een vijfdaagse werkweek etc. Dat hebben we kunnen doen omdat we het tij mee hadden. Er is een periode geweest, dat ik de indruk kreeg, dat een werkgever bereid was om een vent doormidden te snijden om er twee te hebben. Want je had volk nodig en het was er niet. Ja, dan is het gemakkelijk om te onderhandelen. Ik heb het nu over de jaren'60. Het ledental schoot als een pijl omhoog. Er was een enorme expansiedrift in de haven. En men had een ding door, als je de mensen niet hebt...

Als onderhandelaar weet je op den duur, na wat ervaring, wat haalbaar is en wat niet haalbaar is. Iedereen weet dat vijftien gulden meer is dan een tientje. Dat is simpel genoeg. Maar toch kan je soms met een tientje en een heleboel franje, meer doen dan met vijftien gulden. Nou, met een onderhands gesprek kon je ook een heleboel doen. Je wist wie je tegenpartij was en met wat lobbyen kan je dan vooral aardig inschatten wat haalbaar is.

Een van de belangrijkste onderhandelingen, maar dat is voor mijn bestuursfunctie geweest, is de instelling van een pensioenfonds. Alle mensen hebben daar vandaag de dag nog plezier van. Als we de zin van de mensen hadden gedaan, dan was er geen pensioenfonds gekomen, maar dan had men liever baar geld gehad.

Een staking brengt heel wat ongenoegen met zich mee. In principe ben ik voorstander van het harmoniemodel. Dus als het toch tot een staking is gekomen, dan is daar al heel wat aan voorafgegaan. Dan waren we echt in de situatie gekomen dat er geen andere mogelijkheden meer waren. Maar stakingen brengen een hele boel dingen teweeg. In de persoonlijke relatie tussen werknemers die niet en die wel willen staken. In de relatie tussen man en vrouw. De man is solidair met z'n collega's, maar moeder de vrouw, die de verhoudingen niet kent, begint tegen pa uit te varen, waar die nou eigenlijk mee bezig is. Dat soort dingen doet vriendschap stuk gaan. Ook de relatie tussen de onderhandelaars. Er ontstaan spanningen, waar niemand op zit te wachten. Maar door de omstandigheden word je daar soms toe gedwongen.

De allerminst prettige herinnering is die aan de wilde stakingen. Overal waar je dan komt, kan je net zoveel op je lazerij krijgen als je maar wilt. Ik was bezig om de stakingskas dicht te houden, want de bond stond niet achter de staking. En het interesseerde die vent niet, waarom de bond niet achter de staking stond. Nee, hij was aan het staken...

In de 50er, 60er jaren ging je in de kantine op een kist staan en je deed je boodschap. En wie de grootste bek had, daar werd naar geluisterd. Mensen reageren simpel. Als je zegt dat 15 gulden loonsverhoging redelijk is, dan krijg je eerst de handen op elkaar. Maar als er daarna een OVB-lid, die niet aan de onderhandelingstafel zit, schreeuwt dat er twintig gulden op tafel moeten komen, dan denkt de havenwerker: krijg nou de zenuwen, twintig gulden is meer dan vijftien gulden, dus... Maar ja, aan de onderhandelingstafel worden uiteindelijk de beslissingen genomen.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Piet (), weger GEM

Bij de brouwerij brachten we de bestellingen weg. Met een spanwagen. Want toen had je bijna alleen nog maar vervoer met een paardentractie. Twee grote Belse paarden hadden we voor de wagen. De vaten bier, die we losten, werden naar de rand van de wagen gerold, een kurkenzak op de stoep en dan dansten de vaten van de kurkezak op de straat. En dan naar binnen dragen of rollen. Ik was de bijrijder. De koetsier was de baas. Een aardige man was dat. Soms mocht ik ook wel eens rijden. Nou, dan was ik groos hoor. Twee van die grote paarden!

In de verfploeg zaten je handen natuurlijk vaak onder de verf. Nou stond er aan dek ook een bus met petroleum om je handen mee schoon te maken. Maar ja, je kon niet allemaal tegelijk aan de trog. Aan boord hadden ze ook een hond. En die kon niet anders dan aan dek z'n behoefte doen. Nou was er in de ploeg ook een Amsterdammer. Die moest even wachten want ik stond mijn handen schoon te maken. Gauw een todje gepakt en door de hondenstront heen gewreven. Gerrit, moet jij je handen nog wassen? Ja, dat is goed. Ik zal niet nazeggen wat Gerrit toen zei...

Bij de GEM begon ik in de verfploeg. Dat wil zeggen: de GEM schilderde zelf de elevatoren. Ik had wel geen ervaring, maar een kwast vasthouden, dat leert snel. Het is een beetje rouwdouw-werk. Het komt niet zo precies. Raak is goed. De eerste dagen stond ik te trillen op mijn benen. Want ik moest ook bovenin de elevator zijn. Velen waren daar toch bunzig van. Twee jaar heb ik dat werk gedaan. Regelmatig gingen de elevatoren naar de werf toe voor een onderhoudsbeurt. Dan werd ook de hele bodem schoongemaakt, aan de onderkant. Heel de bodem werd dan geteerd. En die baas daar, die was zo goochem, dat die oude mudzakken met krijt vulde, waarmee hij tegen de bodem van de elevator sloeg. Dan zei hij: voor de tweede keer teren. Dan kon die precies zien of je voor de tweede keer alles had geraakt...

Na de Tweede Wereldoorlog ging het zakgoedstation aan de Maashaven weer draaien. En ik was de uitverkorene om daar te gaan werken.

Als een factor aan de beurt was, maar de lichter was er met, nou dan werd het goed in een GEM-lichter geladen. Dat heette in de volksmond ongewogen. Dat spul bleef in de lichter tot de zeeboot leeg was. Dan ging de lichter naar het zakgoedstation en werd het graan in zakken gedaan. Die zakken bracht de ontvanger zelf. of hij huurde ze. Er was een bedrijfje dat zakken verhuurde. Nou, en als je biix -oorbeeld tien ton moest afleveren, dan ging dat in zakken van 80 kilogram stuk. Dus 125 zakken.

Als weger sta je in de weegkamer. Op de verklikker kan je zien hoe vol de vergaaris. Die mag met te vol worden, anders gaat de machine stuk. De ontvangers en naar boven en zeggen je dan hoeveel ton van welk goed voor wie bestemd Nou. dat weeg je dan af. In de regel weeg je twee ton tegelijk af. En dat graan - dan overgeladen in de lichter die het graan verder transporteerde.

Ik was nog maar een paar maanden in dienst. Ik verdiende er f 25,- in de week. In [] bestond de GEM vijftientig jaar en iedereen kreeg een dubbel weekgeld. ook, ondanks dat ik er nog maar zo kort werkte. Dat kwam goed van pas. Dat ik nooit vergeten.

Balen snijden gaf veel stof. Tussenbeide lag er een centimeter dik stof op je. Maar ja, dat hoorde bij het karwei. Met balen snijden probeerde je zo hard werken dat de zuigpijp het niet bij kon houden. Dan verstikte de zuigmond. En r ging het ons om, want dan moest dat eerst weer gesteld worden en dan hadden wij een blasie.

Kolen bunkeren op de elevator, moesten wij ook doen. Nou, dan ga je met vier man in een lichter van zo'n 500 a 600 ton. Bovenop die kolen lagen knoeren, die 20 groot waren als een Keulse pot. Met een schep moest je manden vol maken met tolW. Steenkolen. Die manden werden met een winch van boord gehaald en in de hunker van de elevator gestort. In elke mand ging zo'n 180 kilo steenkool. Dat was zwaar werk. Potverdorie nou.

De elevator moest gelijkmatig met steenkool worden gebunkerd. Want als je dat niet deed en de elevator hing bijvoorbeeld over naar stuurboord, dan stond de atc2schaal ook niet goed meer. Want per keer bunkerde een elevator toch gauw een 60 ton steenkolen. Daarmee kon die dan een week of drie vooruit.

Als er geen volk genoeg was aan het Hok, moesten we helpen balen snijden. Dus je kreeg al een beetje een opleiding de kant uit van graanwerker. Vroeger kwamen de schepen binnen met het graan m balen. Alles werd in balen vervoerd. Nou dan begon je na het openleggen met een putje te maken. Daar kwam dan de zuigbuis van de elevator in te hangen. Dan moest je de balen leegstorten in dat putje dat je had gemaakt. Met een mes stak je in het oortje van de baal. De balen waren dichtgenaaid en dan hield je, aan de kopse kant twee oren over. In een zo'n oor stak je je mes en met een beweging sneed je dan de zak open. Dat deed je dan zo, dat je pink achter het mes aankwam om de zak open te ritsen. En dan stortte je de zak leeg.

De boot was vol gestouwd. Balen graan. Met verschillende partijen. In een ruim zat bij voorbeeld 1600 ton. De bovenste balen noemden ze slingerbalen. Dat waren balen die over het hele ruim tegen het dek waren gestuwd. Dan kon de lading onderweg niet gaan schuiven.

De lege balen werden opgedoekt. Dat betekent dat de lege balen tot 24 hoog op elkaar werden gelegd; dan werden ze opgerold en alle 24 in een lege baal gestopt. Daar bestond natuurlijk wel controle op, want de ontvanger telde de zakken na. De lading werd toen op balen uitgeleverd.

Bij het laden van een wagon, moet de wagon wat verplaatst worden. Ik help de wagon vooruit duwen en ik val uit mijn evenwicht. Ik val van het perron en er is 6en van mijn armen uit de kom. Ik met de ziekenauto naar de bedrijfsgeneeskundige dienst. Nou, dat zijn me ook een stel dokters! Ik moest op de grond gaan liggen, en met z'n tweeën hebben ze aan mijn arm staan rukken. Ik schreeuwde als een varken. Maar het ging niet. Even wachten. Toen kwam er nog een dokter bij. En toen hebben ze met z'n drieën staan trekken. Nou, dat heb ik geweten.

Als de boot moest beginnen werd er wel veel gejaagd. "Time is money". In ruim twee moest er worden begonnen. Het was een ouderwetse boot met kolenbunkers er achter. Die liepen onder de brug door. Dan moest ik in een bunker iets doen. Maar het was er hartstikke donker. Op een keer was ik eerder beneden dan de bedoeling was. Mijn geluk was dat ik op de fijne kolen viel.

Met dat jaagsysteem werden ook wel eens wat dingen nagelaten. Schilden niet geborgd en zo. Daar gunde men zich geen tijd voor. Want elke baas wilde met zijn produktie boven de ander uit. En als je wat van de ongeborgde schilden zei, dan stond je gauw in het verdomhoekje.

Gymnastiek hield ik van. En van hardlopen met jongens onder elkaar in de straat. Later heb ik gebokst. Een keer of vier heb ik in de ring gestaan. Maar ik heb nooit verder weten te brengen dan "onbeslist". In die tijd woonde Bep van Klaveren bij ons in de buurt. Nou, die wilde je graag nadoen natuurlijk. Zo'n manie had je toen.

Ik heb ook, naast mijn dagelijks werk, veel sociaal werk gedaan. We hadden voorbeeld een ziekenvereniging. Want als je ziek was, dan kreeg je maar 80 procent van je loon. Nou, toen

betaalden we allemaal een dubbeltje in de week en dan k je een aanvulling op je loon. Die dubbeltjes ging ik dan bij de collega's op. Later werd dat van het loon ingehouden, maar in het begin ging dat zo. Ik ben ook begonnen met een jubileumfonds. Als iemand jubileerde, kreeg f 25,- uit dat fonds. Bovendien organiseerde ik klaverjas-bijeenkomsten en hield ik me bezig met voetbalclub. Toen ik veertig jaar bij de G.E.M. was, kreeg ik dan ook een onderscheiding omdat ik zoveel sociaal werk had gedaan.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Pieter² (1914), Pakhuismeesteren

Ik ben geboren 29 augustus 1914. Ik ben een rasechte Rotterdammer en ik ben een rasechte Crooswijker. Wij waren met vier kinderen. Ik ben een nakomeling. Ik scheel achttien jaar met m'n zuster, zestien jaar met m'n ene broer en twaalf jaar met m'n andere broer. Mijn vader zat in het veembedrijf bij het Cooperatieve Transitoveem. Hij heeft ook bij Binneveld & Schellen gewerkt. Als jongen zijnde heeft hij op de kuiperij gewerkt.

Nee, het was geen enorme overgang van de lagere school naar Pakhuismeesteren. Ik was d'r helemaal in opgegroeid. Ik hoorde d'r zoveel over en ik ging nogal eens naar m'n vader toe. Dat pand zat in de Piekstraat. Nou, dan ging ik m'n vader opzoeken. En dat vond ik prachtig mooi als ze daar bezig waren met die lieren en zo. Hoe ze die balen lieten strijken, want dat ging aan een touw. Beneden had je... dat noemden ze een kikker... dat zat tegen de muur aan en dan maakten ze twee slagen... en dat liet je zo... Ja, dat heb ik later honderden malen zelf gedaan. Dat vond ik allemaal interessant.

Als je dan op die kantoren kwam, dan moest je natuurlijk voor het loket wachten en dan moest je op een belletje drukken. Maar dan lieten ze je nogal eens een poosje wachten, hoor. En dan zat je maar in dat halletje te wachten. Op een gegeven moment duurde het me zo te lang. Toen heb ik het loket opengeschoven en ben ik naar binnen geklommen om te vragen of ik m'n aankomstbericht nou nog kreeg. Dat vonden ze helemaal niet leuk. Daar keken ze raar van op. 't Ging in het gemoede dan. Je werd niet geslagen of zo. Nou word je d'r uit geknuppeld. Toen was alles veel gemoedelijker.

Wij werkten dolgraag over, omdat je dan een paar centen meer had. Ik had het nou niet zo erg slecht hoor, maar vet soppen was het niet. Vooral toen ik jong was niet, want ik heb menig keer bij de burens gegeten. Toen was het ook geen vetpot. Toen ik eenmaal werkte, heb ik tegen mijn vrouw gezegd: ik hoop nooit dat onze kinderen het zo krijgen als wij het hebben gehad. En daar heb ik alles voor gedaan. Ik hebultijd overgewerkt tot ik mijn kinderen iets behoorlijks kon geven en dat ze het dan beter hadden dan dat wij het hebben gehad. Maar als je nu ziet... wat een waanzin wat kinderen krijgen... waar ouders alles voor over hebben... wat ze doen om alles maar te geven. De jaloezie onder de mensen... Dat had je toen niet. Toen was het leven nog gemoedelijker. Je moest allemaal even hard werken. Maar nou is het allemaal haat en nijd.

Het leven was erg ruw. Ja, ze hadden nooit bidwoordjes. Het meeste was GVD. Dat vond mijn vrouw wel erg, dat ik altijd zo vloekte. Dat neem je helemaal aan, he. Op de olie-installatie wisten ze ook van wanten.

Ik heb in Duitsland bij de Hitlerjugend gezeten, als stoker. We kwamen in Berlijn en toen vroegen ze een Heizer en toen zeiden ze: jo, Piet, dat is wat voor jou, jo. Nou en zodoende kwam ik bij de Hitlerjugend. Die jongens werden opgeleid bij de Luftwaffe. Die hadden daar lokalen en daaronder was dan de Heizung. Dat was voor de keuken, maar tevens voor de Duscheraum en voor de verwarming. En daar zat ik met een Duitser. Dat was een volgevreten kroket, zo dik was die vent. We stookten met briketten. En dan kwamen die jongens stiekem naar beneden in de kelder roken. Want ze mochten niet roken. Na een jaar kwam ik met verlof en toen ben ik ondergedoken.

In de jaren na de oorlog was de werklust niet meer zoals-ie was. Dat werd steeds minder. Gemakzucht, azen op geld voor zo min mogelijk doen. Minder voor mekaar over hebben, he. Toen niet, he. Je werkte je eigen de blubber, maar als zij d'r snor konden drukken... Ik zeg het: liefst zo min mogelijk en zoveel mogelijk geld. Maar dat zie ik overal met alles. Ik zeg honderdmaal: straatmakers hebbie niet meer, het zijn allemaal stenenleggers.

Jubileum vierden. Daar hielden ze niet zo van. Want als je kijkt bij Matex, wat ze daar voor feesten geven. Bij Pakhuismeesteren kwam je in de kantine en dan kreeg je een kopje koffie met zo'n geijkt koekje, weet je niet. Petit four. En dan kreeg je een Julianaplasje naderhand. Jus d'orange... Dat noemden wij een Julianaplasje. Nou, dat was alles.

Het ergste was als je een landtank moet schoonmaken, met crude olie, dat is de ruwe olie, he. Dat was een verschrikking. D'r lag verschrikkelijk veel drab in. Dan stonden we de hele dag met maskers op. En - schrik niet - dan kregen ze zes cent per uur vuil werk. En dat deden we graag, want je had maar een klein salaris. Dus: acht maal zes is achtenveertig en vijf maal achtenveertig dat was twee veertig. En als je geluk had, kwam d'r's zaterdags ook nog wat bij. Dus, dan kwam je aan een rijksdaalder overwerk en dat was meegenomen.

Gerst is de slechtste stof, die er is. Het lijkt wel of zich dat vastzet. Als je's avonds thuis kwam, dan was het dat je hele bonken uitspuwde.

Ik had een collega, die ging een keer naar boven toe, op een tank. Daar draaide die ineens het mandeksel open en toen werd-ie van twintig meter hoogte naar beneden geslagen. Maar die leeft nog. Ik heb hem nog pas op een feestavond gezien. Toen kwam die naar me toe. Z'n vrouw is die avond nog zo kwaad geworden. Dat kwam zo. Ik zeg tegen hem: mijn buurvrouw heeft zo'n hekel aan katholieken. Hij zegt: Hoezo? Ik zeg: ze heeft gewoon d'r kruis uit d'r broek laten halen. Nou is z'n vrouw katholiek en daar heeft-ie dat tegen verteld. En toen werd ze zo kwaad.

We hadden een collega op kantoor enne... daar hadden we tegels in zijn fietstas gedouwd en dat had-ie niet eens gemerkt. Was die helemaal mee naar Schiedam gereden. En z'n fiets es boven op een tank gelegd. D'r waren zoveel dingen, maar dat kan ik me allemaal niet zo goed meer herinneren. O ja, d'r waren ganzen bij ons op de installatie. Die waren van een meneer, die woonde boven het kantoor. Op een gegeven ogenblik zaten die's morgens allemaal in de bakken met caustic soda. Ze hadden geen veertje meer aan d'r lijf.

D'r werd vroeger nogal es flink gedronken bij die schepen. D'r werd op de olieinstallatie meer gedronken dan in het stukgoed. Vroeger, bij die bootwerkers werd d'r flink gezopen. Ze gingen naar

de kroeg aan de Maashaven, maar daar gingen ze ook stropie smeren om het bekkie van de botenbaas. Dat ze maar weer aangenomen zouden worden. D'r werd veel gezopen, hoor.

Boerenploegen hebben wij ook gehad. Op het laatst mochten wij geen boeren meer zeggen. Dat wilden ze niet meer van directiezijde. Nee, toen moesten we eilanders zeggen. Mensen van de eilanden. We zeiden tegen ze: we hebben jullie praten geleerd en schrijven kon je helemaal niet toen je hier pas binnenkwam. Of je dat nou lollig moet vinden... Maar wij vonden dat toen lollig. Die jongens waren verschrikkelijk eensgezind. Ja, aster wat was, dan kropen ze allemaal bij mekaar. Ik heb d'r een hele fijne tijd mee gehad, hoor.

Die Haven- en Vervoerscholen, dat vind ik grandioos. Die jongens hebben een heleboel geleerd. Ik vind het ook machtig mooi, dat ze daar d'r talen leren. Ja, dat vind ik een goeie scholing.

Toen ik met pensioen ging, was ik als een kind zo blij. Ik kan me niet indenken, dat iemand naar z'n werk zit te hunkeren als die met pensioen is. Het is het mooiste wat er is. Ik heb een vrij leven gehad op de installatie, dat moet ik erbij zeggen. Maar ik voel me zo vrij als een vogel in de lucht. Je hebt geen druk meer, je kan doen en laten wat je ml. Ik heb geen enkele hobby, maar ik verveel me nooit. Ik hou erg veel van klassieke muziek. Mijn vrouw heeft in een tweedehands zaak in 't Zwaanshals de vijfde symfonie van Beethoven gekocht. En die hebben we zondag zitten draaien hier. Ik hou niet erg van persoonsverheerlijking, maar Herbert von Karajan dat is mijn dirigent. Daar heb ik veel platen van. Toen we vijf en twintig jaar getrouwd waren, zijn we voor het eerst naar het buitenland gegaan. Naar Italie. Met de kinderen.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Rene (1923?),

Het is 1935. Crisistijd. Ik kom van school, dus moest ik werk zoeken. 'sMiddags ging ik naar de Blaak. Daar stond het gebouw van het Rotterdamsch Nieuwsblad.

Die krant kwam's middags om drie uur uit. Vijf cent kostte die. Dan stond er een rij mensen te wachten tot de krant uitkwam. Dan werden snel de advertenties gelezen om te zien of er ergens iemand nodig was en dan was het rennen gehlazen om te solliciteren. Vaak was het antwoord: Ik ben net voorzien. Want je moest alles lopen...

's Avonds kom ik thuis en mijn vader vraagt of ik al wat gevonden heb, Nee, zeg ik. Nou, dan ga je morgenochtend naar loods 19 aan de Binnenhaven, want daar hebben ze een jonge knaap nodig voor de documenten. Douanedocumenten. Ik ben daar 's morgens vroeg. Wie heeft je gestuurd, is de vraag. Ik zeg: mijn vader. Die man zegt: dan moet je naar het kantoor naar de Veerkade en vraag daar maar naar mijnheer Koomans. Laat ik nou worden aangenomen. Twee gulden vijftig in de week ging ik verdienen. Ik weet het nog goed.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Rene2, HAR

Bij Hanno ging ik naar kantoor om officieel te solliciteren. Op vrijdagavond was dat (want vrijdagavond was het je loonzakje halen). Daar moest ik op een papiertje mijn naam en adres schrijven. Zegt de baas: maandag kan je beginnen. Om 07.00 uur. Ik blij natuurlijk. Kan je begrijpen. In 1933 trad ik dienst bij Hanno. Dat komt omdat ik die mensen van Hanno wel kende. Soms deed ik eens wat voor ze. De lading alvast klaarzetten en zo. Vroeger was het veel meer elkaar helpen. Veel en veel meer dan vandaag de dag. De saamhorigheid was veel groter.

Bij Hanno heb ik moeten sjouwen... Van 's morgens vroeg tot 's avonds laat hoor. Als ik langer moest blijven zei ik tegen mijn baas dat hij mijn vrouw moest informeren. Dan weet dat mens waar ik uithang. Nou, ik kwam zelfs de volgende ochtend met thuis. Pas 's avonds. Dan had je achter elkaar een dag, een nacht en nog een dag gewerkt. Maar mijn vrouw wist van niks hoor. Van niks. En hij zat toch in een T fordje. Dan was het toch een kleine moeite geweest om effe m'n vrouw te waarschuwen. Maar nee hoor...

Ervaring is een goede leermeester. In de haven lagen binnenschepen vaak met de kop tegen de kant. Een zak op je nek kreeg je van de schipper en je moest over al die schepen heen. Dan was het moeilijk genoeg om in evenwicht te blijven. Het is een slag he. Die moet je te pakken krijgen. Het is in feite de zak aanpakken als de schipper hem opdraait, over je heen trekken, tang losmaken en gaan. Alles in een vloeiende beweging.

In 1939 word ik gemobiliseerd. Via het Arbeidsbureau kom ik terecht bij het gemeentehuis en word ik op diverse plaatsen tewerkgesteld, onder meer bij baggerwerkzaamheden rond de Kralingse plas. A1 spoedig krijg ik daar genoeg van en dan zie ik kans om in de haven terug te komen. Bij Blaauwhoedenveem. Zo heb ik diverse werkgevers in de haven gediend. Van stuwadoorswerk tot controlewerk. De weegschaal bedienen en zakken kloppen. Goederen ontvangen en documenten bezorgen. In de kou en in de hitte. Bij regen en bij mooi weer. Ja, ik kan wel zeggen dat ik heel de haven heb gezien.

René:

In 1950 verwisselde ik van job. Op 27 februari om precies te zijn. Ik nam mijn ontslag bij Vismans en trad in dienst als instructeur bij de Vakopleiding. De heer Peters was daar directeur. Ik heb een sollicitatiebrief geschreven en ik werd aangenomen. Een jaar eerder was die Vakopleiding met haar opleiding begonnen. Een gepensioneerde baas, baas Breur, trok met een groepje controleurs op. Zo is het begonnen. Bij voorbeeld een tijdschrijver bij de H.A.L. gaf ook instructies aan de opleidingsploeg.

De eerste controleursopleiding door baas Breur was een opleiding voor mensen in hm eigen bedrijf. Maar voor de opleiding voor controleurs van de H.A.R. werd ik aangenomen. Ik moest dus mensen, die havenarbeider waren, gaan opleiden tot controleur. Die mensen waren uitsluitend in dienst bij de H.A.R.

De eerste opleiding vond plaats op de Jobsweg 40. Daar was het kantoor. Op basis van vrijwilligheid kon men zich melden voor een opleiding.

Ik nam de mensen mee het bedrijf in. Ik volstond niet alleen met de theorie. Ik zing bij voorbeeld met ze een elevator op en dan liet ik ze zien wat ik ze verteld had. Dan zei ik, kijk, daar staat de weger, daar staat de controleur, daar de scheepscontroleur. Ik liet het ze zien!

Gedurende de opleiding heb ik zelf heel wat vrije tijd moeten besteden aan voorbereiding en correctiewerk. Tekeningen maken enzovoort. Want je moet toch laten zien hoe een en ander in elkaar zit. Maar dat vond ik geen bezwaar. Een avond in de week ging ik naar het instructielokaal terug om de cursisten te helpen. Welke avond dat was, kon me niet schelen, als ze maar van de dinsdagavond afbleven. Want dan luisterde ik naar de bonte-dinsdagavondtrein. Dat wilde ik onder Geen voorwaarde missen.

De eerste opleidingen verliepen niet zoals het moest. De mensen werkten gewoon in hun bedrijf onder leiding van een mentor. Maar die vent deed dat baantje erbij, omdat hij daar iets extra's voor ving. Maar hij liep ook gewoon weg om zijn eigenlijke werk te doen en moest de kras er een oogje op houden. Nou, dat werkte niet hoor. Dat werd niks.

Nee, opleiding moet gebeuren op een plek weg van het bedrijf. Daar heb ik voor gevochten. Zo kwam het, dat die kerels een dag naar school kwamen en de overige dagen bij het bedrijf praktijkervaring opdeden. Dat was mijns inziens de beste methode. En dan werd ook iemand van de H.A.R. aangesteld als instructeur over een ploeg havenarbeiders, dekgasten of controleurs.

Ieder die zich aanmeldde voor een opleiding, kreeg een basisopleiding van twaalf weken. De totale duur was wel dertien weken, maar die dertiende week was een nachtweek. Men ging dus pas in de nacht werken als men een beetje vertrouwd was in de haven. Tevens verdiende men wat meer natuurlijk in de nacht. Dus men kwam gedurende opleidingstijd twaalf weken lang een dag naar school.

Nou ja, school... De opleiding vond plaats op 'De Veteraan.' Dat was een oud depotschip van het Ministerie van Scheepvaart, dat in de Wilhelminakade in Schiedam op stroom lag.

Dat schip lag er dus al. Het was de oude 'Hoogkerk' van de V N. S. Er was daar aan boord een hoeveelheid reddingsvlotten en dergelijke, die in voorraad werden gehouden. Die lagen in de voorruimen gestuwd. Daar mochten wij dan ook niet komen. Niemand. Een wachtsman van het Ministerie liep daar wacht. Alleen het achterdek werd gebruikt voor de opleiding. De laadbomen en de winches konden wij dus ook gebruiken. De winches werden aangedreven door stoom. Die werd geleverd door een langszij liggende sleepboot van Piet Smit. Via een flexibele slang werd de stoom aan boord van de Veteraan gebracht. Later werd de stoom geleverd door een sleepboot van de Haagse sleepdienst.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Rinus (), HAR

In mijn jeugd hadden we een clubje van vier jongens. Samen gingen we dan 's zaterdags of 's zondags kamperen. We hadden een tent, bonden die met wat andere spullen achterop de fiets en dan reden

Sjaak van der Velden, 2025

we naar de Waalhaven, waar nu pier 7 is. Later gingen we naar de Welplaat. We fietsten dan naar Rhoon, gooiden het hele zaakje in een boot en dan roeiden we de Oude Maas op naar de Welplaat. Daar zetten we onze tent op. Je zag daar geen sterveling. Je kon op je gemak naar de voorbijvarende boten kijken. Het was als het ware een onbewoond eiland. Een van de jongens was de zoon van een politie-agent. Hij had een kunstbeen. Zo'n dunne rechttoe-rechtaan houten poot. Z'n been was door een trein eraf gereden.

Het was een leuk clubje. Tinus, de vriend met het kunstbeen speelde mandoline en wij mondharmonica. Het klonk heel aardig. We werden wel eens uitgenodigd hier en daar. T V was er niet, dus we musiceerden, damden, speelden schaak en figuurzaagden. Dat deden we allemaal in de kelder van een van onze vrienden.

Eind 1937 tegen de Kerst heerste er een griep epidemie. Er waren meer mensen ziek thuis dan dat er aan het werk waren. Iedere vent die in dienst kon komen, haalden ze binnen. Ik aan het werk in loodsen met goederen die uit Roosendaal kwamen. Douanegoederen. Cognac in vaten. We werkten met twee douane-ambtenaren, twee losse mensen en ik. Een van de douane-beambten nam een monster. Hij nam wat meer dan strikt noodzakelijk was. De hele ploeg deed zich te goed. De wagon, waarin die vaten stonden, werd gesloten en wij keerden terug naar loods Arie. 's Avonds om tien uur werden we wakker, terwijl we om 6 uur naar huis hadden moeten gaan.

Later kreeg ik toch de griep...

Ik kwam na de oorlog in dienst bij de H.A.R. Ik wilde graag in de haven werken. Bij het aannamelokaal stonden zo'n 60 a 70 mensen buiten. Als je smoelwerk de baas aanstond, dan mocht je naar binnen. En als je smoel hem niet aanstond dan kwam je gewoon niet aan de bak. Dat was dus zeer willekeurig.

Wekenlang moest je er moeite voor doen om elke dag met een uitgerekte nek je gezicht te laten zien om een kaartje te krijgen. Want binnen in dat lokaal zaten echte bazen van de stuwadoorsbedrijven die je indeelden. In het midden van de zaal stond een balie, waarachter de indelers zaten. Dat waren vertegenwoordigers van de H.A.R. die in opdracht van de stuwadoor mensen aannamen of wel bazen die bij een stuwadoorsbedrijf in dienst waren.

Werken op kolenboten. Door het stortgat moest je naar beneden en alles werd dichtgegooid. Met zo'n 30 man moest je beneden de schop hanteren, vaak bij kaarslicht. Het schip werd afgesloten, want dan kon je er niet uit. Je behoefte deed je dan maar op de kolen. Frisse lucht kwam wel door de kokers.

Als je cokes moest scheppen kreeg je een plaatje, een metalen plaatje waarop je kon staan. Want een schop krijg je met door een berg cokes heen. De cokes werd met een knijper door het gat gegooid en de grove cokes liep vanzelf de zij in. Het fijne spul blijft liggen en dat moet je dan met de schop over het ruim verdelen. Stuiven dat dat deed...

We staan in de lichter. We laden grote bakken met stukgoed. Er komt een bak naar beneden, die kantelt een beetje, de haak vliegt eraf en die knalt tegen een vent zijn kop en hij gaat groggy. Weet je wat de baas zei: Hij riep Onze Lieve Heer aan en vervolgde: Sodemieter die vent nou maar opzij, want mijn karwei moet doorgaan en voor die vent hebben we zo een andere.

We zijn bezig stalen pijpen te laden. In de lichter. Die is nog bijna leeg. Een pijp glijdt uit de bundel, komt praktisch rechtstandig op de buikdenning en gaat er dwars doorheen en zo in de grond van de Rijnhaven. Als een roeiboot lag-ie vast.

Wagons met palmpitten worden geladen. En dat ging als een luis op een teerton. Het liep niet. Ik erheen. De ploegleider zegt: het wil niet; ik heb van alles al geprobeerd; ze hebben me voor rotte vis uitgemaakt; de baas kan van alles krijgen wat tropische ziekenhuizen volmaakt. Wat moeten we doen? Ik de wagon in. Een van de bootwerkers had blijkbaar al wat te veel bier gedronken. Die wordt zo heet dat hij met een krukhaak op me afkomt. Hij haalt uit. De haak blijft achter het boordje van mijn overhemd haken met het gevolg dat er in mijn overhemd en in mijn bruine jasje een forse scheur komt.

Afin, praten doen we niet meer. We rammen die vent in elkaar. We hebben de politie gebeld. Wat bleek? Die vent was volslagen lazerus. En de anderen ook. Er stond gewoon een krat bier in de wagon. Het was leuk weer, dus...

Wat smerig werk was, was het werken in bloedmeel, vleesmeel, beendermeel, levermeel. Dat zat in zakken, maar je kan net zo goed zeggen dat het los gestort was. Want de kwaliteit van de zakken liet wel iets te wensen over. Dat meel gaat er warm in. En als het hier aankomt, zijn de zakken bijna verteerd. Het is onvoorstelbaar hoe je er dan uitziet.

Ik herinner me dat ik werkte in het bloedmeel. Het is mooi weer. Van het gesjouw aa je transpireren. Douches zijn er niet. Na het werk klopt je jezelf af. Zo goed mogelijk. Maar alles gaat natuurlijk niet van je kleding af. 's Avonds laat kom ik thuis, ga naar zolder, stop al mijn kleding in een teil met water, was mezelf en ga naar bed. M'n schoonzuster woonde boven mij. Naar de zolder was een open trap. Mijn schoonzuster komt naar beneden, ontmoet mijn vrouw en zegt: daar ruik ik toch wat boven! Het lijkt wel of de hele buurt ongesteld is...

Mijn vrouw wist niet wat ik op zolder had gedaan. Die komt boven, ziet dat spul in de teil en zegt: Ik denk dat Rinus zelf ongesteld is geworden vannacht...

Ik moest me om zeven uur 's morgens melden voor het werk. Want niet ieder kreeg werk. Dat was altijd maar afwachten... 's Zaterdags werd er 's morgens gewerkt tot een uur. Daarna in overwerk. Per uur werd je opgezegd. Het gebeurde wel dat je 10 minuten aan het werk was en dat er gezegd werd dat je het volgende uur niet meer nodig was. Want bij het afwerken werd je per ploeg bedankt. Je werkte bijvoorbeeld tot twee uur met drie ploegen, tot drie uur met twee ploegen en tot vier uur met een ploeg.

Zo ging dat...

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Rob (), kapitein, SHV

We hadden thuis tien kinderen. Ik ben met m'n zesde jaar naar school gegaan. Vroeger was d'r nog geen kleuterschool. Tot m'n elfde op de lagere school en toen twee jaar Mulo.

Ik heb de Mulo niet afgemaakt, want ik wilde gaan varen. Ik was twaalf jaar, toen zat ik in de tweede klas Mulo... Nee, ik was dertien jaar toen ik van de Mulo af kwam. Toen ben ik eerst een poosje bij een dokter geweest. Want in die tijd mochten de dokters hun auto niet alleen laten staan en dan

moest d'r een oppasser in zitten als ze op visite gingen. Ik heb dat tot mijn veertiende jaar gedaan. Zo ben ik een jaartje bij dokter Kranenburg in die auto geweest. Toen kwam ik bij een kissiesman, zo noemden ze dat vroeger. Die kwam met een kissie op die Engelse boten van alles verkopen, schoenen, chocola, kleding. Dat heb ik twee jaar gedaan. Die baas had d'r tevens een distilleerderij bij en daar moest ik met een drukpomp flessen limonade vullen. Spuitwater, van die kogelflesjes.

Ik geloof dat ik begon met acht gulden. Nou, toen je dan eindigde als stuurman, had je twintig gulden. Dat was het loon van de stuurman, op die grote boot dan. Nou, dan werd je kapitein en dan ging je ineens vooruit.

Toen ik eenmaal ingeburgerd was, heb ik nooit meer aan zee gedacht. D'r was alleen maar de gedachte om kapitein te worden en bij dat bedrijf te blijven. Het was een heel goed bedrijf, waar werkelijk zeer goed voor de mensen gezorgd werd. Sociale dingen, ja dat was uit de kunst. Ze wilden toentertijd graag bij de S.H.V. in dienst komen, hoor.

Wij liepen twaalf uur op de sleepboten, maar de haven zelf was gewoon al acht uur. Ik werkte van zes tot zessen. En in de nacht van zes tot de andere morgen zes uur.

Je had indertijd bij de S.H.V. die brikettenboten. Dan hadden de mensen van die branderige ogen. Door dat brikettenstof. Ze moesten d'r gezicht met dat witte poeder inspuiten. En als dat bijvoorbeeld niet goed gedaan werd, dan kwam de hitte d'r op van de zon, nou dan waren ze zo verbrand, dat de vellen aan d'r gezicht hingen. Dat stof van die briketten was zo slecht...

Het werken op zo'n bunkermachine, dat was veel meer verantwoording. Want je had tien man personeel onder je en dat was meer gevarieerd werk, he. In weer en wind ging je weg. Met wind waren het verschrikkelijke dingen, want je had een ontzaglijke windvang. De kolen werden met een kraan d'r in gegoooid, aan de wal of uit de ruimen van de schepen. En als-ie dan geladen was ging je je orders uitvoeren, naar zeeschepen die moesten bunkeren. In de jaren '47 en '48 hebben we veel van die Engelse bootjes gebunkerd, ook in Dordrecht en zo.

M'n eerste vakantie kan ik me heel goed herinneren. Ik kwam bij de S.H.V. en toen kreeg ik een week vakantie. Dat was in 1931. En dat was in de haven helemaal niet gebruikelijk. Ik ben toen met m'n broer mee wezen varen, de Rijn op. De S.H.V. is het eerste bedrijf in de haven, dat met vakanties begonnen is. In de loop der jaren werd het veertien dagen, maar dan werd wel de zaterdag ook als een vakantiedag beschouwd. Heel vroeger was d'r geen geld voor vakantie. Je had acht gulden, dat was je loon. Dan kreeg je twee kwartjes zakgeld van je moeder, dus...

In januari 1941 ben ik naar Delfzijl toe gegaan voor de S.H.V. want die had daar kranen gestationeerd. En ik ben pas na de bevrijding teruggekomen. D'r kwamen Zweedse en Noorse bootjes in de haven van Delfzijl met cokes en kolen. Ik was toen al kapitein en dan hadden we ook een motorboot en dan moest ik bij voorbeeld die kranen verslepen in de haven daar en scheepjes bijbrengen. En ook weer de mensen van boord en aan boord brengen. De S.H.V. had daar een heel groot woonschip liggen. Om de drie weken gingen we naar huis. Ik, was toen al getrouwd. Op 12 juni 1940 ben ik getrouwd. We hebben het daar in Groningen heel goed gehad.

Na de oorlog had ik m'n eigen motorboot weer meegebracht, dat wil zeggen de boot van de zaak. Want die was prima in orde. Die was helemaal gereviseerd. Dus ik kon hier weer gelijk aan de slag. De kranen werden weer een beetje in orde gebracht. Alleen die hele kademuur, daar was niks meer van over. Dat lag allemaal in puin. Geleidelijk zijn er weer nieuwe bruggen gekomen, de kademuur is

hersteld en toen werd het drukker. Toen kreeg je die periode van die Marshall-hulp en kwamen d'r kolen uit Amerika. Toen had de S.H.V. het zo onnoemelijk druk, d'r kwamen nieuwe kranen bij en toen kwam de opbloei van het bedrijf weer.

Ik ben vier jaar lid van de OR geweest. Ik zat erin voor de kapiteins en de kraanschippers en de portiers. Die vielen allemaal onder een categorie. Dat werk in de Ondernemingsraad... Nou, als je wat bereikte was het goed, maar als je niets bereikte, dan heulde je met de directie of iets dergelijks. Ik vond het nou niet zo prettig. Als je d'r niks uithaalde, dan was het: wat doen jullie eigenlijk? Ik heb een week een cursus voor Ondernemingsraadsleden gevolgd, op de 'Jan Backx.' Dat was wel interessant.

Ik ben penningmeester van de gepensioneerdenvereeniging. De laatste keer hebben we een excursie gemaakt naar de EMO en nou willen we proberen om ook weer eens een excursie naar de ECT te maken. Het nieuwe bedrijf van de ECT heb ik al gezien, hoor. Daar sta je versteld van

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Ronald

322

Toen ik van de lagere school kwam, was ik twaalf jaar. Ik heb de zes klassen doorlopen zonder te blijven zitten. En toen ben ik een poosje bij de boeren gaan werken. Bieten wieden, aardappels wieden, alles zo'n beetje schoonhouden. Dat soort werk heb ik gedaan. Als het koren rijp was gingen we ook inee om dat eraf te halen. Met zo'n sikkkel, weet je wel.

Ik zal je vertellen, ik ben begonnen bij die Daan de Waard en dan hadden wij een vast loon voor achtenveertig uur van achtentwintig gulden. Maar als het wezen moest, dan werkten wij tien uur per dag. Dus dan kon je in zo'n week twaalf overuren maken. En voor die overuren kregen wij tachtig cent per uur. Maar dan was ik 's zaterdagsavonds pas om acht uur thuis.

Wij zijn begonnen met drie dagen vakantie. Toen werkte ik nog bij de Hollandsche Stuwadoor Maatschappij. Zonder extra geld hoor. Je loon ging door, maar verder niks. En dan was het nog zo, als er 'snachts es geen werk was, dan moest je je vakantie 's nachts opnemen. Dat is wel gebeurd. Bij Frans Swarttouw was het af. Met Sint-Nicolaas een boterletter, met de kerstdagen een pakket, waar dikwijls van alles in zat. En dan kon je nog met een boottocht mee en dat was in september meestal. En dat was ook een prachtige dag.

Na de oorlog ben ik weer teruggegaan naar de haven. En dan ben ik ook weer naar Daan de Waard gegaan. En toen kon ik gelijk weer in vaste dienst. En daar ben ik blijven hangen totdat de zaak niet verder meer kon. Een hoop van die kleine havenbedrijfjes, die gingen d'r uit. Dat was zo dat ze niet verder meer konden. Toen hebben we nog een tijdje bij Daan de Waard gelopen. Je kreeg wel je opzegging, maar ja, die kranen daar moest nog wat aan gedaan worden. Totdat het afgelopen was.

We hebben ook die zwavel gehad. Mens-nog-an-toe. Dat was nog slecht ook. Ja, niet voor je gezondheid, maar voor je ogen en zo, weet je wel. Daar had je veel last van. 't Is stoffig, geel... Allemaal die gele pestzooi.

Die cokes kon ook flink stuiven en dat was nog slecht voor je ook. Want d'r zat allemaal van dat scherpe spul in. Ik ben aan m'n stembanden geopereerd en bestraald. Nou praten ze wel eens... maar wat ik nou overgehouden heb... Je ken het ook van roken hebben maar wat wij vroeger binnen kregen, wat vuiligheid betreft, daar kan je het ook gerust van krijgen.

Toen ik tegen m'n pensioen liep... Daar hielden die bazen rekening mee. D'r waren makkelijker karweitjes die ze je lieten doen. Toen hoefde ik niet elke dag meer te tremmen. Ik heb altijd flink uit de voeten gekend wat tremmen betreft, dus daar zag ik niet tegenop. Maar ja, die bazen hielden er wel rekening mee dat je wat ouder was.

De laatste jaren was ik kraanschipper bij Daan de Waard. We voeren dan met een sleepboot. Wij waren in de regel dan al opgebeld: je moet naar die en die boei of naar die en die boot. Dan maakte je de kraan vast en dan ging die slepen. En dan kwam-ie langs de boot, waar je moest wezen. We hadden wel eens een hele boot, maar't was ook wel eens dat we alleen het achterschip hadden of zo of een gat van die boot. Dan liep d'r zo'n kras aan boord en die gaf dan de orders: je komt op dat gat te legge. En dan werkte je met de kraan vanuit het zeeschip in een lichter.

We lagen dikwijls in de Spoorhaven. Dat was ook allemaal werk van de Staatsmijnen. Dan kwamen die treinen met kolen en dan losten wij die wagons in lichters. En al zulk soort werk hadden we.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Sjaak (), HAR

In 1935 kwam ik in de haven. Een buurman had een goed woordje voor me gedaan en ik moest bij de Scheepvaart komen. Bij meneer Timmers. Die zat me zo es aan te kijken. Hij zegt: wil jij in de haven komen werken? Ja, zeg ik, als het enigszins ken, graag. Hij zegt: zo'n min ventje als jij bent? Ja, ik was mager. Maar ik zeg tegen hem: waar een wil is, is een weg. Hij zegt: nou ga maar naar meneer Smallenberg en dan hoor je de rest wel. Die was de man van de Personeelszaken van de HAR, de havenarbeidsreserve. Nou, ik kwam bij meneer Smallenberg en die zegt: hier hebbie een kaart...

D'r waren twee hoofdbazen bij Cees Swartttouw, die zopen dat de luizen op d'r kop dansten. Die ene kon soms niet op z'n benen staan. Dat was een beest, echt. Die botenbazen hadden allemaal d'r vaste cafeetjes. D'r waren d'r, die zeiden tegen die botenbazen: Pietje of Jantje, d'r staat zoveel voor je klaar. Dan kwamen ze binnen en stond er 'k weet niet hoeveel bier en jenever klaar voor ze. Daar heb ik nooit an meegedaan, hoor. Dan schei ik er uit. Ik werk wel voor m'n gezin, maar niet voor... Ik heb veel in de nacht gewerkt, want dat gaf het meeste. Ik had eigenlijk geen leven, want ik deed niks anders dan slapen, eten en werken. Maar ja, dat heb ik er altijd voor over gehad. Ik ben er altijd dankbaar voor geweest, dus...

't Gebeurde dikwijls dat je maar een taak in de hele week had. Dan verdiende je niet veel. Maar je kreeg dan van de steun d'r bij natuurlijk.

Vroeger was het zo, dan kwam je in Katendrecht, aan het Hok. Dan kwam meneer Smallenberg voor zo'n hokkie te staan en dan zegt-ie: jij, jij en dan kon je naar binnen en kreeg-ie zo'n kaart. Maar ja, als de week om was, dan werd je weer op straat gezet. Dan werd je kaart ingehouden, als d'r geen werk was. Maar ze hebben mij nooit die kaart ingehouden. Dus ik heb schijnbaar goed m'n best gedaan.

't Was op een suikerboot in de Rijnhaven. Ik sta buitenboord en d'r komt een hijs an met een gloednieuwe strop. Het was mijn beurt om hem op te vangen en ik sta zo te kijken en halverwege breekt die strop. D'r komme zes balen van hondervijftig kilo zo naar beneden. Ik kon net opzij springen. Net naast. Sta ik verkeerd, dat ik d'r geen erg in heb, dan is 't gebeurd.

Voor de vasten was er wel een wasgelegenheid, maar voor ons nooit. We gingen altijd zo naar huis. Als-ie in de kolen gezeten had, dan zag-ie d'r 's avonds uit als een neger.

Een keer heb ik een staking meegemaakt van dertien weken. Dat heb me een hoop geld gekost. Wat je van de bond kreeg was niet veel hoor. Ik heb toen een jaar in de armoe gezeten. Ik kwam in een straat, daar was d'r een die werkte. Die werd met de politie van huis gehaald. Klappen vielen d'r. Nee, dat was niks. Je werd zo'n beetje gedwongen mee te staken, he.

De dokter van de Scheepvaart stuurde me naar een longarts. Ik had uitgerekte longen. De dokter wilde me afkeuren. Hij zegt: weet je watje doet, praat er thuis eens over. Nou, ik kwam thuis en ik zeg: zo en zo. Die dokter zei: als je nou nog wat an je leven wil hebben, schei d'r dan mee uit, want het wordt niks meer. Nou, mijn vrouw en kinderen zeiden: als de dokter dat zegt, dan moet je dat doen. Ik was negenenvijftig toen ik werd afgekeurd. Ik had toen negenendertig jaar in de haven gewerkt.

Het eerste jaar, nadat ik was afgekeurd, was ik niet te genaken. Ik dacht: daar kom ik nooit door. Maar naderhand... Ik kom nog op de soos aan de Sluisjesdijk. Iedere maandag zitten we daar te kaarten. De haven moet je niet los gaan laten.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Theo (),

Eind 1946 ben ik in de haven begonnen. Eerst bij de Scheepvaart natuurlijk. Mijn vader was er niet blij mee. Die zei: jongen, daar werkt zo'n ruw volk; die vloeken, die zuipen; dat is ons slag niet. Maar ik heb het toch gedaan. En al dit lelijke valt best mee. Daar moet je langs leven; je er niets van aantrekken. Trouwens, het zal overal wel wat wezen. Die grote knopen die ze gebruikten, gingen m'n

ene oor in en m'n andere oor uit. Ik zeg maar zo: daar hoef je niet aan mee te doen. Dat maak je zelf uit.

Even maar ben ik werkloos geweest. Toen kon ik gaan werken in een graanschonerij op de Boompjes. Daar werd het graan gedroogd en van dingen ontdaan die er met in hoorden. Het was daar wel sjuouwen geblazen. Je moest daar van alles doen; zakken volscheppen, aan machines staan tot er vijfenzeventig kilo in de zak zat, touwtje er om, de zak een schop geven dat-ie van de glijplank op een auto terecht kwam, waar die door een andere arbeider op zijn plaats werd gelegd. Veel zakken moesten er ook gedragen worden. Vijftig en honderd kilo wogen die balen. Alles op je nek. Dat heb ik wel geweten. Sjonge, sjonge dan wist je's avonds wel dat je die dag gewerkt had.

Een boot met roet vroeger, mensen, mensen, wat zag je er dan uit. Vreselijk. Nou krijgen ze ketelpakken, regenpakken, laarzen en weet ik wat nog meer, maar dat was er vroeger niet bij. Je kreeg er vroeger wel verhoogd taakloon voor, maar je zag er uit als een nikker. Maar een neger krijgt geen verhoogd taakloon als-ie meel moet lossen.

Natuurlijk is er verschrikkelijk veel verbeterd in de loop van de jaren. In 1920, als de hijs met goederen het schip uitkwam en op de kade werd gezet, dan moest je met de rolwagen, dat is een ijzeren kar die je moet trekken met twee man, de goederen de loods inrijden. Later kwamen de rampsonen, ja zo noemden we die, dat waren van die vervoerwagens met een platte bak. Daar moest je voorop staan en een elektrische motor dreef die kar aan. Die kar kon voor- en achteruitrijden. Dat was een hele verbetering, want je hoefde zelf niet meer te trekken.

Vroeger zag je die karren ook op stations bij de spoorwegen. Daar stond ook een man op de voorste kar, die bediende de wagen met zijn voeten om links- of rechtsaf te rijden en met zijn handen om te stoppen en te rijden. Gevaarlijke dingen waren dat, want als je ergens tegenaan reed, dan kreeg je altijd de lading over je heen. En ik had liever wat anders over me heen.

Als we sinaasappelen losten was dat voor mijn maat een feest. Die at er wel veertig op een dag op. Het schijnt gezond te zijn, want hij leeft nog.

Vakmanschap dat hadden we vroeger. De oude rotten in het vak wisten overal raad mee. Van die oudere mensen kon je veel leren. Als je een grote zware kist op z'n plaats moest zetten, dan kantel je eerst de kist. Met een paar man trek je hem voorover. Dan leg je er een blokje onder en dan kan je de kist alle kanten heen draaien, die je maar wil.

Continu-werk vond ik niet zo erg. Het leverde financieel meer op. Behalve de maandag, die vond ik moeilijk, de eerste nacht. Dan was ik dikwijls misselijk van de overgang naar een andere dienst. Maar de volgende nacht was dat weer over.

Ik heb wel eens veertien nachten achter elkaar gewerkt, ook de weekenden. Dat was in het papierhout. Rollenboten noemen ze die schepen, of armen- en benenboten, omdat je gemakkelijk je arm of je been kon breken, door mis te stappen bijvoorbeeld. Maar dan ben je goed moe, zo moe, dat je op den duur vraagt: wat voor dag is het nou vandaag. Dat wist je niet.

In het ruim waren de stammen los gestort. Wel goed gestuwd natuurlijk, maar niet gebundeld. Nou en dan legde je een aantal stammen, zo ongeveer een 250 stuks in een ketting en daaraan zit een haak en die werd vastgemaakt aan de kraan en dan hees de kraan de hijs stammen uit het ruim. De ongelukken werden ook wel veroorzaakt, omdat je haak, waarmee je de stammen naar je toe trok, afketste. Dat afketsen gebeurde meestal als je op een knoest (kwast) sloeg. Ik heb menig keertje met de haak in mijn schoenen geslagen. Maar ach, dat hoorde bij dat werk.

Lijn tien was de tram van de havenwerkers. Die bracht je tot het Marconiplein en dan liep je naar de Merwehaven. Veel havenwerkers kwamen dus met lijn 10. Dat weet ik nog als de dag van gisteren, want na het werken gingen we weer met de tram naar huis. Ook wanneer je werk had gedaan en men aan je kleren kon merken wat voor soort lading je had gehad. Op een dag waren we wat vroeger omdat we ons portie werk weg hadden. Duizend huiden hadden we gedaan. De huiden (koeiehuiden) moest je kloppen (het zout er uit), vegen, bundelen en wegzetten. Als je dat een dag gedaan had dan was je niet alleen versleten, maar dan nam je zo'n doordringende lucht mee. Vreselijk, wat stonk dat. Maar ja, het was je werk. In de tram zei een dame tegen de conducteur: man wat stinkt het hier. Maar wij stonden achterin. De volgende halte al stapte ze uit. De conducteur zei: ach laat maar gaan joh, dan moet ze maar niet met de havenarbeiderstram mee gaan.

Zestien sneeën nam ik mee en die gingen allemaal op. Eten heb ik altijd goed gekund hoor. In de kantine zaten we dan allemaal aan lange tafels met aan elke kant een bank. Banken zonder leuning waren dat. Dus echt even uitrusten was er niet bij. Je zat of voorover te eten of kaarsrecht. Meer keus had je niet.

Zo achter de huiden vandaan, zo de kantine in. We wasten niet eens onze handen. Daar gunden we ons geen tijd voor. Of dat ongezond is, geloof ik niet, want ik leef nog steeds, ik mankeer niks, en zo piepjong ben ik nou ook niet meer. Dus...

In mijn knijverzak zat behalve mijn brood een klein haakje en een grote haak. Een klein haakje noemden ze een weghoudertje. Dat haakje was zo klein dat de bazen, die op je handen keken, niet konden zien dat je een haakje in je hand had. In sommige goederen mocht je geen haak gebruiken. In de tabak met, in de koffie niet, in balen zaad niet, want dan liep dat spul natuurlijk uit dat goed. En dat mocht niet. We gebruikten het toch, want als je de hele dag balen moest verwerken, dan hield je geen handen over. Je vel ging eraf en je nagels scheurden in. Met handschoenen kan je ook niet werken, want bij balen kan je geen handschoenen gebruiken. Als je ze zou dragen, zou de baas aan je vragen of je op het punt stond om met vakantie te gaan.

Er werd veel koffie meegenomen. Maar het was oppassen geblazen, want bij de poort stond meestal HAR-politie. Die lui zien aan je smoel of je wat meeneemt. Dan halen ze je uit de massa die de poort uitgaat en dan fouilleren ze je.

Maar de meest gehaaiden namen koffie mee. Dat was wel ongebrand, maar in de stad waren er adressen genoeg die dat goedje voor je wilden branden, als ze er zelf ook wat van kregen. En dan vroegen ze echt niet hoe je er- aan gekomen was. En als ze het soms toch vroegen, dan zei je: dat spul komt uit Indie. Als ze je aan de poort snapten, dan kreeg je straf. Die straf was meestal een of meer dagen kuieren, dat betekent niet werken, maar ook geen loon.

Na de oorlog was de verleiding groot om wat uit de lading mee te nemen. Er was zoveel wat je gebruiken kon. Als je dat wilde, dan moest je wel een wagen van Mol meenemen (Mol was een verhuisbedrijf).

Toen ik tijdschrijver was, moest ik 's morgens eerst controleren of ieder er was, dat wil zeggen of de kaarten en boekjes van de mensen die ik had, ook werkelijk aanwezig waren. De vaste mensen kende ik wel allemaal. Dat was zo gebeurd; maar de losse mensen hadden een kaart of een boekje. Tegen het eind van de middag zette ik dan een stempeltje op de kaart of in het boekje, want op de stempeltjes werden de mensen aan het eind van de week uitbetaald.

Op een zaterdag hadden we een grote boot die niet klaargekomen was. Dus moest er op zondag worden gewerkt. Op zondag werken kon alleen maar als de havenwerkers dat zelf wilden, want dat was niet verplicht. Ik ga dus vragen wie er op zondag wil werken. Dat viel behoorlijk tegen. Er waren niet genoeg vrijwilligers. Ik belde mijn baas, want die zat enkele gebouwen verder. Ik draai zeg maar

32643, dat moest ik bellen, maar ik draaide 32436. Komt er aan de andere kant ineens een stem, die zegt: Adema. Ik denk M, waarom noemt die vent nou mijn naam? Maar goed, ik denk dan heeft de baas uit loods 3 de hoofdbaas al geïnformeerd. Dus ik zeg: moet u eens luisteren, ze hebben morgen niet veel trek.. Dus ik weet niet hoe ik morgen aan zoveel mensen moet komen. Er komen er morgen niet veel. Aan de andere kant blijft het stil. Dat duurt een paar tellen. Die man aan de andere kant zegt: weet u wel met wie u spreekt? Ik denk, nou wordt-ie mooi zeg, hij zegt Adema tegen me en nou vraagt-ie weet je wel met wie je spreekt. Weer even stil. De stem aan de andere kant zegt: je spreekt met dominee Adema, Heemraadssingel 240. Die man zag de volgende dag de kerk helemaal leeg. Vanaf die dag heette ik dominee Adema.

In de haven leerde je alles van je baas. Niet van school, want dat vonden ze niet nodig. In de haven hebben ze niks aan geleerdheid. Dom zijn geeft niet, als je maar groot en sterk bent.

Gelukkig blijven de leukste dingen je ook lang bij. Om sommige dingen kan ik nog lachen. Bijvoorbeeld: het vroor dat het kraakte. Mensen wat was het koud! Dan opeens komt er een controleur en die vraagt: wie heeft er trek in roomijs? Iedereen. Jawel, iedereen. En laat die vent nou inderdaad roomijs hebben. En we aten het nog op ook.

In Echten was dat. Daarheen gingen we voor het eerst met vakantie. Dat kon omdat het pensioenfonds van de haven daar een aantal vakantiehuisjes had laten neerzetten. En ons bedrijf had er daarvan ook een stuk of vijf gehuurd. Prima huisjes waren dat. En het is haast onmogelijk in dit kikkerland, maar van de veertien dagen had ik tien dagen mooi weer. Sjonge wat was dat jofel.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Thijs (), SHB

Mijn eerste karwei in de haven was een boot lossen die cubasuiker aan boord had. In de Maashaven. Ik was natuurlijk onervaren. Cubasuiker is bruine suiker die in linnen balen van 150 kg wordt verscheept. Mijn maat, waarmee ik moest samenwerken, had ook geen enkele ervaring. De boot had al drie dagen voor de kant gelegen. Dus er waren al duizenden tonnen suiker gelost. Maar de balen die er dan nog liggen, is een grote kleefzooi. Want suiker gaat plakken. Alles kleeft van de suiker. De onderste balen in een schip moet je met een koevoet losmaken, om ze met z'n tweeën te kunnen pakken om er een hijs van te maken. Nou, ik was kapot.

En het ging zo: als het twaalf uur was en we gingen boven eten dan kwam de baas en dan gaf-ie je boekje. Want hij had staan kijken wie er niet meer konden. Dan nam hij daarvoor in de plaats verse mensen in dienst voor de middag. Later werkte je natuurlijk anders. Dan gebruikte je niet alleen je handen, maar ook je koppie. En dan was het een fluitje van een cent.

Ik ben bij Hannes de Jong in dienst gegaan. Mijn oom werkte daar. Die zei, joh, kom bij ons, dan heb je een goeie betrekking. Hannes de Jong is zelf bootwerker geweest. Als je hem goed kon verstaan en je handelde daar ook naar, nou dan zat je goed.

Wij, mijn maat en ik, moesten op een dag een karwei doen bij de Rotterdamsche Lloyd. Een partij hout moest er op een auto worden geladen. Maar het hout was er nog niet. De 'Willem Ruys' lag net voor de kant. Ik zag die mensen met hun koffers sjouwen. De tallyman zegt: jongens, het hout is er nog niet, dus zoek je fortuin maar. Nou, dat was tegen geen dovemansoren gezegd. Ik zeg tegen mijn maat, kom op, steekwagentje halen. Dat lukte. En wij naar de boot. We waren er nog niet of de mensen vroegen: wilt u me even helpen? Of we dat wilden. Tachtig gulden verdiend!

Bij de Holland-Amerika Lijn hadden we leuk werk. Vooral op de passagiersboten. De 'Nieuw Amsterdam' en zo. Want we verdienden er een lekker centje bij met koffers dragen. De hele ploeg werd dan ingezet. Dan kregen we een kiel aan met een nummer erop om de bagage aan boord te brengen of eraf te halen. De beste boten waren boten die net aankwamen. Dan wilden de passagiers er gauw af en dat wisten wij natuurlijk ook. Niet altijd werden we op die schepen ingezet. Om er zeker van te zijn dat je die fooi zou krijgen, keek ik in de krant wanneer er een boot werd verwacht. Dan nam ik een snipperdag op en dan was ik toch present om de koffers te dragen. De fooi was soms meer dan het loon dat je op een dag verdiende. Boten die ontscheept werden, waren de beste boten wat de fooi betreft. Want we deden vaak zo: Als een passagier drie koffers had, dan brachten we er alvast een een verdieping lager. Die schreven we op een briefje om te kunnen onthouden van wie die was. Dan brachten we de overige koffers naar de taxi van de passagier. En was de boot bijna klaar, brachten we de derde koffer. We zeiden dan: we hebben uw koffer toch nog gevonden. Die was kwijt. Oh ja?, vroeg die meneer dan, waar stond die dan? Dan zeiden we: helemaal boven in de loods. Dan was die meneer toch blij. En dat merkten we goed aan de fooi...

Als je in de huiden had gewerkt, dan stonk je er drie dagen later nog naar. Aan boord werkte je met laarzen aan. Want huiden waren altijd gepekeld. En als je dan bijna op de bodem van het schip kwam, dan stond je wel dertig centimeter in de drab. Smurrie van de huiden, vermengd met pekewater. En stinken dat dat deed. Met je haak in je hand moest je dan voelen waar de laatste huiden waren. De huiden waren opgevouwen met een touwtje er om. Als je met je haak achter het touwtje bleef hangen, dan had je er weer 6en. En zo werden de laatste hijsen gemaakt. Die huiden waren niet licht hoor. Dertig tot vijftig kilo. Bah, wat een vieze rotzooi was dat.

In negen van de tien gevallen kwam ik wel met bananen thuis hoor. Onder je jas, in je knijverzak of over je arm met daarover je jas. Soms werd je aangehouden. Nou, dan gooide je de bananen daar neer en ging je zonder de poort mt. Maar... die portiers wisten dat ook wel en die knepen vaak een oogje dicht...

In de haven heb je een vrij leven. Je zit in de buitenlucht en elke dag beleef je weer wat anders. In een fabriek zou ik doodgaan, denk ik. Nee, nooit in een afgesloten ruimte. Geef mij de haven maar. Balen, kisten, kratten, auto's; wagons, grote schepen, kleine schepen. Nooit hetzelfde. Heerlijk. Het gebeurde wel dat het 's nachts twintig graden vroor. Ik verzeker je dat dat koud is. Vooral als je geen beschutting vindt en je staat aan de wal aan- of af te hoeken. Handschoenen aan en je had het gevoel of je vingers eraf vrozen: Dat was een verschrikking.

Mijn gereedschap bestond uit een krukhaak, een patenthaak, een smokkelhaakje en handschoenen. Dat alles ging met mijn brood in de knijverzak.

Een smokkelhaakje is een klein haakje dat je niet kan zien als je het in je hand hebt. Die mocht je eigenlijk niet gebruiken. Bijvoorbeeld als er suiker of iets dergelijks verpakt was in linnen balen, mocht je geen haak gebruiken. Want anders maak je de baal stuk en liep de suiker eruit. Maar ja, als je de hele dag balen moet trekken, zodat je vingertoppen geen vel meer hebben., dan wil je best een beetje smokkelen. Maar laat de baas het niet zien. Want dan riep die je er uit en kon je gaan.

Ik moest bij Gibb draaien. Want als het bij ons stil was, dan werd kraan en al uitgeleend. Want het gezegde in de haven gold: Bij Gibb klaar in een wip. Ik sta op de kraan en draai een shagje. Hoor ik achter me vloeken. Een baas van Gibb. Ik zeg, ho eens even baas, mijn baas is niet zo'n beste, maar gevloekt tegen me, heeft-ie nog nooit en dat pik ik van u ook niet. Zegt die baas, maar ik had het niet tegen jou, maar tegen die kelere kerels buitenboord. Ik zeg: tegen die kelere kerels buitenboord? D'r overhemden zijn onder hun galgen helemaal bezweet, en jij had het over kelere kerels? Dan mot je een vent zijn en als mijn baas tegen ze zeggen dat ze op kunnen sodemieteren. Zo doet mijn Was dat. Dan kunnen ze vertrekken. Maar als het niet naar z'n zin gaat, dan rotstraalt-ie zijn jas en zijn bolhoed op de luiken en dan geeft-ie een achterhandje hoor. En zo hoort het.

Het ging zo. Pas in dienst is een witte kaart. Wat meer gevorderden hadden een bruin boekje. De volleerde bootwerkers hadden een blauw boekje. Op Katendrecht bij een loods moest je je melden. Als je werk kreeg moest je je kaart of boekje afgeven. Daarop werd je ook uitbetaald. Want je moest vrijdagsmiddags met je boekje naar het betaalkantoor 't loonzakje halen. Als je nou de volgende dag ook bij datzelfde bedrijf kon worden ingedeeld, dan hoefde je je boekje niet weer af te geven, maar dan hield die werkgever dat vast. Dat was wel zo fijn, want dan hoefde je niet eerst naar het Hok om je te melden. Dat moest je 's morgens om kwart voor zeven. Nou, als dat niet hoefde, dan kon je ineens om half acht naar het werk. Dat scheelde toch mooi drie kwartier.

Als je je meldde 's morgens om zeven uur dan was er niet altijd werk. Dan bestelden ze je terug om 10 uur. En als er dan nog geen werk was, dan moest je je om half drie weer melden. En dan gebeurde het wel dat je om half elf's avonds moest beginnen tot de volgende ochtend half acht. Nou, dan was je dus die dag om kwart over zes opgestaan, drie keer op verschillende tijden naar het Hok geweest en dan een late nacht gewerkt. Dan was je gebroken als je thuiskwam. Want je kreeg niet voldoende nachtrust. Dat was verschrikkelijk. Soms moest je dan dezelfde dag, als je uit de nacht kwam, 's avonds om half zes weer beginnen. Dat vond ik echt rotstreken van die bazen.

329

Met de razzia werd ik opgepakt en weggevoerd naar Duitsland. Op 10 november werd ik opgepakt en op 10 december was ik weer terug. Dat komt zo. In Duitsland werd je geselecteerd naar wat je voor beroep had. Timmerlui, schilders en zo. In een soort werkkamp kwam ik terecht. Maar na een paar dagen had ik het gezien. Ik zeg tegen mijn maat: morgenochtend smeren we hem. En zo is het ook gebeurd. Dat ging vrij makkelijk, want je kon zo de poort uit. Maar bij de grens werden we weer opgepakt. Daar was ook een kamp. Nou had ik last van een breuk. A1 maanden. Maar afijn, ik mocht naar de dokter. Dat was een Hollander. En om een lang verhaal kort te houden, ik kreeg de nodige papieren met de nodige stempels en ik mocht gaan, op eigen gelegenheid. Nou, ik als de bliksem naar huis natuurlijk. Die dag herinner ik me nog goed. Dat was een feest!

Na de oorlog, begin vijftiger jaren, zijn we eens twee dagen aan de Waalhaven geweest. Op school. Voor die tijd werd er geen scholing gedaan. Maar onze bootsman kreeg daar les. Nou en toen werd een ploeg uitgenodigd daar ook aanwezig te zijn. We zijn er twee dagen geweest. We hebben gezien hoe de jongens, maar ook de mensen die al in de haven werkten, les kregen. Dat was best leuk om dat te zien. Dus alleen maar onze bootsman was in opleiding. Dat was een goede vent en daarom gingen we daar kijken.

't Is eigenlijk niet goed dat je zo de haven in wordt gestuurd. Zonder ervaring ben je nergens. Het is net als in alle andere beroepen, een vak. Absoluut. En het is goed dat er nu scholen voor zijn. Dat is hard nodig. Zonder een goede voorlichting is het onverantwoord om in de haven te werken.

Ik had een collega die dronk zo verschrikkelijk veel. Ja, en soms werkten we in het bier. Kratten met flesjes bier. Nou, je begrijpt het al. Drie dagen lang werkten we daarin. Zelf drink ik niet. Maar mijn maat... Ik begrijp nog niet waar-ie het liet. Maar op een keer ging het fout. Het schip was al dicht, maar hij wist nog een gat om bij het bier te kunnen. Ja, mis. In het donker viel-ie tussen twee containers in het ruim. Z'n gezicht kapot. We hebben tegen niemand iets gezegd. We hebben hem in het washok zijn gezicht schoongemaakt en hem in de loods gezet. 's Avonds hebben we hem thuisgebracht. Niemand heeft het ooit geweten. De baas niet, de portier niet, niemand. Ze zeiden vaak tegen me: je hebt zeker veel geld in je zak. Maar ja, ik was nou eenmaal voorzichtig. Ik zal nooit onder een hijs doorlopen. Er zal maar een baal afvallen of een strop breken. Dan is het wel gebeurd met je. Maar er waren altijd mensen die het niet zo nauw namen. Er gebeurden dan ook veel ongelukken. En kijk, dan komt nou die ervaring om de hoek kijken. Er staat een bootwerker balen met zijn krukhaak overeind te trekken aan boord van een lichter. En op een gegeven moment, ja hoor, plons! Wat deed die lummel nou? Die staat met z'n rug naar het water en hij slaat met z'n krukhaak mis. Maar het lichaam staat zo, dat het tegengehouden zal worden. Dat gebeurt niet, dus plons. Dan zeg ik: eigen schuld. Je moet niet met je lichaam aan de buitenkant staan. Dan vraag je om ongelukken. Kijk, the dingen moeten nou in een cursus.

Als er gestaakt werd, had ik het nooit naar mijn zin. Typisch is dat altijd de haven met een staking begon. Nooit in de andere bedrijfstakken. Nee, heel de staking vond ik altijd een chaos. Er staan links mensen die willen werken en rechts die niet willen en dan moet je kiezen. Je praat met je maat. Die weet het ook met goed. En daar maken de stakers misbruik van. Je wordt gedwongen om te staken. Maar ik heb het nooit leuk gevonden.

330

Elke maandagmiddag ga ik naar de soos. Dat is van de SHB. Met 30 tot 50 mensen zijn we daar. Dan gaan we kaarten en kletsen wat. Met kaarten houden we toernooien. Met pasen voor paaseieren en zo. Drie keer in een jaar gaan we een dag op stap en gaan dan dineren. Dat zijn fijne dingen voor mij. Prachtig. Ik begrijp niet hoe het allemaal kan, want ik betaal maar twee gulden per maand contributie en dan drink ik elke week twee kopjes koffie op de soos. Ik begrijp er niks van...

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Tijs (), kraanmachinist

Na de oorlog kreeg ik weleens een jongen van de Havenvakschool bij me. Dat vond ik leuk. D'r staat een knul af te hoeken. Ik zette er een hijs neer. Een mispikker. De hijs valt uit elkaar. Het was hout. Ik zeg tegen die knul, je treft het niet, want je werkt met een ongediplomeerde machinist. Hij had zelf wel een diploma, begrijp je. Nou gooi je het hout zo neer, dat je de strop er makkelijk onder uit kunt halen. De gediplomeerde zei, dat het zo niet moest. Ik kom de kraan af en ik vraag hoe meneer het gehad zou willen hebben. Hij zegt zo en zo. Ik zeg: dat is goed jongen en ik zet de volgende hijs zo neer, dat de voorste palen op zijn voet terechtkomen. Een schreeuw van jewelste. Ik naar buiten. Ik

zeg: staat-ie weer niet goed? Neen, mijn tenen zitten er onder. Ik zeg, oh, ik dacht dat dat moest om de strop er gemakkelijk onder uit te kunnen krijgen.

Ik heb vroeger nooit geweten dat je school zou moeten gaan om in de haven te kunnen werken. Als een kapitein, met zo'n grote dure pet, in moeilijkheden komt, omdat het slecht weer is, dan gaan ongediplomeerden met een reddingsboot er op af... Want die redders denken niet als ze erop afgaan, want als die lui denken, dan gaan ze niet. Die jongens van school moesten nog veel leren. Het vak leren. Dat is heel wat anders. Want ik zeg tegen zo'n jongen: nou heb je natuurlijk op die school wel geleerd dat Nero z'n hobby was steden in brand steken. Maar hoe je de strop eraan moet hangen, dat weet je niet. Want ik was van de kraan afgekomen om te vertellen hoe de strop eraan moet. En als je dat goed doet, dan kan-ie er nooit meer af. Maar dat hebbie zeker met geleerd. Maar dat heb je hier wel nodig, dat je dat weet hoor.

Mijn leermeester leerde mij meteen, dat ik altijd zesentwintig centen bij mij moest hebben. Dan kon je 's morgens met de tram mee, met de veerboot en 's avonds omgekeerd. Want de veerboot kostte drie centen en voor de tram moest je een dubbeltje betalen. Dat vond ik wel veel, een dubbeltje voor de tram.

We werkten altijd de klok rond. Van 's morgens zessen tot 's avonds zessen. Ook gebeurde het wel dat je meer uren maakte en die kregen we dan uitbetaald. We verdienden goed in de haven. Zelfs toen ik een keer ziek was in 1928, kreeg ik ziekengeld. Dat was niet gebruikelijk hoor. Maar mijn baas wel. Die bracht vijfendertig gulden thuis. Dat was de eerste baas die ziekengeld betaalde. Mijn moeder vond dat wel gek. Want vijfendertig gulden was een boel centen. Ja, het was een gekke baas. Je hoefde je niet dood te werken bij hem, als het maar vlug ging.

Prutswerk vond ik niet zo leuk. Dat is werk dat door een heel klein gaatje in een zeeboot moet. Dat precisiewerk ligt me niet zo.

331

Dat kraantje, waar ik toen op werkte, kostte veertigduizend gulden. Nieuw. Dat was een berg geld hoor. De eerste kraan met een turbo er in. Een stoomturbo. Dat turbootje kostte ook nog eens duizend gulden. Daar was ik wel trots op, dat ik daar op mocht draaien.

Mijn kraan had acht stokken en twee remmen. Die stokken waren voor opengooien, oplopen enz. Voor elke handeling was er een handel. De eerste kraan was met stoombetrachting. Maar daar hadden we het niet zo op. Want je zweeft toch met de lading over het volk heen. Dus, als dat ding niet goed genoeg trok, dan trok je zelf liever harder. Want anders stond je met angst m je donder te werken.

't Is 's avonds kolen geven. We gaan de nacht in. Het is donker. Die vent bij me, was een erg rauwe man. Opeens loopt-ie met een rotgang van me vandaan, rent over de lichter heen en springt het water in. Ik denk die vent is gek geworden. Ik er achteraan, want je kan die gozer niet laten verzuipen. Wat is het geval? Hij komt weer boven water en zegt: pak aan. Heeft-ie een kind in z'n handen. Die zag-ie van de luiken af vallen. Niks gezegd natuurlijk en weggerend. Ik weet het nog: ik zet het kind tussen m'n benen en help de redder het water uit. Gelukkig was het zomer. Dus niet zo koud. Hij neemt het kind van me af, geeft het een ferme tik voor d'r kont en zegt nors: vooruit, naar je moeder. Precies eender.

De schipper en de vrouw dolgelukkig. Ze komen er allebei aan met een slof sigaretten. Maar hij moest niks hebben. Hij heeft er alleen maar koffie gedronken.

Het gebeurde in de Merwehaven en we draaien rollen. Op een gegeven moment schiet er een uit. Ik schrok me dood. Een man krijgt hem tegen z'n hoofd. Ik er heen met de verbandtrommel. Ik hoorde de man nog roepen: Kom nou, kom nou. Nou had die man dik haar en opzij daarin een scheiding. Het is donker. De scheiding vol bloed. Ik denk, wat heb die vent een snee in z'n kop zeg. Maar ja, ik had een paar vuile klauwen, dus ik wilde er niet aan komen. Een noodverband er om heen. Met een bootje naar de wal, naar de dokter. Die keek hem na. Na een ogenblik komt die bootwerker weer naar buiten met een pleister op z'n kop ter grootte van een stuiver. Z'n kop was wel kapot, maar meer ook niet. Maar doordat het bloed in z'n haarscheiding liep, leek het wel of-ie dood zou bloeien...

Ik zeg: 'jongens kijk uit'. Maar er blijft een bootwerker staan. Gelukkig loopt het goed af, maar ondertussen stapt de veiligheidsinspectie aan boord. Die ziet dat ik de hijs om die man heen draai, en de hijs daar neerzet. Dat mag niet Tijs, zei de veiligheidsinspectie, want jij ging over die vent heen. Ik zeg, misschien heb je het niet gehoord, maar ik heb geroepen: Kijk uit. Maar die vent blijft daar staan, want als ik met m'n hijs blijf hangen, dan hoeft hij niet meer te werken vandaag. Maar het mocht toch niet. Ik zeg weet je wat we doen? We gaan met die bootwerkers naar de Coolsingel en we zetten ze op rails voor lijn 4. De tram belt en die man stopt natuurlijk ook. Maar ik geef u de garantie dat er binnen een paar minuten 4 of 5 politiejeeps aan komen die ze van de rails af komen rammen dat ze in het ziekenhuis niet meer bijkomen.

Trots ben ik als een aap met zeven staarten. Nooit heb ik een ongeluk veroorzaakt. Ja, wel eens stukken gemaakt, maar nooit mensen verongelukt. Daar ben ik trots op. En als je eens wat brokken maakt, och... als het maar niet aan het eind van het karwei is, want het schip moest op tijd vertrekken. Ze verdienden veel meer aan dispatch dan aan laden en lossen.

Suiker, maar vooral tweedehands kleding, werd er kort na de oorlog veel meegenomen. Maar dat is logisch, want we hadden niet veel. Niet dat ik het verkocht, maar voor eigen gebruik. Nou, dat zie ik niet als stelen hoor.

332

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Ton (1930?), weger, Pahoed

Mijn meisje heb ik in de trein leren kennen. Zij ging naar vriendinnen in Brabant en ik ging met vakantie naar Maastricht. In Maastricht was een groot tehuis. Van de padvinderij kon je daar naar toe. Ja, dat meisje was wel een paar jaar jonger dan ik, maar wat geeft dat. Het is ook wel een paar keer aan en uit geweest, maar uiteindelijk ben ik er toch mee getrouwd.

Vrijdagsavonds ging ik naar het badhuis. Dat was bij ons om de hoek. Dat was een badinrichting waar je je kon douchen. Want thuis had je geen douche. Je woonde erg klein. De woning, waarin wij woonden was in tweeën gedeeld. Een voor- en een achterkant. Wij woonden voor en achter woonde een bejaard echtpaar. Het toilet moest je samen mee doen. De huur was er wel naar, maar ja, je wist ook niet beter.

Bij Pakhuismeesteren kon ik in 1950 beginnen. Maar ik moest wel mijn rijbewijs hebben. Nou was ik in militaire dienst chauffeur geweest, dus dat was snel voor elkaar. Ik ben daar begonnen voor f 42,-- in de week. Ik werd aangenomen voor alle voorkomende werkzaamheden. Ik wist van niks, maar goed, binnen tien dagen werd ik er op uitgestuurd, naar het Noordereiland, om achtentwintig balen

Tabak werd altijd in vaten verscheept. Vaten van 450 kilo. In vaten omdat in Amerika de tabak tegen de hellingen wordt verbouwd. De vaten, de volle vaten, werden dan van de helling afgerold en waren tegelijk ook verzendklaar.

Vooraf opslag van koffie, thee, tabak en specerijen. De thee ging naar de Wilhelminakade en de koffie naar de Eersteling en de tabak werd over alle panden verdeeld. De tabak was eigenlijk de jaaropslag voor de tabaksfabrieken. Die werd met opzet over de verschillende panden verspreid opgeslagen, omdat er dan sprake was van een zekere risicospreiding. Bij een onverwachte gebeurtenis, was je dan niet alles tegelijk kwijt. Dan kon de fabriek in elk geval blijven draaien. In het veem werden de goederen bijna altijd nagewogen. Ook al was het bij de lossing uit het schip ruw gewogen, dan werd het in het pand nog een keer gewogen. Vooral als het koffie was of specerijen. Voor de specerijen was een afzonderlijke zolder. Daags tevoren zette je de goederen klaar, die ze van de fabriek kwamen halen. Peper, kaneel, nootmuskaat, noem maar op. En alles moest gewogen worden. Met dakliertjes werd het buiten het pand naar de straat gevierd. Bijna alle werk deed je met z'n tweeën. Zowel het stapelen, het wegen als het afleveren.

Elke baal, die wij op sloegen werd gewogen door de buitendienst. Dan kwamen ze in het pand en dan werd er van elke partij tien procent nagewogen. Ja, dat ging er erg nauwkeurig aan toe. En bij de aflevering moest hetzelfde gewicht worden afgeleverd. Want als een baal tweeweeënzeventig kilo en een ons woog bij de opslag, dan moest die dat gewicht ook hebben bij het afleveren. Dat klopte niet altijd precies, want het goed droogt altijd een beetje uit.

Ik heb wel eens een partij geladen in een wagon, waarvan de wichtlijst, die van kantoor kwam, een halve kilogram minder aangaf dan er in werkelijkheid in de balen zat. Dan moest ik uit elke baal peper een half kilo halen. Maar ja, elke kilo peper kostte zestien gulden en een dagloon voor mij maar een tientje. Zeventig balen. Dan verdiende je je weekloon echt wel.

Vooraf de specerijen en de koffie droogden uit. Maar nog meer de jutezakken, waarin het verpakt was. Dat scheelt echt wel of je een natte of een droge zak weegt. Als het dan mistig was buiten, dan lieten wij de deuren open staan. We hadden ook nevelstralers om het uitdrogen te voorkomen. Nog vroeger stonden er in de vemen emmers met water. Dat was niet om de muizen en de ratten te vangen, maar om het vochtgehalte te handhaven.

Als er nu een baal koffie beschadigd is, dan wordt de plek eruit gesneden, de koffie weggegooid en er blijft een wanbaal over. Die weegt dan 55 kilo in plaats van 60 kilo. Maar vroeger werd er een expert bijgehaald. Dagen hebben we zitten koffie pikken. Uitzoeken. Vooral als er weinig werk was. Het is eigenlijk het schonen van de koffie. Koffie, die nat geweest is, zet uit en er komt als het ware een schimmelingsomheer. Nou, dat moest je dan uitzoeken. Vooral als er al een paar keer met die baal is gegooid, is de goede koffie door de minder goede koffie terechtgekomen. Dat scheidde je dan van elkaar. Dat heet koffie pikken. De schadepartijen werden dan verkocht aan kleine koffiefabrieken. Zo ook met tabak. Van beschadigde tabak wordt goedkope shag gemaakt.

Soms had je niet veel te doen. Maar je mocht natuurlijk niet weg. Nou, dan ga je een beetje sportief element opzoeken en we maakten er een wedstrijd van wie het langst met twee balen meel, e6n onder elke arm, de zolder van het veem in de rondte kon lopen. Er waren kerels bij die een rug hadden als een olifant. Daar kon je natuurlijk niet tegen op.

Op een dag moest ik voor het eerst linzen gaan bemonsteren. Ik had die dingen nog nooit gezien. Afijn, ik ga naar Thomsen, want daar lag de partij en ik moest er een schoon monster van maken. Dus ik doe het netjes. Strooi een paar balen uit en haal de steeltjes uit de linzen. Tenslotte wilde mijn baas een schoon monster. Ik lever de monsters af en mijn baas maakt het monster open en vraagt: wat heb je nou gedaan? Waar zijn de steeltjes gebleven? Ik zeg: nou, die heb ik er netjes uitgehaald, want u vroeg om een schoon monster. Kijk zo leer je ook. Dat vergeet je nooit meer.

Toen de fusie tot stand kwam tussen Pakhuismeesteren en Blaauwhoedenveem werkte ik al in de Waalhaven. Dat werd toen onder Multi Terminals ondergebracht. De beediging die ik had als teller, weger en meter, was toen bij Multi-Terminals niet meer geldig. Dus opnieuw. Dan moet je eerst een test afleggen bij de havenvakschool voor volwassenen. Ik er heen. Kom ik terecht bij een jonge vent, die ik als leerling in het leerlingstelsel was tegengekomen en waar ik toen de bedrijfsinstructeur van was. Die zegt tegen mij: wat kom jij hier nou doen? Ik leg hem het een en ander uit en dat is toen een leuk gesprek geworden. En de test was voldoende!

Begin zestiger jaren heb ik de schoolploegen van de Havenvakschool begeleid. Als instructeur leid je de jongens op in de praktijk, hoewel ik met mijn chef samen ook op school de jongens onderwees in enkele theoretische onderdelen van het vak. Een groep van twaalf jongens was te groot voor ons. Daarom gingen er zes naar de Wilhelminakade en zes bleven er bij ons. Dat was goed te hanteren. Alhoewel het niet altijd gemakkelijk was. Want die jongens werden flink in de watten gelegd. Ze verdienden al een goed salaris. Bovendien moet je maar afwachten hoeveel er van zo'n groep in de haven blijven werken.

De Havenvakschool is een nuttig instituut. Die jongens weten in elk geval een heleboel als ze in de haven gaan werken. Meer dan wij. Wij moesten maar in de praktijk zien uit de voeten te kunnen. Wij wisten niks en werden zo voor de leeuwen gegooid. Natuurlijk leer je het ook op die manier wel en goed ook, maar de leerweg is langer.

334

In de vijftiger jaren was er nog echt een witte-boorden-mentaliteit. Bij de personeelsvereniging bij voorbeeld was er een toneelgroep en een bandje. Die bestonden uitsluitend uit kantoorpersoneel. Er was ook een mannenkoor, maar daar zat niemand van kantoor in. Dat bestond uitsluitend uit personeel van de buitendienst. Elke zaterdagavond was het repetitie. Je werkte toen op zaterdag tot half twee. Dan waste je je en je verkleetde je en dan ging je aan het eind van de middag naar de repetitie. Je had er ook lol hoor. En er waren genoeg happers onder, die 's avonds pas om twaalf uur thuiskwamen. Maar het waren gezellige avonden. Ik heb het jaren gedaan.

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1989, Willem (), havenarbeider, Lloyd

Toen vroeg-ie honderd-kilo-dragers. Of je honderd kilo kon dragen. Dat was voor een halve dag in de Leuvehaven. Daar lag een schuit. Ik denk, nou ja, ik wil een paar centen verdienen. Wat kan mij het

verdommen, ik zal wel zien hoe ver het komt. Dat was een klein schuitje en dan had je zo'n trap en die stond op dat schuitje. Dan ging je naar beneden en dan stonden daar twee man. Die pakten die baal van honderd kilo. Dan bukte je je en moest je die trap op, zo de Leuvehaven oversteken en het pakhuis in met die baal; Nou, ik heb het volgehouden, maar ik was gebroken 's avonds.

Ze noemden er een Jan-tegen-dek. D'r was een klein schuitje en d'r mocht, zal ik maar zeggen, geen speld verloren gaan, want dat schip moest volgestuwd worden. Dat moest helemaal vol tot plat tegen het dek. Als d'r nog een beetje ruimte was, moes-ie nog een kisse zoeken, dat er nog in kon. Om geen ruimte te verspillen. Hij had de bijnaam van Jan-tegen-dek.

Die botenbazen... Je had er eentje bij, die noemden ze Jan-schop-in-de-war. Waar ik dan werkte, aan de Lloyd, dan kwam de directie wel eens van hogerop. Die kwam langs al die ruimen kijken, hoe er gewerkt werd. Dan was er niks aan de hand, alles was aan het werk. En dan begon-ie te vloeken en te schelden. Schiet op en doe je best. Dan zei je tegen mekaar: wat mankeert die gek? D'r komen hoge lui aan, dan wil-ie zich even laten horen. Dat-ie zo z'n best deed.

Dan moest je om acht uur beginnen 's morgens. Dan was het een uur of elf en kwam je baas. Dan werd je naar huis gestuurd tot half zes. Dan had je een ochtend- en avondtaak. Dan begon je wel es te razen: verdomme. Dan zei die baas: houd je muil, want je verdient twee kwartjes meer. De avondtaak leverde namelijk twee kwartjes meer op.

Als een boot 's middags kwam, dan werd je 's morgens naar huis gestuurd en zeiden ze: om een uur. Nou dan kwam je om een uur terug. Als de boot er was, begon je en dan tot half tien of tot 's avonds tien uur. Maar ja, was de boot er niet, dan werd je weer naar huis gestuurd tot half zes.

Na de oorlog kon je verdienen wat je wou in de haven. Je moest d'r wel ontzettend lang voor werken. Je heb geen tijd om je geld op te maken, werd er toentertijd gezegd. Zo werd er gewerkt. En dan was het, ja, 't is voor de opbouw van het land. Maar je werkte je eige de zenuwe.

335

D'r was een kras en die kwam volk aannemen aan het Hok. Die man die kon het niet andrinke... Want dan kwamen ze in zo'n cafe en f dan was het: je hebt er drie te goed van die... en van die... Dan gaven ze die vent, die het volk kwam aannemen, die kras, gratis te zuipen. Om maar een baantje te krijgen.

Ik heb twee dodelijke ongevallen meegemaakt. Een was d'r op een losboot. Er werd een hijs opgedraaid. En toen brak de strop. Toevallig liep er een onder... Er waren drie gewonden bij, maar een dood.

Je had van die zware stukken. Met de runner werd zo'n stuk de zij in gesleept. Toen stond er een man verkeerd. Die man werd door dat stuk doodgedrukt. Toen hebben ze eerst dat zware stuk terug moeten slepen om die man eruit te halen, maar ja die man was dood.

Een kameraad van me, die stond op een klein lichtertje, die stond te lossen. Hij stond feitelijk aan de verkeerde kant, zoals we dat dan noemen. Die hijs raakte de mast. Dat waren bakken met zware spullen. Hij loopt achteruit, maar daar lagen allemaal luiken. Die zware bak valt op z'n been en dat moest afgezet worden. Ik ben hem nog op wezen zoeken in het ziekenhuis.

Bij de Lloyd laaiden ze veel jenever. Voor Batavia was dat dan, dat was voor de oorlog. D'r waren allemaal van die ouwetjes. 't Was altijd warm en dan moest ik in een grote waterketel water gaan halen. Dan maakten ze zo'n kist jenever open en ze haalden een fles eruit. Dan kwam ik terug en hadden ze allemaal een borreltje genomen. Ik had dat gauw door, want ze waren allemaal zo vrolijk. Ze stuurden me weg met die ketel, want ze vertrouwden me nog niet. Ze moesten je eerst kennen.

Ze waren bang dat je het aan de grote klok zou hangen. Daarom moest ik weg.'Ze hadden die fles in de zij gezet en gingen af en toe een slokkie halen. Dat had ik gauw door.

D'r was d'r een, die was laveloos. Die kon niet naar huis. Die kras zegt tegen mij: neem jij em bij je en let op hem. Nou, gooi em hier maar neer en laat em maar legge. Want je kon er toch niks aan doen.

Ik kreeg bericht, dat ik me eige moest melden in Ede. Je moest wacht lopen en dan liep-ie met een schop. Je moest opbouwwerk doen. Nou, dat heb ik met gedaan. Krijg het lazerus maar, dat doe ik met. Nou, toen werd ik gezocht. Ik ben ondergedoken.

We hadden d'r een, die noemden ze de koloniaal. Die was in Indie geweest. Die werkte ook in de haven en die had altijd gekke dingen te vertellen. We pestten hem altijd: ouwe gek, weet jij veel. En dan zei die: En toch ben ik twee keer gewond geweest in Indie. Ik zeg tegen hem: Dat geloof-ie ook niet. Hij zegt: Ik heb een klewanghouw en een bajonetsteek. Ik zeg: dat.lieg-ie en toen stroopt-ie z'n broek af, wijst op z'n navel en zegt: Dat is een bajonetsteek. Draait-ie z'n eige om, laat z'n blote kont zien en dat is een klewanghouw.

In de crisistijd heb ik geen stakingen meegemaakt, maar na de bevrijding ontzettend veel. Tussenbeide drie in de week. We hebben een staking gehad, die heeft zes weken geduurd. Daarvan heb ik maar een week of drie gestaakt. Dat was voor meer geld. Toen moest ik op kantoor komen. Ik was toen veel hulpkras en zo. De directeur zei: Ik heb je verdienste es nagekeken en je hebt helemaal niks te klagen. Ik zeg: Nee, maar als ze allemaal staken, kan ik niet achterblijven. Hij zegt: Nou, je moet morgen beginnen. Ik zeg: Ja, dan slaan ze m'n kop in mekaar. D'r werkten er al meer, hoor. Onderkruipers noemden ze dat.

336

Bij oris aan de Lloyd had je een goeie Ondernemingsraad. Die werd dan door onszelf gekozen. Die heb gezorgd, dat we mee gingen delen. Eens in het jaar een gratificatie, van de winstdeling noemden ze dat. Toentertijd tussenbeide twee, driehonderd gulden.

Die krassen van de Lloyd en die bazen, net na de bevrijding. Die gingen zo nu en dan een week naar Oostvoorne om zogenaamd... Dan kregen ze opleiding om te leren omgaan met mensen.

De Lloyd ging fuseren met Quick Dispatch. Ik moest toen bij die meneer op kantoor komen. Die zegt: Je hoeft voor mij niet weg, jongen, want je loopt mij helemaal niet in de weg. Ik was toen 63. Ik hoefde niet tot mijn 65e te blijven. Ik had zelf de keus. Ik zeg: Wat zijn de condities? Je krijgt een uitkering en wij vullen dat aan tot je honderd procent hebt. En na een jaar wordt het vijfennegentig procent. Dat heb ik toen gedaan.

Ik vind, dat die bonden steeds minder te vertellen krijgen. Ik vind, dat ze ontzettend veel tegenwerking hebben. 't Ken an mijn liggen hoor. Ik vind dat die regering meer macht heb as de bonden.

Hans woonde Voorhaven 28, Leo geboren in 1916, Rob getrouwd op 12-7-1940, Pieter geboren 29-8-1914 in Crooswijk

Bron: Aad Baart, Werner Schuring Sr, Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven, Stichting Vervoer- en Havenopleidingen, Rotterdam 1989

1994, Berthus Lauwers (1945), kraanmachinist ECT

Ook bij ECT is de kraanmachinist goed voor ruim een ton per jaar

Kraanmachinist Berthus Lauwers (49) van Europe Combined Terminals in Rotterdam loopt niet zo warm van de hoge salarissen van zijn collega's in Japan. „We verdienen in de Rotterdamse haven niet slecht,” zegt hij. „In Japan verdienen ze wel 125.000 tot 175.000 gulden, maar gezien de kosten van levensonderhoud daar, is dat vergelijkbaar met de salarissen hier. Ook in Scandinavië verdienen havenwerkers veel, maar daar geldt hetzelfde.”

„Bij ECT verdienen veel kraanmachinisten, inclusief overwerk, ook meer dan een ton bruto per jaar,” zegt hij. „Zonder overwerk ligt de top voor 32 uur werken in de week in de volcontinu op 88.000 gulden per jaar. Die top bereik je vijf jaar nadat je in je functie bent aangesteld. Het laagste instroomsalaris bedraagt per jaar 57.000 gulden, bruto all in.” Zelf neemt hij genoegen met zijn salaris zonder overwerk. „Want ik heb door mijn lidmaatschap van de ondernemingsraad geen tijd om over te werken. Ik ben zo al genoeg op het bedrijf aanwezig.”

Zoals alle terminalwerkers heeft Berthus Lauwers bij ECT vier of vijf combifuncties. „Ik ben kraanmachinist, radioman-wal, trekker-chauffeur en kraanteamsupport,” zegt hij. „Een grote mate van flexibiliteit staat bij ECT nu eenmaal hoog in het vaandel. Ik los en laad containerschepen met een grote containerhefkrana. Per uur doe ik gemiddeld 32 tot 36 containers. Soms weleens vijftig. Als radioman-wal zit ik onder de kraan om het laden en lossen te coördineren. Ik geef dan vertrek- of aankomstbevestigingen, door aan de hand van de nummers de containers te lokaliseren. Je bent in die functie tegenwoordig een soort procesbestuurder. Het is een belangrijke spilfunctie geworden. Vaak begin ik de werkdag als trekker-chauffeur, om 's middags een andere taak te doen, in samenspraak met het kraanteam. Als kraanteamsupport ben ik het verlengstuk van de leiding.” Berthus startte in 1974 bij ECT als loodscontroleur. „Ik kwam uit de bouw. In die tijd verdiende je bij ECT een goed salaris. Ik ging er in een keer driehonderd gulden per maand op vooruit, in de dag-en avondcyclus, en dat was in die tijd een super-kapitaal. Ik maakte erg goede jaren mee. Ook nu gaat het goed, maar het is wel harder en zakelijker geworden. Er wordt meet met de kwaliteit van de mensen gedaan. Het bedrijf haalt eruit wat erin zit, door scholing en door alle mensen nauw bij het werk te betrekken. Je voelt je daardoor sterk met het bedrijf verbonden.”

Dat speelde een rol bij de fusie met de stukgoedbedrijven Quick Dispatch en Muller-Thomsen in 1989. „Binnen ECT zag iedereen de komst van die stukgoedjongens als een bedreiging voor hun eigen promotiekansen,” zegt Berthus. Ze kregen voorrang bij functies binnen de containerdivisie. Dat was slikken.”

„De stukgoedwerknemers brachten ook hun eigen kader mee. Er bestond een groot cultuurverschil. Wij waren gewend veel met de directie te praten en kenden een gematigde manier van onderhandelen, maar zij deden op de manier van ‘van dik hout zaagt men planken.’ Het kanaal was bij hen korter: het moet zo en anders mobiliseren we de troepen.”

Het leidde in 1991 nog tot grote strubbelingen tijdens de CAO-onderhandelingen voor het stukgoed. De Vervoersbond FNV wilde voor zowel het stukgoed als de containersector in de hele Rotterdamse haven een 'non-bulk-CAO' afsluiten. Maar binnen ECT - dat zowel stukgoed als containers deed - was na de fusie voor die verschillende disciplines al zo'n soort bedrijfs-CAO tot stand gekomen. „Wij werden door de bond gevraagd mee te doen in stakingsacties. Het containerkader wilde niet. Tegenover onze directie hadden wij bovendien geen poot om op te staan. Want de stukgoedwerknemers bij ons waren door de bedrijfs-CAO al sterk in loon omhoog gegaan. Het kader was daardoor verdeeld. Op verzoek van de bond is het toch geprobeerd. Maar we hebben de actie snel weer afgeblazen, omdat de mensen binnen het bedrijf tegenover elkaar kwamen te staan.” „Uiteindelijk is de integratie vlekkeloos verlopen. Het ging verder op rolletjes.” Door de integratie van de werknemers van Unitcentre zal het voor ECT'ers opnieuw slikken zijn bij de verdeling van de functies. Gevolg is ook dat het structurele overwerk sterk wordt teruggebracht, waarmee velen hun bijzonder aardige extra inkomstenbron zien verdampen. „Er komen meer schepen voor de kade en dit betekent dat de pieken en dalen in de overslag afvlakken. Binnen een jaar is het met het overwerk afgelopen, mede door de voortschrijdende automatisering.”

Die automatisering houdt de gemoederen bij ECT ook bezig. „Op de nieuwe Sea-Landterminal werkt nog maar een derde van het aantal mensen dat op de eerste Delta-terminal gebruikelijk is. Op de Delta West bestaat een kraanteam uit zeven mensen. Daar uit drie mensen. We moeten steeds onderhandelen over wat we nog aan functies kunnen binnenhouden. Directeur Den Dulk zegt dat het maximum aan automatisering is bereikt, maar je weet het maar nooit.”

De arbeidsomstandigheden zijn bij ECT prima in orde, meent Berthus. „Ik sta persoonlijk voor die uitspraak in. Er wordt hier heel veel op veiligheid gelet,” zegt hij. „Dat staat bovenaan de lijst. Als er verder knelpunten zijn, is er ook een heel koor om dat op te lossen. Ik denk daar heel positief over. Anders houd je het ook geen twintig jaar uit. De betrokkenheid is groot en dat is belangrijk. Je hebt hier een verantwoordelijke baan. Het is verre van saai werk.”

De haven wordt niet alleen groot gemaakt door schepen en stuwadoors. De grote chemische fabrieken en raffinaderijen leveren een enorme bijdrage aan de omzet en de werkgelegenheid.

Uit: De beste haven van de wereld 1994, p. 88-89

1997, Niek Stam e.a.

De boot is aan door [Joeri Boom](#)

ROTTERDAM - Waalhaven, pier twee. Drie grote stalen buizen naderen langzaam zwaaiend het hoofd van een jonge havenwerker. Hij staat met zijn rug naar de bungelende kraanlading toegekeerd en draait rustig een shaggie. Niek Stam, districtsbestuurder van de Rotterdamse Vervoersbond FNV, staat op de kade en kijkt toe. Hij lijkt zeker te weten dat de havenwerker zich zal omdraaien voordat de buizen diens hoofd met rood-geel gespikkelde helm hebben kunnen verbrijzelen. 'Moet je kijken', zegt Stam, 'hoe goed die jongens op elkaar zijn ingespeeld.' Na een minieme hoofdknik van zijn maat draait de havenwerker zich om, het shaggie onaangestoken tussen de lippen, en duwt de zware lading die in de strop hangt naar een plek in het ruim. Met enkele losse handbewegingen geeft hij de

Sjaak van der Velden, 2025

kraandrijver hoog boven hem aanwijzingen. Tikje naar rechts, iets omhoog, zakken. En lós. De enorme buizen maken nauwelijks geluid als ze neerkomen.

Dit zijn 'putgasten'. Ze laden en lossen scheepsruimen vol stukgoed, nu eens buizen, dan weer balen cacao. Ze verrichten loodzwaar, gevaarlijk werk, vele uren achtereen. Er hoeft maar een hijskabel te breken, een net te scheuren of een pallet uit de haak te schieten, en het is gedaan. Daarom werken putgasten altijd minstens met twee man.

Als vermoeidheid de alertheid doet afnemen, zorgt de een ervoor dat de ander zijn hoofd niet verliest. De rood-geel gespikkelde helm richt zich op. 'Hé Niek!', roept hij, 'wanneer gooien we de boel nou es helemaal plat hier? We zijn het zat hoor, dat gesjacher van de bazen. Dat kan toch niet, zoals ze onze makkers in Amsterdam behandelen.'

'Daar is het nog veel te vroeg voor, jongen', antwoordt Niek Stam. 'Houd je kruut maar droog om je nieuwe cao te verdedigen.'

Vorige week vond in de Rotterdamse haven een wilde staking plaats. Een korte werkonderbreking ter ondersteuning van de collega's van de Amsterdamse havenpool SHB die onlangs failliet ging. De pool had 315 werknemers in vaste dienst die werden 'verhuurd' aan havenbedrijven tegen hetzelfde tarief als de vaste werknemers. Een doorstart wordt bemoeilijkt omdat het overslagbedrijf OBA dwarsligt. Het bedrijf vindt het wel best als de havenpool verdwijnt. Waarom opnieuw dure SHB-ers inhuren die niet doen aan flexibele werktijden en doorbetaald krijgen als er tijdelijk geen werk is? Uitzendbureaus kunnen tegen een veel lager uurloon altijd mensen leveren.

'Luister Niek, zet de bond in', zegt de rood-gele helm. 'Twee weken de hele haven plat. Dan piepen ze wel anders!' Maar de FNV'er is onvermurwbaar. Hij staat wijdbeens op de kade, handen diep in de zakken van zijn blauwe jekker, blonde haren wapperend in de wind. Solidariteit is prima, maar Rotterdam is Amsterdam niet. 'En met het stakingsmiddel moeten we zuinig omspringen. Er zijn andere manieren om die jongens te helpen. We hebben hier nog genoeg strijd voor de boeg', zegt hij.

We lopen terug naar de auto om onze verkenningstocht door de havens voort te zetten. De actiebereidheid van de havenarbeiders is enorm, vertelt Stam. 'Hun overgrootvaders waren dagloners. Met de pet in de hand stonden ze elke ochtend bij de havenbaron op de stoep om te vragen om werk. Daar komt die trots en die strijdbaarheid vandaan. Ze hebben moeten knokken om te bereiken wat ze hebben. Dat laten ze zich niet zomaar ontnemen.'

Niek Stam (35 jaar, breed geschouderd) was slachter voordat hij bij de Vervoersbond FNV kwam. Dat was zwaar werk, dus hij weet wat knokken is. Nu voelt hij zich havenarbeider in hart en nieren. Stam: 'Ik ben trots op de solidariteit die er is met de Amsterdamse havenarbeiders. Het is triest dat wij de enige bedrijfstak zijn die dat nog heeft. Heb jij andere Renault-werknemers zien staken toen Vilvoorde dichtging?' Natuurlijk wil hij wel staken, maar daarmee schieten de SHB-ers in Amsterdam niets op. Hij ziet meer in een fusie van de SHB- Amsterdam met de Rotterdamse havenpool, eveneens SHB genaamd.

Tijdens onze rondgang langs de havenbedrijven legt Stam in elke kantine een fikse stapel pamfletten neer. Daarin worden de FNV-leden opgeroepen de volgende dag een vergadering bij te wonen waar de werknemers van beide havenpools de fusiemogelijkheid zullen bespreken. Bij Klapwijk/Rapide, Steinweg, Gevelco, RHB, Uniport en P&O, overal waar hij komt blijken de Rotterdammers hun kleine havenbroertje te willen steunen.

Stam gelooft ze niet op hun woord. Tegen een boomgrote stukgoedwerker zegt hij: 'In Amsterdam

heeft het werk vierentwintig uur plat gelegen. Daar gaan de mannen tenminste de haven in om de koppelbazen en uitzendkrachten eruit te gooien. Die verzieken ons werk. Hier schreeuwt iedereen moord en brand, maar het enige wat jullie doen is een korte werkonderbreking houden.'

Alleen de Rotterdamse SHB-ers hebben een hele dag gestaakt. Niet alleen uit solidariteit met Amsterdam, maar ook tegen de reorganisatie van hun eigen havenpool. Die staat er beroerd voor. Elke maand wordt een miljoen verlies gedraaid. Als dat zo doorgaat, is de de SHB-Rotterdam in 1999 failliet.

Directeur J. Schermer heeft een rigoureuze reorganisatieplan opgesteld om uit de rode cijfers te komen. Er hoeven geen gedwongen ontslagen te vallen, maar er moet vijftien procent loon ingeleverd worden. Bovendien moeten de SHB-ers veel flexibeler gaan werken. Met de huidige starre inroostering kan de SHB maar aan de helft van de vraag 's nachts voldoen, terwijl elke opdracht voor de pool een zaak van leven of dood is. Als het aan de directeur ligt, wordt nog maar vier dagen volgens een vast rooster gewerkt. Twee dagen fungeert de SHB-er als oproepkracht. In de praktijk zal dat betekenen dat ze minder vaak doorbetaald thuis zullen zitten, maar op onregelmatige tijden, vooral 's avonds, 's nachts en in het weekeinde, zullen worden ingezet.

De havenpoolers voelen daar uiteraard niets voor. Hard werken prima, maar wel op vaste tijden en tegen een goed loon. Het plan van Schermer degradeert ze in hun ogen tot veredelde uitzendkrachten: de onderbetaalde 'flexibieltjes' waar ze een pesthekel aan hebben.

Waalhaven, pier vier. Alles wat blinkt in de haven is van de firma Steinbeek. Steinbeek doet vooral in aluminium. Dat brengt goud geld op, mits op het juiste moment ter verkoop aangeboden.

In de immense kantine van de aluminiumbaron zit de bejaarde beheerder duimen te draaien. Ooit was de ruimte gevuld met zo'n honderdvijftig putgasten, kraandrijvers en sjorders. Nu is hij leeg. 'Het is een stuk minder dan vroeger', zegt hij. 'Toen lagen de boten hier twee rijen dik voor de kade. Tegenwoordig proppen ze al het stukgoed in containers. Heb je geen putgasten voor nodig om te lossen. Dat gebeurt nu allemaal daarzo.' Hij gebaart in de richting van de afgelegen Delta-terminal, naar het immense overslagterrein van containergigant ECT. Daar zijn de kranen en treintjes computergestuurd. Er is nauwelijks een levende ziel te bekennen.

Bij Gevelco is nog wel stukgoedwerk te doen. Er wordt een Duitser gelost en een Rus ligt op lading te wachten. In de kantine nemen Guus de Beijen en Johan Jansen nog maar een bakje koffie. Ze werken al twintig jaar in de haven als putgasten. Nu zijn ze in dienst van de SHB. Ze wachten op hun werk dat maar niet komt opdagen: een wagen met pijpen voor de Rus.

Jansen: 'Weinig werk? Ik zie aardig wat stukgoedjongens, maar die komen niet uit de pool. Binnengehaald via koppelbazen, hè. En vergeet de uitzendbureaus niet. Jongens van zestien op heftrucks. Man, soms is het hier net een flipperkast. Levensgevaarlijk.' De Beijen: 'Ze laten iedereen maar toe. Ons werk wordt versjacherd. Het moet allemaal snel en flexibel. Als dat plan van Schermer doorgaat, gaat het sociale leven van ons SHB-ers naar de klote. Wij zijn de eersten, maar straks nemen ze ook de vaste havenwerkers te grazen. Heel Nederland vindt het normaal om flexibel te werken, met niet meer dan een halfjaarcontractje. Maar wij verdommen het ons privéleven te vergooien. De bond moet ons tot speerpunt maken, samen met de Amsterdammers. Keihard de beuk erin. dan kunnen we het tij keren.'

Een truck met oplegger draait de kade op. 'Ha, daar komt ons werk', zegt Jansen. 'Wel wat laat'. De Beijen rekt zich eens uit en kijkt op zijn horloge. 'Tien voor vier. Het is de moeite niet meer. Onze dienst zit erop.' De mannen beginnen hun overalls uit te trekken. Niemand, maar dan ook niemand zal ze tot flexibieltjes kunnen degraderen.

In de haven is de modernisering sneller gegaan dan veel havenarbeiders lief is. Er is steeds minder personeel nodig, er moet vierentwintig uur per dag worden gewerkt en mensen moeten in verschillende functies kunnen werken. Net als in de rest van de Nederlandse economie. Maar terwijl steeds meer bedrijven (Stork, Schiphol) de arbeidspool ontdekken als een effectieve organisatievorm voor flexibel personeel, gaat het in Amsterdam en Rotterdam mis. De mentaliteit is er conservatiever en de hoeveelheid werk loopt terug. Niek Stam: 'Je kunt niet weglopen voor die ontwikkeling naar bulk en containers. We hebben de schepen niet meer aan een touwtje. Als hier niet snel genoeg wordt gewerkt, wijken ze uit naar een andere haven. Maar als we de SHB zouden opgeven en er uitzendbureaus voor in de plaats laten komen, dan gaat het fout. Uitzendbureaus hollen de arbeidsvoorwaarden uit en dat gaat ten koste van de teamgeest. Havenwerk is teamwerk. Eén verkeerde aanwijzing en er vallen doden. Dat gebeurt nog steeds. De haven is groot genoeg om een goede havenpool in stand te houden. Dat het lastig uit te leggen is aan de rest van Nederland dat mensen salaris krijgen als ze een dag niet werken, is een teken aan de wand. Nederland heeft zich laten inpakken door het flexwerk. Randstad heeft 23 miljoen winst gemaakt afgelopen jaar. Denk je dat dat komt omdat ze zo goed zijn voor hun personeel?'

Waalhaven (Heyplaat), pier zeven. We rijden het terrein op van Uniport. De wind giert langs stapels containers. Vroeger was het alles stukgoed wat hier de klok sloeg. Nu zijn het arbeidsextensieve containers die met reuzachtige kranen worden geladen en gelost. Controleur Hennie Kroon, SHB-er, werkt al tweeëndertig jaar in de haven. Kroon: 'Ik ben nu vierenvijftig en mijn rug is helemaal kapot. Het liefst ga ik door tot mijn zestigste. Dat kan best als ik controleurswerk doe. Containers in kaart brengen, dat is niet zo zwaar. Maar met al dat gelazer rond de SHB heb ik het wel gehad. Voor mijn part ga ik nu de WW in. Dan vang ik zeventig procent van mijn loon tot mijn zestigste. En dan naar de bijstand.'

In de Uniport-kantine legt Niek Stam zijn FNV-pamfletten neer naast een stapeltje krantjes van De Rode Morgen. 'Kijk', zegt hij, daar heb je onze marxisten.' De Rode Morgen propageert de klassenstrijd in de haven. Niets meer en niets minder. De volle lading heet haar krantje. 'Wil je eens in de vier weken lezen over de klassenstrijd in Nederland en andere landen? Dat kan! Vul onderstaande bon in.' Een jaarabonnement kost vijftien gulden.

Jeroen Toussaint is de drijvende kracht achter de beweging. Hij is bovendien kaderlid van het FNV en voorzitter van de ondernemingsraad van de SHB. Toussaint leidt het Actiecomité SHB dat de wilde staking in de Rotterdamse haven heeft georganiseerd. Daarmee trotseerde Toussaint een rechterlijk stakingsverbod en een dwangsom van vijfhonderd gulden per dag. 'Ik ben benieuwd hoe lang hij nog op zijn post kan blijven', zegt Stam.

Europoort, poort Oost. De Prince of Suffolk wordt in hoog tempo volgestouwd met trailers. Dit is de Roro-sector, roll-on-roll-off. Op het bovendek van de ferry staat waait het hard. Er wordt keihard gewerkt, want het schip moet al snel weer weg. Botenbaas Adrie Konings (43) geeft leiding aan de laadwerkzaamheden. Hij geeft de sjorders instructies en ziet erop toe dat ze de zware kettingen op de juiste wijze aan de trailers bevestigen. 'Als er een breekt en de boel gaat schuiven krijg je het Herald of Free Enterprise-effect. Binnen een paar minuten gaat zo'n schip naar de haaien', zegt hij. Voor de SHB-ers heeft hij niets dan lof. Konings: 'Ze leveren soms beter werk dan mijn vaste mensen. Ze hebben natuurlijk meer te verliezen. De omstandigheden waaronder ze moeten presteren zijn zwaar. Soms hebben ze al uren gewerkt voordat ze hier komen sjoeren. Het zou onzinnig zijn om zoveel vakkennis verloren te laten gaan. We moeten zorgen dat we SHB behouden. Never change a winning team!' Van de Rode Morgen heeft hij nog nooit gehoord.

Terug in de auto. Radio Rijnmond meldt dat Toussaint zojuist op staande voet is ontslagen door SHB-

directeur Schermer. Toussaint meldt onverschrokken dat het stakingsverbod van de rechter een verkeerde beslissing was. Arbeiders worden monddood gemaakt ten gunste van het groot-kapitaal, zegt hij. Hij gaat zijn ontslag aanvechten. Directeur Schermer reageert lakoniek. Hij is van de lastpost af. De directeur van de Rotterdamse Vervoersbond FNV deelt de radioverslaggever mee dat de bond in de proceskosten van Toussaint zal bijdragen. Niek Stam geeft een mep op het stuur en lacht cynisch: 'Het wordt heet in de haven', zegt hij, en geeft een flinke dot gas.

Uit: De Groene Amsterdammer 22-10-1997

2001, K.T. Ouwens (1928), controleur

In 1951 ben ik als bootwerker in de Rotterdamse haven komen werken. Mijn eerste boot die gelost moest worden, was een kolenboot. Je ging dan de put in, het ruim in. Dat ging met 'ellebogenstoom'; dat is Rotterdams voor handwerk. Dat was knap zwaar werk. Je moest uit de zijden van het schip de kolen onderwerks gooien en dan pakten de kranen met de grijpers het op.

Ik heb eerst een cursus voor havenarbeider gevolgd. Toen wisten ze in de haven al dat de toekomst met zou bestaan uit altijd maar scheppen en sjouwen. Arbeiders konden zich gaan specialiseren. Ik heb daarop de controlecursus gedaan.

Ik was eerst in losse dienst, dan zat je bij de HAR, dat is de havenarbeidsreserve, een soort pool waar ze mensen uit kunnen tappen. Die bestaat trouwens nog steeds, alleen onder een andere naam. Als je wilde werken, moest je er om zeven uur 's morgens zijn. Als er dan geen werk was, moest je om tien uur weer komen. En als er dan nog geen werk was, moest je weer om halfdrie langskomen en dan had je ook nog kans dat je, ondanks dat je de hele dag al in de weer was, toch 's nachts moest werken. In de jaren vijftig was je na je werk helemaal uitgeput. Het materiaal dat men gebruikte, was met wat je zegt voor een arbeider gemaakt. Er waren zat arbeiders en ze kostten niks. Zo was dat toen.

In 1954 ben ik bij het controlebedrijf Peterson in vaste dienst gekomen. Daar heb ik tot 1963 gewerkt en daarna heb ik tot 1986 voor de gebroeders Vismans gewerkt. Ik heb alles gecontroleerd, dus ook oliën en ertsen, maar ik heb het meeste met granen en derivaten te maken gehad. Ik moest van elke lading het gewicht en de maten controleren en monsters nemen. Ik werkte altijd samen met een controleur van de tegenpartij. Tijdens het scheppen van de monsters waren er wel eens meningsverschillen. De aflader, die staat voor de verkoper, wil een zo mooi mogelijk monster en de ontvanger wil altijd een ongunstig monster dat er lelijk uit ziet. Met onze handen maakten we elkaars zakjes vol. En je kan met dichte handen scheppen en met je vingers helemaal open.

De machines, de elevators, werden groter en kregen steeds meer capaciteit. De schepen werden daardoor ook groter. Er kwamen nieuwe bedrijven bij, in de vorm van de Botlek, dat heb ik zien bouwen, en daar kwamen geen elevators op maar pneumaten. Die pneumaten kunnen wel verrijden, maar ze staan

vast op de wal; de goederen gaan op een band naar boven toe en worden ergens op een speciale pier afgestort. Die banden zijn soms zeshonderd meter lang, dus dat vergde van de controleurs een nieuwe oplettendheid, want je moest wel goed kijken of de band helemaal leeg was. Als de weger het sein 'lichter is klaar' (de boot is leeg, ED) gaf, dan moest je wel de band nog leegdraaien en dat duurde soms nog wel een kwartier.

Sjaak van der Velden, 2025

Er is nu veel minder personeel. Vroeger gingen er per elevator wel drie controleurs aan boord, een voor de rederij, een voor de aflader en een voor de ontvanger. Als er vier elevators, op een schip lagen, dan gingen er twaalf controleurs aan boord. Die maakten dan afhankelijk van het contract bijvoorbeeld monsters om elke vijfhonderd ton. Dus als jij drieduizend ton koopt, dan krijg je zes loten, dat zijn zes verzegelde monsterzakjes. De verkoper en de reder kregen ook zes loten. Dus voor drieduizend ton werden minstens achttien monsters gemaakt van meestal twee en een halve kilo per stuk. Dat deden we in linnen zakjes en die zien er nu nog precies zo uit als in 1955. Alleen, vroeger verzegelden wij ze met pijplak. Later deden we dat met loodjes en een tang en nog weer later kregen we loodjes die je kon dichtknijpen met de hand. Dat was het makkelijkste, maar er ging toch iets aan vakmanschap verloren. Een loodje knijpen is anders dan dat je daar staat te lakken. je kan ruiken of een graan goed is. Als er bijvoorbeeld iets aan tarwe mankeert, dan ruik je dat onmiddellijk. Als er vocht bij is gekomen, dan gaat het broeien en schimmelen. Met je handen voelen is ook heel belangrijk. Als tarwe vochtig is, dan wordt het wat zacht, dat voel je meteen. We hadden ook wel eens vieze goederen, zoals natte huiden, non dat wil je echt met weten hoe dat stinkt. Verschrikkelijk. De haven zit sowieso vol geuren. Kwam je bijvoorbeeld op de kop van Zuid, op de Molukken, daar lagen specerijen en dat rook lekker, kruidnagels, thee, kaneel. Dat rook je allemaal. Want al die schepen lagen open. Nu gaat dat soort goed meestal in containers en de meeste containers gaan niet meer open. Dat wordt van 'house to house' vervoerd. Die veranderingen zijn er heel langzaam in geslopen. Vroeger was op alles controle, dat is nu veel minder. Die controleur kost veel geld, dus nu maken ze contracten dat de aflader verantwoordelijk blijft tot aan de koper thuis. Het vertrouwen tussen de koper en de verkoper is nu dus groter. Dat was vroeger niet.

Bron: Van Driel 2001, p. 105

2006, Willem Cox (), tallieman, Thomsen

Tallieman

Ze belden onverwacht, Late Nacht in de Merwehaven
Dus ik vraag verder niets, op m'n fiets door een donker Zuid
'k Rij helemaal alleen, iedereen lijkt dood en begraven
M'n fietslantaren schijnt 'n klein eind op straat voor me uit
't Laatste stukkie Zuid, tunnel in en uit, en dan langs Delfshaven
Dan 't Marconiplein, wacht: 'n trein, en richting Schiedam
D'r zit niks in m'n kop dan m'n jop, je moet het zien als een gave
Ik ga d'r tegenaan voor m'n baan en voor Rotterdam!
Tallieman ben ik,
En ik kom d'r an
De haven dat is m'n leven,
Ik zou best 'n stuk van dat leven
Voor de haven willen geven
Tallieman ben ik

Sjaak van der Velden, 2025

En ik kom d'r an

En vragen ze me soms met iets van spot: "He, wie ben jij dan?"

Tallieman!

Bovenstaand lied schreef ik in 1990 voor Leentje Towers voor 'n CD in het kader van 650 jaar stad. Hij zong het uiteraard heel mooi, een van de weinige keren dat ie zich waagde aan het Nederlands. Jammer dat het nooit gedraaid wordt op de radio, ook niet op Rijnmond, maar dat geldt voor meer liedjes. Het lied had ook Willem Cox kunnen heten, want het gaat over mijn vader. Die heeft na de oorlog eigenlijk alleen maar gewerkt, in de haven, en meestal 's nachts. Dat verdiende meer. Meer geld bedoel ik. Ik moest aan hem denken toen ik van de week op de radio een staker bij ECT hoorde roepen "dat z'n sociale leven naar de donder ging". Er was een nieuw rooster en dan moesten ze wel eens 's nachts werken. Ik moest toch even grinniken. Dat je niet zo hard meer wilt werken als de generatie voor ons gewoon was te doen, dat is te begrijpen. Maar als je eens in de zoveel weken eens 'n nachtje moet draaien, het punt was, meen ik, dat het onverwachts kon gebeuren, en dan gelijk te spreken dat je sociale leven in gevaar komt, ik vind dat een beetje belachelijk. Zoals gezegd, mijn vader werkte altijd. Eerst "los", en dan ging ie om een uur of drie 's middags bij sigarenboer Stamkot bellen waar ie heen moest. Later kregen wij ook telefoon, 77082, het nummer staat als een rotsblok in m'n hoofd. Weer later kwam ie "vast" bij Thomsen's Havenbedrijf, dat ook allang niet meer bestaat. De Waalhaven, "Pier 6", in "de stammen". Hij had zo'n grote hoornen leesbril, die hij altijd vergat. Dan racete ik op de fiets achter hem aan en hield een wedstrijd met mezelf hoe gauw ik hem te pakken had. Toen al kwam er een nieuwe mentaliteit onder de jonge "werkers" waar ie geweldig over kon kankeren. Dan kwamen ze 's ochtends op het werk en riepen tot zijn walging "'k Zal blaai zaain as 't vaaif uur is..."

In die tijd was ie 's zondags vrij, en ging ie om zes uur in de Kruisvindingkerk naar de Mis, en was ie de rest van de ochtend kaantjes aan het braden en luisterde hij naar zijn klassieke platen. Zijn favoriete muziek was Beethoven en "Finlandia" van ik meen Sibelius.

Ik denk dat die man dan gelukkig was. Gelukkig maar. Toen ie op zijn 65ste werd gepensioneerd, dacht ie dat het zonder hem nooit goed zou gaan met de haven. Dat was het enige waar die mensen mee bezig waren. Hun "karwei". Twee maanden later was ie dood.

Bron: De Oud Rotterdammer. Krant voor de 50-plusser, 14 november 2006, column Gerard Cox

2006, Joop Hofman (1943), sjorder, Perfect

Hofman begon ooit, eind vijftiger jaren, als Ketelbinkie aan boord op de vrachtschepen van de toenmalige rederij Nievelde Goudriaan. Zo voer hij een paar keer jaar met enkele passagiers aan boord naar Zuid-Amerikaanse landen. Avonturen bij de vleet totdat hij als dienstplichtige de dienst in moest. Hij belandde bij de technische troepen als wapenhersteller. „Ik ging van Nieuwe Sluis, naar Grave, Utrecht, Leeuwarden, zag zo wat alle kazernes van Nederland en overal weggestuurd met de mededeling: 'Die gozer is toch gek.'"

Daarna het losbandige leven ingedoken met een groep kunstenaars in een kraakpand in de Zwarte Paardenstraat. Via het Centraal Station kwam Hofman voor het eerst als loswerker bij de sjoboten terecht. „Je verdiende weer een paar centen totdat je genoeg te eten en te drinken had en hup, gingen we weer dagenlang feesten. Wat een tijden.” Maar met de grote pret was het snel afgelopen toen Joop Hofman in 1968 trouwde met zijn vrouw Hanneke die vijf jaar later aan kanker overleed. “Eerst zat ik dus bij de koppelbazen, maar mijn vrouw stond erop dat ik vast werk kreeg en zo kwam ik terecht bij sjorderbedrijf Perfect. Tegenwoordig heb je bij de containers het zogenaamde ‘systeemsjorren’, wat de melkboer ook kan. Maar wij waren échte vaklieden als stukgoedsjorders. Wij moesten dat vak op de keiharde manier, met vallen en opstaan, in de praktijk leren. Materiaalkennis moest je daarvoor hebben, inzicht, wat voor sluitingen en kabels te gebruiken, afhankelijk van wat je aan boord moest vastsjorrem. En geen fouten maken, want die konden dodelijk zijn.”

“Beestenvolk waren wij in de ogen van de andere havenarbeiders. ‘Jongens, pas op, je zakken dichtnaaien, daar komen de sjorders!’, hoorde je op meters afstand als wij kwamen opdruiven. Wij, als sjorders in de Rotterdamse haven, waren bijna allemaal oud-zeelui. Ruwe bolsters met een blanke pit. Sommigen van de oudere garde hadden in de oorlog nog in konvooien gevaren. Onder elkaar altijd schelden en tieren. Zonder een grote bek, vaak met gevloek, kreeg je in de haven niets gedaan.’[...] Hoe anders is het nu [...] De sjorders van vandaag aan de dag zijn bijna allemaal ‘heertjes.’ Met eigen huisjes, eigen bootjes, een goed inkomen dat wij door jarenlang knokken via een goede CAO voor elkaar kregen toen zij nog in de luiers lagen.”

Volgens Hofman is het vak van sjorder de laatste tijd een erkend beroep geworden, waar tegenwoordig op de Havenvakschool les in wordt gegeven. „Wij begonnen destijds met zo’n 170 gulden in de week. Het was bijzonder zwaar werk met veel overwerk in zowel de dag- als de nachtploegen. Je had in onze tijd grote vrachtwagens met pijpen aan boord die je moest vastsjorren, waarbij je geen millimeter van elkaar mocht wijken. Ook hele treinen moesten wij vastzetten. Een trein had wel 60 sjorringen nodig. Als je d’r eentje miste viel zo’n zwaar geval midden op zee om met alle gevolgen van dien. Wij waren allesbehalve misselijke jongens die overal schijt aan hadden, maar toch met een enorm verantwoordelijkheidsbesef.”

Stakingen

In de zeventiger- en tachtiger jaren werkten er in de Rotterdamse haven zo’n 700 sjorders bij zo’n zes à zeven sjobedrijven. Daar zijn er nu nog maar drie van overgebleven. Via de vakbond FNV klom Joop Hofman als vakbondsman op tot uiteindelijk stakingsleider, samen met onder meer Joop Verroen en Nico Stam. Menig maal ontstonden er conflicten en ernstige wrijvingen over de uitvoering van de werkzaamheden. Dit leidde in 1991 tot het faillissement van sjordersbedrijf Perfect.

Joop Hofman: „Daar kreeg ik toen nota bene de schuld nog van. Tijdens één van die stakingen speelde toen Paul Rösenmuller nog een doorslaggevende rol. Hij had een masterplan gemaakt, opgenomen in ‘Deel 2 van de sjorders’, het enige wat hij bij ons in de haven ooit goed heeft gedaan. Er waren artikelen in opgenomen van A t/m H die niet werden nageleefd. We kregen daarom ruzie met de SHB, de samenwerkende havenbedrijven.

„Jullie pikken ons werk af”, zeiden die SHB’ers, terwijl dit helemaal niet waar was. En ze dreigden met: ‘Elke boot die jullie gaan sjorren, gooien we volledig plat! De havenarbeiders stonden toen onderling tegen elkaar te knokken, tot groot genoegen van havenbaronnen als Hans Vervat en

Gerard Baks. Die gingen ons tegen elkaar uitspelen via de vakbond CNV van Cees van der Knaap, die slechts zeven sjorders als leden had. Vervat en Baks bewerkten toen de anderen door te zeggen, 'Jullie moeten lid worden van het CNV.' Bang als ze waren voor hun baantje werden in die tijd ineens 148 sjorders lid van het CNV en toen hebben wij na drie weken staken de boel verloren."

Volgens Hofman zou er uit die periodes van de sjorders in de haven nog een boek moeten worden geschreven. "Wat ik zo vertel is het tipje van de ijsberg. Als alles van wat er toen in tientallen jaren gebeurd is boven water komt, verkoop je zo maar 5.000 boeken. Ook zeker de humor en de vele anekdotes niet te vergeten. Zet vijf sjorders uit die tijd in een café met een paar glazen bier en je hebt het ene na het andere kleurrijke verhaal achter elkaar."

Hofman heeft het allemaal meegemaakt. Hoe de eerste vrouwen in de haven kwamen te werken, maar al snel vanwege het grove taalgebruik weer van de schepen verdwenen. Hoe er uit een container 20 verstekelingen wegreunden om hier een beter leven op te bouwen. Hoe collega-sjorders met nek- rug- en schouderklachten vanwege het oerzware werk in wind en weer achter elkaar in de WAO belandden. Joop Hofman: „In 2002 ben ik de VUT ingegaan als één van de weinigen sjorders die zonder WAO zijn vervroegd pensioen heeft gehaald."

Samen met Gerard Jansen en Bert Piepers uit Katendrecht maakte Hofman het CAO-boekje voor de sjorders. „We hebben wekenlang gesteggeld over elk woordje, zoals 'mits.' Maar tot op heden is dit boekje de leidraad voor elke sjorder. Ja, daar mag ik als absolute randdebiel toch redelijk trots op zijn", zegt hij lachend.

Een enkele anekdote wil hij wel graag vertellen. „Er kwam een schip binnen, De Wissekerke, met een ruim vol schoenen. Gesmokkeld en gestolen werd er in de haven bij de vleet. Zo liepen wij dus met zes man van die Wissekerke af met gloednieuwe kwaliteitsschoenen om u tegen te zeggen.

De voorman zag dat en riep tegen ons: 'Haal nog een paar voor mijn zoon, maat 42.' Wij hadden een bloedhekel aan die voorman, dus kwamen wij terug met een paar nieuwe schoenen gewikkeld in krantenpapier met een plastic tasje er omheen. Toen die voorman ze later bekeek zat er een bruine en een zwarte in...

Tijdens een ander voorval had een maat van mij een koffiemolen van een schip gepikt. Hij hield dat ding onder zijn jas, achter op zijn rug. Wij staan bij de poort op ons busje te wachten, toen de portier naar mijn maat riep: 'Kom jij maar eens even naar binnen.'

Wat bleek? Die portier had onder zijn jas nog net het zwarte snoertje zien hangen met de stekker er aan."

Bron: De Oud Rotterdammer, Krant voor de 50-plusser, interview door Jim Postma, 8 augustus 2006

2007, Piet Bartelse

De Rotterdamse haven in de jaren 50/60

Rotterdam was in de jaren vijftig een snel groeiende stad waar iedere dag geheid werd, met een zeehaven die uit zijn jasje barstte. Met 12383 zeeschepen in 1950 werd een record gebroken. Eind 1959 kwam de telling op 22702 zeeschepen, in de tonnage zelfs een verdubbeling. Ja, de haven bruiste van het leven en zodra er een kade vrij kwam werd de plaats ogenblikkelijk ingenomen door een op 'stroom' wachtend zeeschip.

Sjaak van der Velden, 2025

Voor wie de handen uit de mouwen durfde te steken, waren er volop mogelijkheden. De expeditie-, transport- en controlebedrijven, scheepvaartagenturen, stuwadoors, en ga zo maar door hadden jonge mensen nodig. In de expeditie zorgde je dat de goederen werden afgehaald en aangeleverd. Je leerde hoe je goederen moest monstern; van portowijnen op het 'Hofje' tot granen in de Maashaven, naast de douanepapieren en andere formaliteiten. Bij de stuwadoors werden de schepen gelost en geladen. Dikwijls werkten er net zoveel ploegen in het schip als op de langszij liggende lichters en de op de kade staande wagons. Ik denk aan de 'Bluefunnel-schepen' in de Merwedehaven of de schepen in de Lekhaven bij de Blackdiamond-loods. Het laden van zo'n 6000 ton stukgoed was een regelmatig terugkerend karwei.

Lichters, rijnschepen afgeladen met chemicaliën en machinerieën en wagons vol Philipsartikelen gaven de tallymannen en de ploegen de nodige hoofdbrekens om alles 'conform' binnenboord te krijgen. Daarnaast waren er honderden partijen diverse goederen in de loods opgeslagen. Een intensieve organisatie en rigoureuze controle zorgden dat het iedere keer lukte. De botenbaas en zijn krassen hadden hun handen vol om de goederen correct aan boord te brengen, zodat de stabiliteit van het schip geen gevaar liep. De kras (ook wel de ploegbaas genoemd) assisteerde de kraanmachinist tijdens het manoeuvreren van de hijsen. De douaneambtenaar keek toe dat alle goederen begeleid waren door een geldig document en de loodsadministrateur had slechts enkele dagen om de complete boot (alle exportdocumenten) met een laadmanifest aan de douane over te dragen.

Amsterdammer

Andere koek was een 'balenboot.' Hier kwam het op hard werken aan en af en toe was het zelfs nodig een 'amsterdammer' te draaien, waarbij een hijs met zakgoed opzettelijk fout werd opgezet, waardoor de hijs bij het uitdraaien uit elkaar viel. Dan was het opruimen geblazen en kon je een blaasje nemen. Natuurlijk wist de kras dat er sabotage in het spel was, maar als het tempo te hoog lag, was dit een middel om even te rusten.

Een slimme botenbaas die dit wilde voorkomen gaf de ploeg een 'klaar naar huis' voor zo'n 150 tot 200 ton zakgoed. Met een 'klaar naar huis' zat je twee uur eerder op je fiets, richting moe of om een pikketanissie te pakken. De keuze tussen 150 ton of 200 ton hing af van een moeilijkheidsfactor, die weer afhing van het gewicht van de zakken en hoe de te lossen zakken waren gestuwd in het zeeschip.

Verdiene

Als je werkelijk goed wilde verdienen, vroeg je om in de huidenploeg te worden opgenomen of het diepvries in te gaan. De toeslagen waren aantrekkelijk en douchen, een noodzaak, was eveneens mogelijk. Vrijdags in de namiddag stonden er tientallen bootwerkers in de rij om in het weekeinde te werken, dubbel betaald.

Ja, als je pienter was, werd je tallyman of koos je voor kras om later botenbaas te worden. Al snel werd je dan naar 'de Havenvakschool' gestuurd en leerde je de theorie van het havenwerk. Functies als loodsbaas, botenbaas, voorman of nog verdere promotie, zoals de hoofd- en kadebaas, behoorden tot de mogelijkheden. Zeer goed betaalde functies, die echter veel inzet vroegen.

Bron: De Oud Rotterdammer. Krant voor de 50-plusser, 24 juli 2007 (brief)

BIJLAGE 3. GEBRUIKTE BRONNEN EN LITERATUUR

Films

	BEDRIJFSFILM GEBRS. VAN BEEKUM, 1935-1940	GAR: BB 947, Z 523
	VORKHEFTRUCKPARADE, 1970	GAR: BB 1076, Z 1076
Bollongino, Nol	KIJK UIT! Veiligheidsfilm van de SVZ, 1955	GAR: BB 0713, Z 1073
Donia, H.	EEN EEUW ARBEIDSREGULERING VAN DE ROTTERDAMSE HAVEN, 1907-1995	GA: BB 1840, Z 1973
Kroon, Peter-Rim de, Kroon, Bert, K. van Eijk	ROTTERDAM, CONTAINERS, BULK, TECHNIEK EN VEILIGHEID, 1984	GAR: BB 1770, Z 316
Pannekoek, Jop	DE HAVENARBEIDER. GEEF DIE HOND EEN BAL GEHAKT INTERVIEW MET ARIE SLAAGER (1977?), in Roets in Rotterdam, 2001	GAR: BB 4138, Z 838
Pannekoek, Jop	BOSPOLDERMAN. TE KLEIN VOOR DE MARINE (1989), in Roets in Rotterdam, 2001	GAR: BB 4173, Z 843
Sannes, Nico	VEILIGHEIDSFILM PRESTO, 1960	In bezit maker
Source1media.nl	DE ROTTERDAMSE HAVEN IN DE 20 ^E EEUW	Dubbel DVD, 2010
Wel, Van der (?)	DE HAVEN VAN ROTTERDAM, 1925	GAR: BB 0719-2, Z 1076

348

Schriftelijk archiefmateriaal

Archief Scheepvaart Vereniging Zuid	Gemeentearchief Rotterdam Toegangnummer 169	1677, 1678, 1681, 1682, 1683, 1684, 1686 en 1687

Boeken en tijdschriftartikelen

Auteur	Titel	Uitgever
Albert, Jean	<i>Le port de Rotterdam</i>	Librairie de

		jurisprudence : Paris 1914
Arbeidsinspectie	<i>Fysieke belasting bij havenarbeid. Inspecties bij goederenoverslag in de Nederlandse zeehavens en de directe periferie. Een project in het kader van de Europese campagne 'Verlicht de last'</i>	Den Haag 2007
Baart, Aad en Werner Schuring Sr.	<i>Havenwerkers. Opgetekende ware verhalen die de geschiedenis vormen van de Rotterdamse haven</i>	Stichting Vervoer- en Havenopleiding Rotterdam 1989
Baart, J.	<i>De oudere havenwerker. Aspecten van zijn cardiorespiratoire conditie</i>	Donia Pers: Rotterdam 1973
Bambang Oetomo, R.	<i>Rapport over de post/exitinterviews onder oud/havenarbeiders in Amsterdam en Rotterdam (SORAH-rapport 2)</i>	Sociologisch Instituut van de Rijksuniversiteit te Leiden: Leiden 1960
Bambang Oetomo, R.	<i>De recrutering, binding en afvloeiing van stedelijke havenarbeiders (SORAH-rapport 14)</i>	Sociologisch Instituut van de Rijksuniversiteit te Leiden: Leiden 1961
Bernard, F.	<i>De havenvakschool te Rotterdam, een vergelijkend onderzoek tussen HVS en LTS</i>	Groningen 1966
Bom, Frits	<i>De havenman. Rotterdams voor gevorderden</i>	Scriptum 2011
Bouman, P.J. en W.H. Bouman	<i>De groei van de grote werkstad, een studie over de bevolking van Rotterdam</i>	Assen 1955
Brautigam, J.	<i>Langs de havens en op de schepen. Herinneringen van...</i>	De Arbeiderspers: Amsterdam 1956
Bruggeman, Jan en Paul van de Laar	<i>Rotterdam als migrantenstad aan het einde van de negentiende eeuw, in: Laar 1998, p. 146-170</i>	
Brutel de la Rivière, B.	<i>Arbeidsverhoudingen en werktijden in de havenbedrijven, in: Hacke 1940, p. 98-114</i>	
Buiter, Onno e.a.	<i>De beste havens van de wereld. Rotterdam en zijn rivalen</i>	Rotterdams Dagblad: Rotterdam 1994
Cocheret, Ch. A.	<i>Bootwerkers</i>	Rotterdam 1952
Cool, Wouter	<i>Les installations mécaniques du Port de Rotterdam</i>	z.p. 1911
Cooper, Frederick	<i>Dockworkers and labour history, in: Davies 2000, deel 2, 523-541</i>	
Daalder, Remmelt e.a. (red.)	<i>Havens van Amsterdam en Rotterdam sinds 1870</i>	Walburg Pers: Zutphen 2008

Davies, Sam e.a. (red)	<i>Dock workers. International explorations in comparative labour history, 1790-1970, 2 delen</i>	Aldershot: Ashgate 2000
Deukeren, Hans van e.a.	<i>Geschiedenis tussen eigen ervaring en wetenschap</i>	Utrecht 1990
Dicke, Matthijs; Paul van de Laar en Annelies van der Zouwen	<i>In het belang van de haven. Een eeuw Scheepvaartvereniging Zuid</i>	Rotterdam 2007
Diederiks, H.A. en R.C. van Eyck	Twee Leidse volksbuurten in de dertiger jaren. Een vergelijkend onderzoek met behulp van 'oral history', in <i>Holland, regionaal-historisch tijdschrift</i> , jrg. 11, nr. 5, 1979, p. 274-296	
Dijk, Henk van,	<i>Rotterdam 1810-1880. Aspecten van een stedelijke samenleving,</i>	Interbook International: Schiedam 1976
Dijkum-de Jong, B.	<i>Het ziekteverzuim in de Amsterdamse en Rotterdamse havens</i>	Amsterdam 1973
Driel, H. van & J.W. Schot	<i>Indirecte overslag en de komst van de container</i> , in: Schot 2002, p. 97-115	
Evans, A.	<i>Technical and social changes in the world's ports</i>	Geneva 1969
Freund, Alexander	Oral history as process-generated data, in: <i>Historical Social Research</i> , vol. 34, nr. 1, 2009, pp. 22-48	
Frijhoff, Willem	<i>De mist van de geschiedenis. Over herinneren, vergeten en het historisch geheugen van de samenleving</i>	Van Tilt: Nijmegen 2011
Gaastra, F.S.	Werknemers en werkgevers in de Rotterdamse haven 1900-1920, in: <i>Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis</i> , nr. 2, 1975, p. 219-238	
Gemeente Rotterdam	<i>De haven van Rotterdam (2^e druk)</i>	W.L. & J. Brusse: Rotterdam 1912
Gezamenlijk Aktiekomit� van Rotterdamse havenarbeiders	<i>Werken in de Rotterdamse haven</i>	Rotterdam 1979
Giele, Jacques	<i>Arbeidersleven in Nederland 1850-1914</i>	SUN: Nijmegen 1979
Goey, Ferrie de	<i>De haven van Rotterdam in de periode 1945-1970</i> , in: Velden 2005, p.42-55	
Hacke, A.H.W.	<i>Gedenkboek ter herinnering aan het vijftig-jarig bestaan der arbeidsinspectie</i>	J.B. Wolters: Groningen-Batavia

		1940
Harmsen, Ger en Floor van Gelder	<i>Onderweg. Uit een eeuw actie- en organisatiegeschiedenis van de Vervoersbonden</i>	Ambo: Baarn 1986
Harst, Gerard van der	<i>Brabanders en Zeeuwen in het Rotterdamse straatbeeld. De verhuisgeschiedenis van de eerste generatie migranten, 1870-1920, in : Laar 2006, p. 39-60</i>	
Heygele, Yvonne	<i>Meer loon voor minderwerk. Arbeidersstrijd in de Rotterdamse haven 1960-1980</i>	Uitgeverij Ordeman: Rotterdam 1981
Hoekema, A.J.	<i>Rechtsnormen en sociale feiten. Theorie en empirie rond de kleine havendiefstal</i>	Universitaire Pers Rotterdam: Rotterdam 1973
Hoeven, P.J.A. ter	<i>Havenarbeiders van Amsterdam en Rotterdam. Sociologische analyse van een arbeidsmarkt</i>	Stenfert Kroese: Leiden 1963
Hoeven, P.J.A. ter	<i>Een eerste verkenning naar de arbeidsmarkten voor de havens van Rotterdam en Amsterdam (SORAH rapport 1)</i>	Sociologisch Instituut van de Rijksuniversiteit te Leiden: Leiden 1960
Hoeven, P.J.A. ter	<i>De economische en sociale functies van de erkende vakorganisaties (SORAH rapport 10)</i>	Sociologisch Instituut van de Rijksuniversiteit te Leiden: Leiden 1961
Isacker, Karel van	<i>Afscheid van de havenarbeider 1944-1966</i>	Antwerpen 1967
Jansen, A.M. en H.M.W. Croese	<i>Intern transport en opslag</i>	Argus, Amsterdam 1955
Jansen, D.P.	<i>Wat de havenarbeider moet weten. Handleiding voor de havenarbeider</i>	Scheepvaart Vereniging Noord, Amsterdam 1948
Jansen, Tony	<i>'De wil der bazen regelt het werk'. Havenarbeiders rond 1900 in Rotterdam en Amsterdam, in: Jaarboek voor de geschiedenis van socialisme en arbeidersbeweging in Nederland 1979, p. 7-87</i>	
Jensen, Vernon H.	<i>Hiring of dock workers and employment practices in the ports of New-York, Liverpool, London, Rotterdam and Marseilles</i>	Cambridge (Miss.) 1964
Joinville, P. de	<i>L'organisation du travail dans le port de</i>	

	Rotterdam, in : <i>Journal des économistes</i> jrg. 89, 1930: 293-300	
Kobus de Tallyman	<i>Haventerminologie en verdere wetenswaardigheden uit de Rotterdamse haven, opgetekende in het begin van de tweede helft van de 20e eeuw</i>	Uitgeverij d.U.b.: Rotterdam 2001
Laar, Paul van de e.a. (red)	<i>Vier eeuwen migratie bestemming Rotterdam</i>	MondiTaal Publishing : Rotterdam 1998
Laar, Paul van de, Leo Lucassen en Kees Mandemakers (red.)	<i>Naar Rotterdam. Immigratie en levensloop in Rotterdam vanaf het einde van de negentiende eeuw</i>	Aksant: Amsterdam 2006
Leydesdorff, Selma	<i>De mensen en de woorden. Geschiedenis op basis van verhalen</i>	Amsterdam: Meulenhoff 2004
Lieburg, M.J. van	<i>Dokter aan de waterkant. Een bijdrage tot de geschiedenis van de havengezondheidszorg in Rotterdam</i>	Donia Pers Produkties: Rotterdam 1979
Loohuis, J.G.	<i>Rotterdam als petroleumhaven in de negentiende eeuw</i>	Ad. Donker, Rotterdam 1952
Loontechnisch Bureau van de Algemeene Werkgevers Vereeniging	<i>Rapport betreffende: een werkklassificatie van functies bij de Haven- en aanverwante bedrijven, aangesloten bij de SVN te Amsterdam en SVZ te Rotterdam</i>	Haarlem 1959
Miller, R.C.	The dockworker subculture and some problems in cross-cultural and cross-time generalizations, in: <i>Comparative Studies in Society & History</i> XI, 1969, p. 302-314	
Mol, Hein	Uit het Rotterdamsche Havenbedrijf, in : <i>De Socialistische Gids. Maandschrift der Sociaal-Democratische Arbeiderspartij</i> , jaargang 5, 1920, p. 167-178, 253-266, 527-549, 655-673, 1095-1109	
Mol, Hein	<i>Memoires van een havenarbeider. Van aantekeningen en een nawoord voorzien door Tony Jansen en Jacques Giele</i>	SUN: Nijmegen 1980 (oorspronkelijk 1932)
Nederlandse Stichting voor de Statistiek	<i>Onderzoek naar het sociaal aanzien van een aantal havenberoepen ingesteld in opdracht van het S.O.R.A.H. (SORAH rapport 10)</i>	Sociologisch Instituut van de Rijksuniversiteit te Leiden: Leiden 1961

Neiszen, J.H.	<i>De haven van Rotterdam. Beschrijving van hare inrichting en exploitatie en van hare handelsbeweging</i>	Wed. P. van Waesberge en zoon, Rotterdam 1885
Nijhof, Erik	<i>Innovaties en werkgelegenheid in de haven van Rotterdam (1890-heden), in: Deukeren 1990, p. 22-32</i>	
Noortman, H.J. en G.C. Meeuse	<i>Revolutie in de goederenbehandeling in de Rotterdamse haven</i>	Rotterdam 1966
Paalman, Floris	<i>Cinematic Rotterdam. The times and tides of a modern city</i>	010 Publishers: Rotterdam 2011
Raket	<i>Rood Rotterdam in de jaren '30</i>	Uitgeverij Raket: Rotterdam 1984
Roland-Holst, Henriette	<i>Kapitaal en arbeid in Nederland. Bijdrage tot de economische geschiedenis der 19de eeuw</i>	A.B. Soep: Amsterdam 1902
Scheepvaart Vereeniging Zuid	<i>Collectieve arbeidsovereenkomsten en loon- en arbeidsvoorwaarden in het havengebied van Rotterdam</i>	Rotterdam 1968-1973
Schot, J.W. e.a.	<i>Techniek in Nederland in de twintigste eeuw, deel 5</i>	Walburg pers: Zutphen 2002
Schouten, Martin	<i>Werk. Vijftig mensen over wat ze nou eigenlijk doen voor de kost en hoe ze daarover denken</i>	Amsterdam 1978
Slaager, Arie	<i>Klaar naar huis. 40 jaar Rotterdamse haven.</i>	Werkgroep voor Arbeidersliteratuur Rotterdam : Rotterdam 1977
Staatscommissie	<i>Enquete gehouden door de staatscommissie, benoemd krachtens de wet van 19 januari 1890 (staatsblad no. 1). (derde afdeeling). Los- en laadwerk bij zeeschepen te Rotterdam en Amsterdam</i>	
Steen, Agnes van en Sjaak van der Velden	<i>'n Goeie ouwe tijd? Leiden in de jaren dertig</i>	Leiden 1984
Stichting Havenbelangen Rotterdam	<i>Havenhandboek Rotterdam 1962/1963</i>	Rotterdam 1962
Teychiné Stakenburg, A.J.	<i>Stand van Zaken 1907-1957. 50 jaar arbeidsverhoudingen in de Rotterdamse haven</i>	Rotterdam 1957
Teychiné Stakenburg, A.J.	<i>Zakkendragers van Rotterdam</i>	De Boer maritiem/Uitgeverij

		Donia Pers produkties 1984 (tweede druk)
Velden, Sjaak van der	<i>Kapitaal en arbeid in de Rotterdamse haven. De ontwikkeling van de klassenverhoudingen 1945-1980</i>	Leiden 1982
Velden, Sjaak van der (red.)	<i>Kranen over de wal. De grote Rotterdamse metaal- en havenstaking van 1970</i>	Aksant: Amsterdam 2005
Vreeman, Ruud	<i>Chauffeurs, havenwerkers en industriearbeiders. Over vakbeweging en arbeid</i>	De Balie: Amsterdam 1988
Wessels, A.	<i>Practische handleiding voor het gebruik van de Engelsche taal in de haven. Bevattende de meest voorkomende vragen en gesprekken aan boord van schepen en voorzien van duidelijke uitspraak</i>	Nijgh & Van Ditmar, Rotterdam 1939
Wierenga, Hans	<i>Werk, de beste verhalen uit Nieuwe Revu</i>	Amsterdam 1978
Wind, S. van der	<i>Inleiding tot de stuwadoorsarbeid. Uitgegeven ten behoeve van de opleiding van stuwadoorspersoneel</i>	Rotterdam 1950

Tijdschriften en jaarverslagen

<i>Furnexpress</i>	1984-1990	
<i>Haven, De.</i>	Orgaan voor de leden van de Bedrijfsgroep Havens van de Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel, 1947-1957, 1961- 1967	
<i>Havennieuws.</i>	Uitgave van de Scheepvaart Vereniging Zuid, 1963-1992	
<i>Hieuw-op.</i>	Personeelsblad van Corns. Swarttouw's stuwadoors- en controlemaatschappijen, 1960-1967	
<i>Jaarboek arbeid.</i>	Uitgave Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, 1994, 1995	
<i>Onderweg.</i>	Krant van de Vervoersfederatie NVV/NKV, 1977-1978, Tweewekenkrant	

	van de Vervoersfederatie FNV, 1979-1982, Krant van de Vervoersbond FNV, 1977-1984	
<i>Oud Rotterdammer, De.</i>	Krant voor de 50-plusser, 2003-	
<i>Rotterdamse Havenkroniek</i>	1937-1939	
<i>Steeds Voorwaarts.</i>	Orgaan van de Nederlandse Bond van Vervoerspersoneel, 1956-1976	
<i>SVZ Mededelingen</i>	1948-1962	
<i>Transport.</i>	Orgaan van de Nederlandse R.K. Bond van Transportarbeiders St. Bonifacius, 1953-1962	
<i>Transportbedrijf, Het.</i>	Orgaan van de Centrale Bond van werknemers in het Transportbedrijf, 1951-1955	
<i>Verslag van de werkzaamheden der Scheepvaart Vereeniging Zuid (SVZ-jv, voortgezet onder diverse titels).</i>	1940-1968	

BIJLAGE 4. PROTOCOL VOOR DE AF TE NEMEN INTERVIEWS.

Stel jezelf voor.

Leg aan de onderzoekspersoon uit wat de bedoeling is van het project.

356

De vragen zijn uitgesplitst naar functie, werkgever en woonplaats maar uiteraard zijn meerdere antwoorden mogelijk. Een pendelaar kan ik Rotterdam zijn komen wonen, een SHB-er kon vast in dienst bij een stuwadoor of een putgast kon kraanmachinist worden. Dan de antwoorden in de betreffende vakken geven.

Algemeen

1. Naam	
2. Geboren, waar en wanneer. In welk sociaal milieu?	
3. Schoolopleidingen. Waaronder Havenvakschool: a. functie gerichte cursus of b. volledige opleiding tot...	
4. Gezinsverband.	

5. Indien u kinderen heeft, hoe zijn die maatschappelijk terecht gekomen?	
6. Woonde u in Rotterdam toen u in de haven werkte en waar?	
7. Bent u verhuisd in de jaren dat u werkte en zo ja waar naartoe?	
8. Waarom bent u verhuisd?	
9. Was u tijdens uw werkzame periode maatschappelijk actief in het verenigingsleven? Wat doet u nu nog voor activiteiten?	
10. Wanneer bent u in de haven gaan werken en wat bracht u daartoe? Had u familie in de haven of andere bekenden die de stap makkelijk of zelfs mogelijk maakten?	
11. Hoelang heeft u in de haven gewerkt en waarom bent u met dit werk gestopt?	
12. Heeft u voorafgaand aan uw havenwerkperiode ergens anders gewerkt en zo ja, in welk beroep/bedrijf?	
13. In welke functie bent u in de haven begonnen?	

14. Heeft u promotie gemaakt? Wat was uw promotielijn en bij welke bedrijven?	
15. Werkte u in uw functie zelfstandig of in ploegverband?	
16. Werkte u in vast dienstverband bij een stuwadoor of bij de SHB?	
17. Indien bij de SHB, werkte u blikvast bij een stuwadoor of los?	
18. Heeft u als SHB-er weleens overwogen om in vast dienstverband bij een stuwadoor te gaan werken?	
19. Indien overgestapt, waarom? Indien niet overgestapt, waarom niet?	

Het werk, de indeling.

20. SHB. Hoe vond bij u de indeling van het werk plaats en kon u daar invloed op uitoefenen?	
21. Stuwadoorspersoneel. Hoe vond bij u de indeling van het werk plaats en kon u daar invloed op uitoefenen?	
22. SHB. Was u pendelaar, zo ja uit welke regio? (Brabant, Zeeland, Katwijk)	
23. Stuwadoorspersoneel. Was u pendelaar, zo ja uit welke regio? (Brabant, Zeeland, Katwijk)	

24. SHB. Indien in ploegverband werd gewerkt hoe werd de ploeg samengesteld.	
25. Stuwadoorspersoneel. Indien in ploegverband werd gewerkt hoe werd de ploeg samengesteld.	
26. Indien in ploegverband. Had u een vaste ploeg en werkte u met een vaste maat?	
27. Beschrijf het contact met de ploeg en uw vaste maat eens. Ging dat ook buiten de werksfeer?	
28. Had u contact met de andere functiegroepen in de kantine? Hoe waren de relaties daar en op het werk met uw leidinggevenden?	
29. Hoe vond u de teamgeest in het algemeen?	

De aard van het werk.

30. Op welk karwei stond u meestal?	
31. Putgast. Wat was uw voorkeur, binnen- of buitenboord werken?	
32. Andere functies. Naar welk werk ging uw voorkeur uit?	
33. Iedereen. Had u nog voorkeur voor een locatie?	
34. Wat vond u de minst prettige	

werkzaamheden en waarom?	
35. Wat vond u de minst prettige locatie en waarom?	
36. Hoe vond u dat er leiding werd gegeven?	
37. Beschrijf eens uw beleving van een gewone werkdag.	
38. Hoe vond u de sfeer in de kantine?	
39. Voelde u binding met het bedrijf waar u werkte?	

Andere aspecten van het werk.

40. Veiligheid stond voorop in de haven. Was dat ook bij u zo? Heeft u wel eens een ernstig ongeluk meegemaakt en wat voor invloed had dat op de sfeer in de ploeg?	
41. Als er onveilig werd gewerkt, hoe kwam dat dan volgens u?	1. de aard van het werk. 2. onachtzaamheid. 3. macho gedrag. 4. opgejaagd worden. 5. ondeskundigheid. 6. anders.....
42. Het klaar-naar-huis-systeem. Wat vond u daarvan? Waarom?	

43. Hoe vond u de rust-werkverhouding?	
44. Hoe vond u de beloning voor uw werk?	
45. Hoe vond u de andere arbeidsvoorwaarden?	
46. Hoe kwam u naar uw werk toe (vervoermiddel) en hoeveel tijd kostte het woon-werkverkeer?	
47. Hoe vond u de avond- en nachtdiensten? Beïnvloedde de cyclus uw gezinsleven; wat vonden uw gezinsleden ervan?	
48. Hoe vond u het personeelsbeleid in het algemeen? Van welke voorzieningen maakte u gebruik?	
49. Werd u als SHB-er blikvast bij een stuwadoor anders benaderd in dit kader dan het vaste personeel?	

Vragen over de sfeer in de haven

50. Hoorde u van ouderen wel eens hoe het werk en de sfeer vroeger waren? Welk beeld gaf dat u?	
51. Hoe vond u het taalgebruik en de omgangsvormen in de haven?	1. recht voor zijn raap? 2. ongemanierd? 3. ruw maar dat was niet anders? 4. anders.....
52. De haven had het imago dat er nogal wat werd gestolen of gerommeld met mijn en dijn. Hoe was dat volgens u?	

53. Hoe beleefden uw gezin, familie en/of kennissen uw beroep? Had uw vrouw contact met de vrouwen van andere havenarbeiders?	
54. Havenwerkers staan internationaal erom bekend dat zij snel het stakingswapen hanteren. Klopt dat volgens u voor Rotterdam ook en wat vindt u daarvan?	
55. Bent u zelf wel eens bij een staking betrokken geweest en wat was uw ervaring daarbij?	
56. Bent of was u lid van een vakbond?	
57. Bij welke bond en waarom bij deze bond?	
58. Hoe bent u lid geworden?	
59. Was u kaderlid bij uw vakbond?	

De veranderingen.

60. Tijdens uw werkzame periode is de overslag van goederen in het stukgoed sterk veranderd. Welke veranderingen heeft u direct zelf meegemaakt?	
61. Hoe heeft u deze verandering ervaren?	
62. Hoe keek u tegen continuarbeid aan?	
63. Is door deze veranderingen ook het imago van de havenarbeid veranderd?	

64. Met de verandering van de overslag van goederen gingen meer en meer bedrijven fuseren. Welke fusies heeft u meegemaakt en wat deed het u m.b.t. de bedrijfsbinding?	
65. Heeft u tijdens deze verandering wel eens een overstap overwogen naar bijvoorbeeld de ECT of de RO/RO ferriesector?	
66. Bent u daadwerkelijk overgestapt? Zo ja waar naar toe en waarom?	
67. Indien overgestapt. Is de overstap u bevallen?	
68. kunt u een anekdote vertellen die u altijd is bijgebleven? Die het werk in de haven voor u typeert.	
69. Als u terug kijkt op uw tijd in de haven, hoe kijkt u nu tegen deze periode aan?	
70. Heeft u nog aanvullingen op de vragen uit dit interview?	

Specifieke functievragen.

Controleur.

71. Wat voor soort controle verrichtte u: a. ontvangstcontrole? b. aflaadcontrole? c. scheepscontrole? d. graancontrole? e. veem- en expeditiecontrole?	
--	--

72. Deed u uw werk objectief of keek u naar het belang van uw opdrachtgever?	
73. Hoe keek u tegen uw collega's van de tegenpartij aan?	
74. Als u aan dek stond te controleren, liet u zich dan intimideren door een 'haastige' botenbaas of hield u gewoon een hijs aan als u dat nodig vond?	
75. Monsters maken deed u dat volgens het boekje of naar gelang opdrachtgever? (Objectief, schoon of vuil monster)	
76. Wat vond u het moeilijkste aan uw werk?	
77. Wat vond u de leuke kant aan het controlewerk.	
78. Werd u wel eens onder druk gezet om de lading stemmend te maken?	
79. Als u uw leven nog eens over zou mogen doen. Zou dan weer in de haven gaan werken en zo ja, in welke functie?	

Kraanmachinist.

80. Voor kraanmachinist moet je in de wieg gelegd zijn. Vindt u dit ook?	
81. U zat alleen, hoog en droog. Voelde het werk ook eenzaam?	
82. De productie van het laden en lossen werd meestal door de kraan, dus door u,	

bepaald, voelde u dit ook zo aan?	
83. Wat bracht u er toe om kraanmachinist te worden?	
84. Kraanmachinisten voelde zich vaak een aparte groep. Waarom was dat zo?	
85. U zat verheven boven de mensen op de wal of het schip. Voelde u zich ook verheven boven hun?	
86. Werd u weleens onder druk gezet om de kraan iets zwaarder te laten tillen dan was voorgeschreven?	
87. Wat voor soort lading vond u het leukste om te hijsen?	
88. Bij een staking werden de kranen over de wal gedraaid. Hoe werd dat door u ervaren? Wat was uw eerste reactie als u dat zag?	
89. Als u uw leven nog eens over zou mogen doen. Zou dan weer in de haven gaan werken en zo ja, in welke functie?	

Wagenrijder

90. Voor een vorktruckrijder veranderde het werk ook behoorlijk. Wat vond u de grootste verandering?	
91. Was u uitsluitend wagenrijder of werkte u in een combifunctie?	
92. De trucks werden steeds groter en zwaarder. Had dit invloed op de veiligheid?	
93. Heeft u certificaten gehaald?	

94. Als u uw leven nog eens over zou mogen doen. Zou u dan weer in de haven gaan werken en zo ja, in welke functie?	

Havenwerker/stuwer

95. Welk deel van het werk vond u het prettigst?	
96. Probeerde u daar het behalen van certificaten ook voor ander werk in aanmerking te komen en zo extra te verdienen?	
97. Welke certificaten heeft u dan behaald?	
98. Als u uw leven nog eens over zou mogen doen. Zou u dan weer in de haven gaan werken en zo ja, in welke functie?	

366

Botenbaas/ploegleider

99. Botenbazen hebben in boeken over de haven geen beste naam. Is dat volgens u terecht en waar komt dat beeld vandaan?	
100. Hoe was het contact met het overige personeel?	
101. Hoe was het contact met 'het kantoor'?	
102. Hoe trad u op rond mijn en dijn?	
103. Als u uw leven nog eens over zou mogen doen. Zou u dan weer in de haven gaan werken	

en zo ja, in welke functie?	
-----------------------------	--

Andere functie

104. Welke functie had u?	
105. Hoe was het contact met de andere mensen in de haven?	
106. Als u uw leven nog eens over zou mogen doen. Zou u dan weer in de haven gaan werken en zo ja, in welke functie?	

Algemeen- vervolg

107. Ik heb hier een lijst met termen die in de haven werden gebruikt. Kent u die termen?	
108. Zijn er nog termen of uitdrukkingen die niet in de lijst staan?	