



100 jaar de juiste koers

SINDS 1924

Benes
MARINE TECHNOLOGY



Voorwoord 5



Historie 9



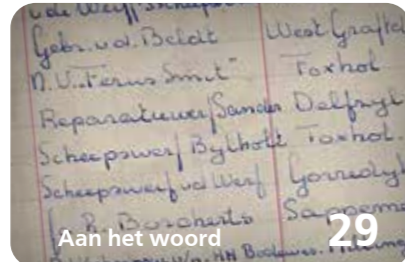
Hogeschool van roeren 19



Zwaarste taak 24



Wall of fame 26



Aan het woord 29



Zo oud als Benes zelf 36



Mandema's aan het roer 38



Vermijdbare kosten 41



Familiebedrijf 43

Deze uitgave is een productie naar aanleiding van het 100 jarig bestaan van Benes Machinefabriek BV.
© Benes Machinefabriek BV, Hoogezand.

Teksten Bouke Nielsen
Fotografie Frans Rijpstra
Informatie Archief Midden-Groningen
Oplage 150 exemplaren
Druk ST&MA, Hoogezand
Vormgeving Frans Rijpstra
Uitgifte Mei 2024

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze opgave mag worden veelevoudigd, opgeslagen of openbaar gemaakt worden zonder de schriftelijke toestemming van Benes Machinefabriek BV of de auteur. Copyright Benes. Alle overige beeldmateriaal is afkomstig uit het archieven van Benes en het Archief Midden-Groningen.

Inhoud

Voorwoord Siemen Mandema en Tineke Mandema	5
Historie, het roer altijd weer de goede kant op	9
IJzer in de oorlog verborgen	19
Hogeschool van de roeren	21
Zwaarste taak is voor Ercan Kaya	24
Wall of fame	26 - 27
Aan het woord	29 - 35
Hamer net zo oud als Benes	36
Benes is vaak in Monaco te vinden	37
Mandema's aan het roer	38
Geschiedenis van de vermijdbare kosten	41
Familiebedrijf staat centraal op verjaardag	43
Dank aan allen	46



100 jaar de juiste koers

Voorwoord

Voor u ligt het boek Benes - 100 jaar de juiste koers. We geven dit boek uit ter gelegenheid van het 100 jarig bestaan van Benes Machinefabriek, voorheen Benes Roer- en Stevenbouw, ofwel de Smederij zoals wij het zelf noemen. Mijn eerste kennismaking met Benes Roer- en Stevenbouw was in 1980 toen de nieuwe grote loods

werd geopend. Kort daarvoor had ik Hans Benes leren kennen. Op dat moment werkte Hans nog samen met zijn vader en broer in het bedrijf. Hans en ik trouwden een paar jaar later, in 1982. Hans was betrokken bij alle facetten:

hij tekende de roeren met de hand op de tekentafel en al draaiend, frezend en lassend maakte hij vervolgens het roer, en plaatste ze vervolgens ook. Het werk was zijn lust en zijn leven. Tot op de dag van zijn overlijden in 1999 was hij met de machinefabriek bezig. Op zijn sterfbed vroeg hij mij de zaak voort te zetten en dat doe ik sindsdien met hart en ziel. Omdat ik tot op dat moment alleen betrokken

was bij de administratie van het bedrijf, had ik daarbij wel hulp nodig. Heel blij was ik toen mijn broer Siemen mij kwam helpen: hij de dagelijkse leiding van het bedrijf, en ik de administratie.

En zo doen we dat nog steeds. Ik ben hem oneindig dankbaar dat hij dit avontuur met mij is aangegaan. De Smederij is begonnen als een familiebedrijf en is dat nog steeds. Mijn vader Lammert Mandema hielp ons als we handen te kort kwamen. En mijn man Frans Rijkstra heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van dit boek, naast de media en PR activiteiten en allerhande klussen die hij op zich nam. Mijn dochters Pauline en Marjolein, neef Max en nicht Fleur en schoonzoon Ewout hebben allemaal stages of werk verricht binnen het bedrijf. Voor zij die de scheepsbouw kennen weten dat steile pieken worden opgevolgd door diepe dalen. Wij hadden dit jubileum nooit gehaald zonder de loyaliteit, toewijding en flexibiliteit van onze werknemers. Ik ben hier heel trots op en dankbaar voor.

We zijn al 100 jaar op koers, en zetten koers naar de toekomst. Ik wens u veel leesplezier.

Tineke Mandema



Benes flaproer model 2001.

Nog steeds dankbaar voor vertrouwen

In 1999 ben ik begonnen bij Benes machinefabriek als algemeen directeur, hiervoor gevraagd door mijn zus na het overlijden van haar man Hans Benes. Het was voor mij persoonlijk een heftige periode. Ik was wel bekend met technische bedrijfsvoeringen, maar zonder de kennis van Hans moest ik mijzelf inwerken in de wereld van maritieme technologie. Ik ben nog steeds dankbaar voor het vertrouwen en de steun van onze opdrachtgevers om met ons door te gaan. We kregen zelfs direct al nieuwe opdrachten voor het bouwen van roeren. Veel van de in Nederland geproduceerde nieuwbouwschepen worden nog steeds uitgerust met een Benes roer of schroefaskoker.

Wat ik zeker niet mag vergeten is dat gedurende al die jaren ons personeel zich altijd ten volle heeft ingezet en er staat als het nodig is, wij hebben dan ook een vast team van mensen die al jaren bij ons werken.

Er zijn in de afgelopen decennia voor ons als bedrijf heel veel uitdagingen geweest. We hebben ons machinepark in 2001 en 2003 fors uitgebreid om niet meer afhankelijk te zijn van onze conculega's.

En op dit moment zijn wij ons machinepark nog steeds aan het uitbreiden om aan de groeiende vraag te voldoen.

We leggen ons als producent van scheepsroeren toe op het leveren van innovatieve en kwalitatief goed presterende roeren, met in ons leverpakket balans-, visstaart- en flaproeren. Ook het 106 m lange super zeiljacht de Black Pearl vaart met een Benes-roer. We zijn binnen ons bedrijf de laatste tien jaar actiever op de reparatiemarkt, zowel in Nederland als in het buitenland.

Ik ben er trots op om al 25 jaar met dit team te werken en ik hoop dat er nog vele mogen volgen.

Siemen Mandema





Oprichter
Jan Benes

1924 - Zuiderstraat 14 te Hoogezand

Nu zijn het bekende namen in de maritieme wereld. Maar toen de 51-jarige Jan Benes, smid in Hoogezand, in mei 1924 een punt zette achter de schoolloopbaan zijn 16-jarige zoon Jo werd daarmee het fundament gelegd voor het jubileum dat nu wordt gevierd. Want samen begonnen ze een nieuw bedrijf in een deel van de loods van de zwager van Jan, Ferus Smit geheten. Ook geen onbekende naam in de scheepsbouw.

Historie Benes: Het roer altijd weer de goede kant op

Maar het was niet uit weelde dat vader en zoon zo hun bedrijf begonnen. Vader Jan was twee keer fail-

liet gegaan en vervolgens mocht je in die tijd geen nieuw bedrijf beginnen. Want een bankroet was nog een grote schande.

Jan Benes had grote zorgen om zijn gezin, er moesten monden gevoed worden. Zwager Ferus Smit gunde hem een doorstart.

“Opa zag een kans om weer te beginnen”, zegt

kleinzoon Ton Benes, “want hij was beslist een vakman, een goeie smid. De lastechniek was er in die tijd nog niet en ook in de scheepsbouw zat men te springen om dit soort mensen. Opa heeft mijn vader Jo van school gehaald en daarmee legden beiden de basis van alles.”

Waarom Jan Benes zijn zoon Jo van school haalde en in het bedrijf trok, is onbekend. “Misschien was het opa’s ideaal om het samen met zijn zoon te doen, ik weet het niet”, zegt Ton Benes, die zelf 40 jaar in het bedrijf werkzaam was. Het had vermoedelijk niets met de faillissementen te maken, want Jo was minderjarig. En de facturen liepen via zwager Ferus Smit.



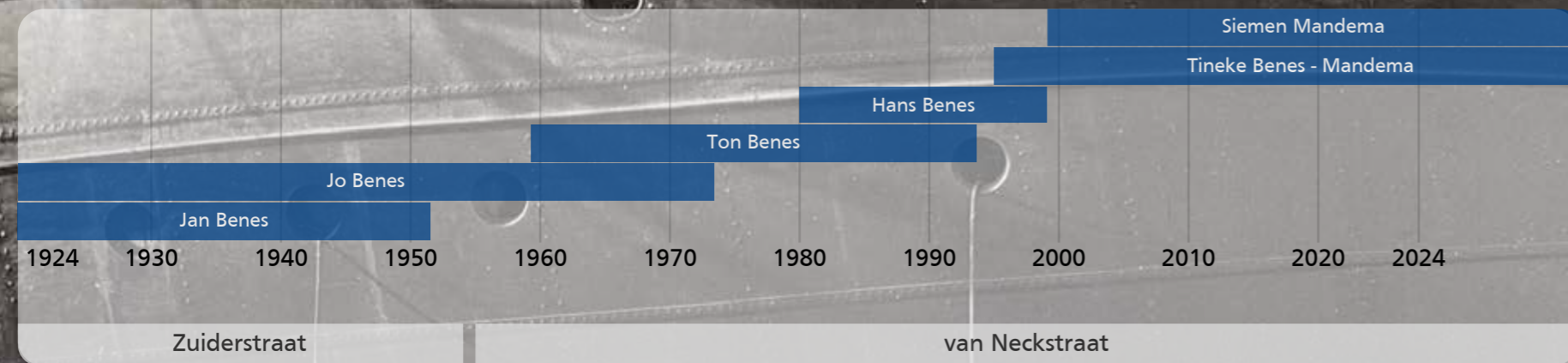


14 april 1956 - opening van de nieuwe locatie aan de van Neckstraat in Hoogezand

Toen Jo Benes in 1929 meerderjarig werd, is hij meteen naar de Kamer van Koophandel, toen nog in Veendam, gestapt en schreef Firma Benes Smederij op zijn naam in. Het toen al vijf jaar oude bedrijf kwam daarmee definitief weer in handen van de familie Benes. En de activiteiten waren nog niet op in dat jaar, want er werd ook een eigen bedrijfspand aangekocht, aan de Zuiderstraat 14 in Hoogezand. Het was tot dan de werkplaats van een koehuidenhandelaar geweest. Er werd meteen een nieuw stuk achter dit pand gebouwd, waar de draaibanken en boormachines werden geplaatst.

Het waren zware tijden, eind jaren '20 begin jaren '30 van de vorige eeuw. Het was de tijd van de Grote Depressie, die veel bedrijven de kop kostte. De jaren '30 van de vorige eeuw waren wisselvallig als het om werk ging. De inkomsten waren zodanig dat Jo als enige vennoot in elk geval niet durfde te trouwen, omdat hij niet voldoende inkomsten zag om twee gezinnen, ook dat van zijn ouders, te onderhouden. Maar in 1937 zette hij de stap aan en trouwde na acht jaar verkering met Alida Agatha Prins. Ton Benes: "Vader was een voorzichtige man, hij deed alles mondjesmaat. Er was in die jaren al





Zes generaties gedurende een eeuw

wel de dreiging van de oorlog, maar ja, daar kun je als bedrijf ook niet op gaan zitten wachten.”

Die oorlog kwam er. De Duitsers confisqueerden alles waar ze maar wapentuig van konden maken. Maar de firma Benes wenste niet voor de Duitsers te werken en dus was er geen werk. Vader Jo verrichtte her en der hand- en spandiensten, hij werkte bijvoorbeeld een poos voor waterleidingbedrijf Waprog en kon zo ook wat geld verdienen voor zijn bejaarde ouders. De firma Benes lag al die tijd stil.

Na de oorlog kwam de scheepsbouw langzaam weer op gang. “Er was veel vraag naar scheepsruimte want doordat er behoefte was aan alles moest er ook veel vervoerd worden”, weet Ton Benes. “Maar er waren veel schepen vernield en in de oorlog waren er ook Nederlandse schepen gevorderd die dus ergens anders lagen.”

In eerste instantie werden vernielde schepen gerepareerd, omdat er in die tijd nog niet veel staal voorhanden was. En het was onveilig om te varen, want overal lagen mijnen. De scheepsbouw trok langzaam weer aan en dus was er ook volop werk

voor Benes, dat zich inmiddels had gespecialiseerd in roer- en stevenbouw.

In 1949 stierf zowel Jan Benes, de grondlegger van het bedrijf, als zijn vrouw, Margaretha Hendrika Smit, telg van de Ferus Smit-familie.

Er werd in 1954 besloten een nieuw pand te bouwen aan de Van Neckstraat, de huidige locatie. De spanten van het gebouw werden in eigen beheer gemaakt en geplaatst. De officiële opening vond plaats op 14 april 1956. Het was een moderne werkplaats van 500 vierkante meter met veel licht en dus prettig om in te werken. Bovendien lag de loods aan het water.



1981

Die loods was hard nodig, want de schepen werden groter en groter en dus namen de onderdelen steeds meer ruimte in beslag.

De schepen gingen van 250-300 ton naar 500-600 ton (nu praat je over tienduizenden tonnen).

“Je moest erin mee”, weet Ton Benes. Na de oorlog kwam ook de lastechniek op, waarmee langzaam een eind kwam aan het klinken van schepen.

Het duurde echter niet lang, voordat de eerste keer na de oorlog de klad in de scheepsbouw kwam.

Er kwam in 1958 een bestedingsbeperking: er werden bij de werven tientallen orders geannuleerd met werktijd verkorting als gevolg.

Die bestedingsbeperking hield in dat spaarzaam iets gekocht mocht worden, want de lonen en de overheidsuitgaven waren te snel gestegen. “En als er minder gekocht wordt, heb je ook minder schepen nodig om spullen te vervoeren”, weet Ton Benes.

Sommige werven waren al begonnen met de bouw van schepen en moesten noodgedwongen door, al

waren de orders geannuleerd. Ze zaten als het ware in de val. Ton Benes: “Als je stopte waren alle al gepleegde investeringen weggegooid geld. Met een schip had je nog iets te verkopen.” Bij Benes heeft nog heel lang een steven voor een schip van de werf Kerstholt uit Groningen in de loods gelegen. Ton Benes: “Die steven is uiteindelijk opgeruimd. Sneu werk was dat.”

Ton Benes kwam in 1959 in dienst, al was dat van korte duur omdat hij zijn militaire dienstplicht nog moest vervullen. Uiteindelijk kwam hij na 22 maanden soldaten-opleiding definitief bij Benes aan het werk. Hij moest het vak nog leren: van lassen en draaien tot inkoop van materialen.

Het moeilijkste vond hij werk aannemen. “Je had met veel vaste klanten te maken, maar die legden af en toe ook een tekening bij een concurrent neer en dan verloor je soms een opdracht”, weet Ton Benes, die lang als directeur fungeerde. “Zoiets gebeurde nooit in tijden van drukte, altijd in tijd van slapte.”

Er kwam in 1968 een tweede bestedingsbeperking,

maar met zuinigheid en vlijt kwamen ze daar goed doorheen. Ton Benes: “Vader was een voorzichtig zakenman en ik ben met hetzelfde sop overgoten.” De aard van het werk veranderde. De door Benes geleverde schroefaskokers en de complete roersets met hennegatskoker en stuurmachinefundatie werden door de werven veelal zelf ingebouwd. In 1972 kreeg Benes de opdracht voor de toelevering van acht stuks schroefaskokersets en roersets voor bevoorradingsschepen. Dat was een prachtige opdracht.

Er werd in 1973, na een dienstverband van 49 jaar, afscheid genomen van de oudste directeur en oprichter van het bedrijf Jo Benes. Hij had een mooi bedrijf neergezet en het bedrijf meerdere keren door moeilijke tijden heen geloodst.

Er kwam voor de derde keer zware periode in 1978. Het is opmerkelijk dat de periodes van neergang elke keer na tien jaar opdoemden. Ton Benes: “Dat is puur toeval, het zijn misschien de cycli. Het is nu eenmaal zo de scheepsbouw nooit exact is afgestemd op wat de markt wil.”

Ton Benes kreeg in 1980 versterking van zijn broer Hans binnen het bedrijf. Samen werkten ze aan de uitbreiding met een nieuwe productiehal van 600 m² en een kraanhoogte van 11 meter en een hijsvermogen van 30 ton. Er werd ook nog een grote draai-bank gekocht. Al die acties bij elkaar bleken een gouden greep, omdat de te draaien stukken steeds groter en zwaarder werden. De nieuwe productiehal werd in 1981 geopend door Jo Benes.



De investeringen gingen maar door in die jaren. Er werd in 1984 een kottorbank aangeschaft die al veel te lang werd gemist. Desondanks lag het werk in de tachtiger jaren niet voor het oprapen. Er werden overlevings-uitstapjes naar andere

producten gemaakt: van mangatringen tot masten voor viskotters en stuurhutten tot reclamezuilmasten. Het werk begon in 1990 weer aan te trekken, niet alleen stevens en roeren, ook graanschotten. In 1991 kwam het bedrijf in handen van Hans Benes.

Onder zijn leiding is het bedrijf gemoderniseerd en verder uitgebreid. Behalve aan het management droeg hij ook zijn steentje bij aan de productie van verschillende onderdelen; hij was zowel op kantoor als in de productie actief.



Siemen Mandema, vanaf 1999 directeur, herinnert zich Hans Benes goed, ook omdat hij zijn zwager was. Hans Benes was getrouwd met Tineke Mandema toen hij in 1999 stierf. "Hans was een topper", zegt hij over zijn voorganger. "Hij was een heel harde werker met een enorme drive. Hans heeft veel tijd en energie in het bedrijf gestoken."

Volgens Mandema was Hans Benes geen klus te gek. Hij dook ook rustig zelf onder een schip, want het was een sport voor hem om klussen zo snel mogelijk te klaren. Hij was niet altijd makkelijk in de omgang. Mandema: "Hans is een keer van de werf af gestuurd bij Ferus Smit, toen de kraanmachinist hem naar zijn zin niet snel genoeg hielp. Vanaf dat moment nam hij elke keer een grote zak snoep mee voor de kraanmachinist."

Maar Hans Benes werd ziek en overleed in 1999. Op zijn sterfbed vroeg hij aan Tineke om de zaak voort te zetten. Siemen Mandema werkte op dat moment als kwaliteitsmanager in Vianen en werd door haar gevraagd bij te springen. "Ik zag het wel zitten", zegt hij, "en we hebben snel geschakeld."

Binnen de kortste keren woonde Mandema in Hoogezand en ging het bedrijf samen met Tineke runnen.

Siemen Mandema besepte amper waar hij in stapte. "Ik wist absoluut niet waar ik moest beginnen. Ik wist hoe een roer eruit zag, maar daarmee was alles gezegd", blikt hij terug. Hij had een technische opleiding en moest alles nog leren. Omdat Hans alle kennis in zijn hoofd had, moest Mandema het zonder welk archiefje dan ook stellen.

Het werd een jaar van immens afzien. Lichamelijk heeft Mandema met zijn spierziekte flink ingeleverd. Mandema: "Het was zwaar, maar ook wel fantastisch." Hij dwong zichzelf achter alle machines plaats te nemen, om te ervaren wat je met die machines kon. Vanuit zijn onwetendheid stelde hij zelfs een keer de vraag waarom een bepaalde knop op de draaibank zat en daarna konden ze, dankzij die knop, conussen van een meter dik draaien.

Mandema: "Ons streven is alles zelf te maken. Alleen het ijzer kopen we in." Maar de markt is wel

veranderd. Want de schepen worden sneller, waardoor het profiel van het roer steeds belangrijker wordt. "Je moet steeds beter worden en tegelijk heel scherp zijn op de kosten. Je moet voortdurend rekenen, maar ja, zo werkt de hele scheepsbouw", zegt Mandema.

Het machinepark werd in de jaren daarna flink uitgebreid en in 2002 was er de kans om 'buurman' Steenhuis Elektromotoren over te nemen.

Tineke Mandema weet nog: "Ze zeggen wel eens 'De buurman komt maar één maal te koop'. Dus biedt dit misschien wel voordelen." Ze voorzag een kans om bij andere bedrijven binnen te kunnen komen en daar werk op te halen. En onderling personeel uitwisselen is ook handig in zowel drukke als slappe tijden.

Steenhuis repareerde en verkocht elektromotoren en kon (ook als uniek maakbedrijf) kapotte wikkelingen repareren. Van dit soort wikkelbedrijven waren er maar twee of drie in Noord-Nederland. Een andere expertise was het uitbalanceren van assen.

Voor beide bedrijven werd de overkoepelende naam Benes Groep gebruikt. "Maar elk bedrijf hield wel de eigen naam", zegt Tineke Mandema.

Steenhuis werd tien jaar door Benes gerund.

Het was een andere tak van sport, maar in de gebruikelijke taakverdeling (Siemen de technische kant en Tineke het organisatietalent) werd er samen met het specialistisch personeel er goed gedraaid.

Steenhuis had goede marges, beter dan in die tijd binnen de scheepsbouw werd verdiend. Zo werden de slappe tijden in de scheepsbouw bij Benes opgevangen. Siemen Mandema: "Of Steenhuis echt van toegevoegde waarde voor ons was, daar kun je over redetwisten. Maar in een periode dat het slecht ging in de scheepsbouw, verdienden we ons geld met Steenhuis."

De Biesheuvel Groep meldde zich in 2012 als kandidaat-koper waarna het bedrijf in delen werd verkocht.

Een hoogtepunt was het roer dat Benes voor de Black Pearl mocht leveren, een meer dan 100 meter

metend superzeiljacht dat door Oceanco in 2017 werd opgeleverd. Een uniek roer, vertelt Mandema. De eigenaar wilde niet dat hij zou moeten stoppen met zeilen als het schip eens aan de grond zou lopen. Dus ontwierp Mandema een roer dat aan de onderkant kon afbreken, waardoor driekwart van het roer bleef functioneren.

En het laatste hoogtepunt is voorlopig het 100-jarig bestaan. "We kunnen na 25 jaar nog heel goed met elkaar in het bedrijf", zegt Mandema, "en dat is ons heel veel waard."

IJzer in oorlog verborgen

Benes vertikte het om in de oorlog voor de Duitsers te werken. Toen de oorlog begon, was er binnen het bedrijf zelfs nog een flinke voorraad ijzer. Die werd in de eerste oorlogsdagen bedolven onder een grote hoeveelheid grond. "Als je niks had, kon je ook niks leveren", zegt Ton Benes, oud-directeur. "Bovendien konden ze je dan ook niks afpakken." Direct na de oorlog kwam dat ijzer goed van pas.

Er werden in die tijd veel zogenoemde wipkarren gemaakt - een uiterst eenvoudige manier van transport - en om de houten wielen kon een metalen hoepel worden gesmeed waardoor de slijtage van de wielen minimaal was.

De herstelwerkzaamheden in Nederland werden dankzij die wipkarren enorm vergemakkelijkt. Niet alleen de agrarische sector werd in deze schrale tijd bediend, alles werd aangepakt, zelfs sleephaken voor sleepboten werden gemaakt.

In het Nieuwsblad van Duurswold plaatst Benes op 24 februari 1945 de nevenstaande advertentie.





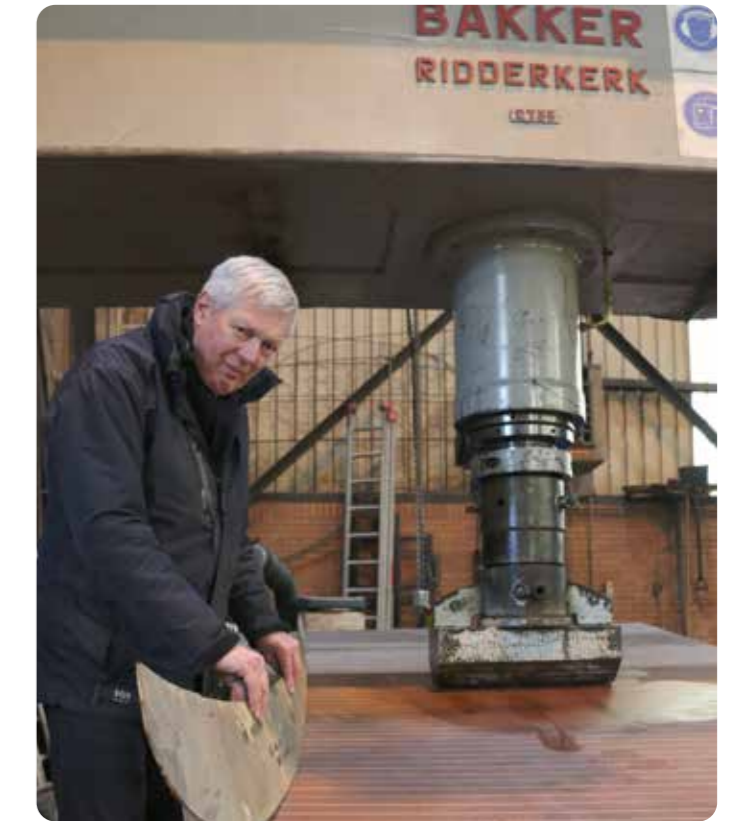
De uitleg over roeren is een les in natuurkunde op het kantoor van Benes Marine Technology. Nico Geertsema is de docent, die met veel geduld bijvoorbeeld de Venturi-werking uitlegt, want dat principe heeft veel effect op het roer.

Het is zelfs een werking die in het wielerpeloton, maar ook in de vliegtuigbouw wordt toegepast. Neem de helmen van de tijdrijders. Die moeten ervoor zorgen dat er één rechte lijn ontstaat vanaf het

Hogeschool van de roeren

achterhoofd naar de onderrug en dat er geen kuiltje in de luchtstroom ontstaat ter hoogte van de nek. Want dat kuiltje zorgt voor onderdruk en werkt dus als een rem. Er is bij een vliegtuig, al naar gelang de stand van de vleugel, sprake van onderdruk maar ook bovendruk. In de juiste stand wordt de luchtstroming naar beneden afgebogen en dat geeft een reactiekracht naar boven. Zo wordt het vliegtuig als het ware gelift. Dat zal met een schip niet gebeuren, al was het alleen maar omdat een roer verticaal wordt aangebracht.

Het roer heeft voor het schip een remmende werking, want het is een obstakel in het water. De druppelvorm (van bovenaf bekeken) met de ronde kant achter de schroef zorgt dat het water soepeler langs het roer stroomt. Nico Geertsema, baas van de werkplaats bij Benes, legt exact uit hoe de waterstroom vanuit de schroef langs het roer wordt geleid.



Geertsema: "De werking wordt in testbassins en windtunnels onderzocht. Veel profielen van het roer worden er proefondervindelijk bepaald.

De scheepsbouw telt veel van dit soort empirische bevindingen. Het is een vorm van voortschrijdend inzicht."

Geertsema duidt meteen de functie van het roer:

"Een schip stuurt niet zo makkelijk. Het is algemeen bekend dat je een tanker niet zo snel van koers verlegt. Het roer is onderdeel van het sturen.

Vandaar ook de uitdrukking dat een schip uit het roer kan lopen." De werking van het roer in samenhang met de propeller (schroef) gaat dus vooral om koers houden. En om de waterstroom zo te geleiden dat die soms in je voordeel werkt.

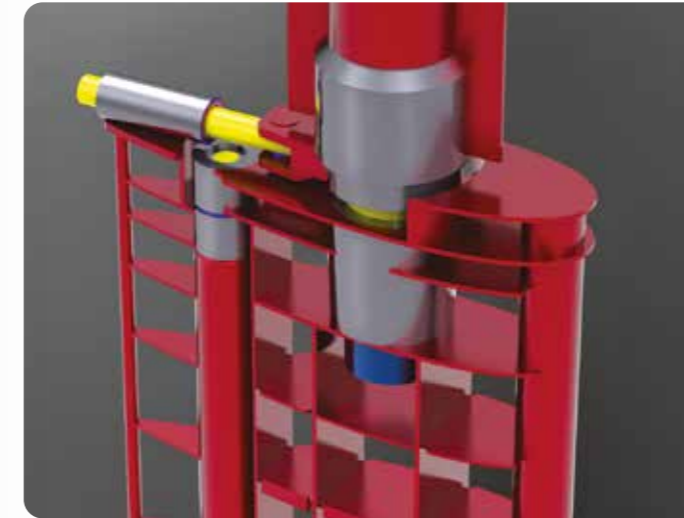


Een roer heeft, vanaf de zijkant bekeken, in principe de vorm van een rechthoek of een trapezium, waarbij de roerkoning (as waarop het roer draait) aan de voorkant van het roer zit of ergens tussen de voorkant en een kwart van de lengte van het roer (balansroer). Dan is er nog het flaproer, een roer dat aan de achterkant een beweegbare strook (de flap) heeft die extra kracht aan de sturing van het schip geeft.

Er zijn nog tal van variaties op genoemde roeren, want ze hebben een bijzondere vorm (profiel) en worden al lang niet meer gemaakt van één enkele plaat. Zo zijn er speciale roeren voor 'turbulente stukken water' in de woorden van Geertsema.

En er zijn classificaties voor het varen in ijs waarbij plaatdiktes en verstevigingen toenemen naarmate er dichterbij de poolcirkels en later in het winterseizoen wordt gevaren. Geertsema: "De krachten van buitenaf bepalen mede het ontwerp."

Alles wordt berekend in de scheepsbouw. Geertsema: "Dat moet ook wel. Zeker als je in ijs vaart. Je gaat dan een stukje achteruit, neemt als het ware een aanloop en beukt tegen het ijs aan. Al die krachten moeten goed uitgerekend en verwerkt worden."



En ook wordt het materiaal aangepast, want er wordt meer van het staal gevraagd en dus moet het sterker zijn dan in normaal water en ijskoude weersomstandigheden.

De kennis over de roeren is in de eeuwen opgebouwd. Het gaat over vormen, materialen, regels en toepassingen. Geertsema: "Die kennis vergaar je amper op scholen. Het is veel praktijkwerk. Vaar je in laag of diep water? Om die reden heeft een binnenvaartschip vaak meerdere roeren die dan weer minder groot zijn. Sterkteberekeningen kun je op school leren bij werktuigbouwkunde, maar de rest leer je in de praktijk."

En het is precisiewerk. De nauwkeurigheid gaat soms tot honderdsten van een millimeter, weet Geertsema. "Je kunt niet met een slijptol even nog wat correcties aanbrengen", zegt hij. Er mag geen enkele speling zijn, want in het krachtenspel onder het achterschip heeft dat onherroepelijk catastrofale gevolgen.

Geertsema: "Je probeert van een goed ontwerp zoveel mogelijk vast te houden, omdat de meeste schepen die hier gebouwd worden vaak in dezelfde wateren varen. Maar ja, Ferus Smit doet het anders dan Bodewes, ze hebben allemaal hun eigen specificaties. Pas als een van de werven een serie van tien bouwt, dan kan het basisontwerp gelijk blijven." Verreweg de meeste roeren zijn one-off's, ofwel unieke exemplaren.

En de uitvoering bij een luxejacht is anders dan bij een koopvaardijship. De werking is gelijk, de materialen en de afwerking verschillen. Geertsema: "Bij een jacht zijn er veel meer bijzondere eisen, meer documenten en speciale materialen. En daarnaast worden veel producten aan boord van zo'n schip beoordeeld op uiterlijk, en worden gepolijst en gepolitoerd."

Ercan Kaya is de enige werknemer van Benes die zo nu en dan een zwembroek mee naar zijn werk neemt. Hij reist de hele wereld over voor Benes, komt in oorden waar schepen met een gemankeerd roer liggen en als er schepen liggen, dan is er uiteraard ook water om in te zwemmen.

Van dat zwemmen komt meestal niets terecht.

Want Kaya wordt geacht een reparatie of een on-

derhoudsbeurt aan een roer te verrichten. De eigenaar van het schip wil zo snel mogelijk weer varen, want dan kan er geld worden

verdiend. En dus maakt Kaya doorgaans lange dagen in de buurt van het roer van een schip.

“Maar soms gebeurt het dat er materialen niet aanwezig zijn en dat je niks kunt doen”, zegt Kaya.

“Op zo’n moment ga ik heus wel even rondkijken in de buurt. En soms ga ik zwemmen. Maar meestal is het aanpoten.”

Ercan Kaya is misschien wel de man met de zwaar-

ste taak binnen Benes: hij moet maar klaar staan als hij gebeld wordt en moet zo snel mogelijk afreizen naar het vliegveld en ter plekke van het te repareren schip zien te komen.

En het is altijd maar weer afwachten hoe de omstandigheden zijn en hoelang de reparatie duurt.

En vaak genoeg staat hij op een ponton achter het schip of in een open dok in weer en wind zijn werk te verrichten.

Hij werkt al vanaf 2002 bij Benes. En sinds 2010 zit hij regelmatig in het buitenland. Ercan Kaya is in alle uithoeken van de wereld geweest; Verre Oosten, Midden-Oosten, Verenigde Staten, Oostblok, Afrika, Caribisch gebied, noem maar op. Zo’n zes tot acht keer per jaar trekt hij erop uit; of voor een reparatie of voor een gepland onderhoud, ofwel een inspectie.

Als Ercan Kaya bij een klus arriveert, ligt het schip meestal in een dok. Kaya gaat dan eerst het roer nameten en de schade opnemen. Hij maakt dan in de avonduren een reparatieplan. Kaya: “Je hebt veel overleg met de klant en de werfmedewerkers. En bij het demonteren van het roer kom je ook nog wel eens extra dingen tegen. Je bent eigenlijk continu bezig.”

Het ene land verschilt met het andere. Kaya werd in Ghana eens door de politie opgehaald van het vliegveld. “Ik dacht: wat heb ik fout gedaan?”, vertelt hij. Maar het was die periode onrustig in Ghana. En Kaya is al niet meer verbaasd over de lokale omstandigheden. Hij zegt: “Aan het klimaat ben je na twee dagen gewend. Er zijn gelukkig ook scheepsagenten die regelen ter plekke een kantoor-tje met verwarming of airco.”

Hij is, schat hij, negentig procent van de dag aan het werk. Soms krijgt hij assistentie. En, wanneer dat nodig is, stuurt Benes hem een mobiele kottermachine (verspaningsmachine) na.

Hij maakt ter plekke aanpassingen aan het plaatmateriaal en soms moet hij een dag wachten op materialen. “Als ze dan zeggen dat ik die dag wel in mijn hotel kan blijven, ga ik zeker in de buurt rondkijken”.

Waar hij ook is, hij is volledig op zichzelf aangewezen. “De klus, de administratie, de regelgeving, de rapportage, de omgang met de mensen, je moet het allemaal zelf regelen, waar je ook bent”, weet Kaya. En er is geen enkel land dat hij zou afwijzen voor een buitenlandse klus: “Ik vind het

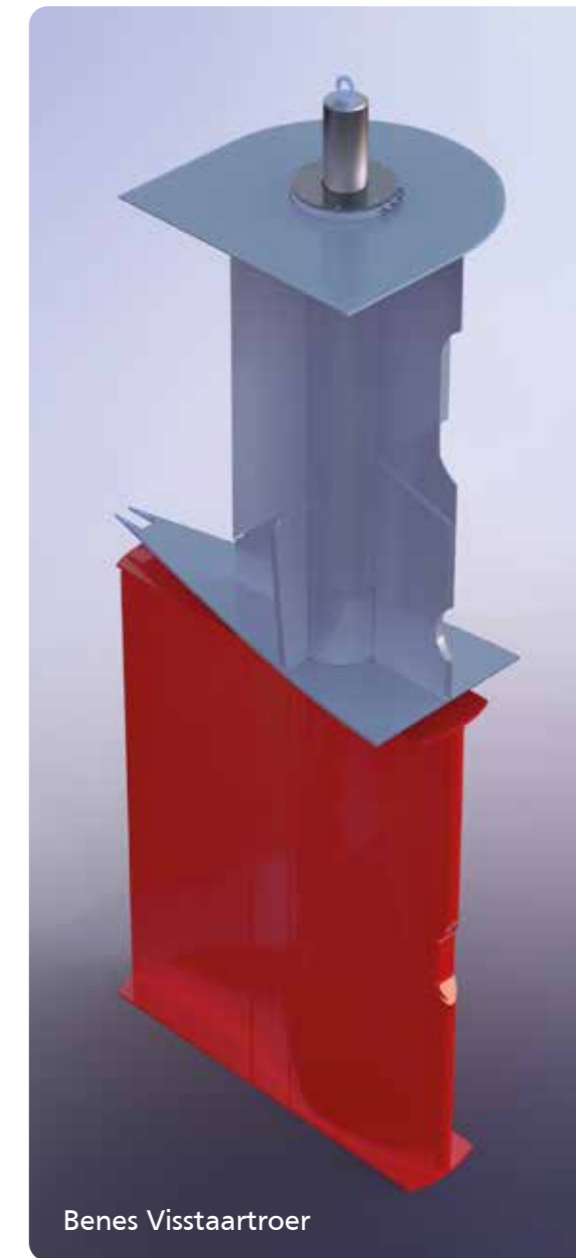
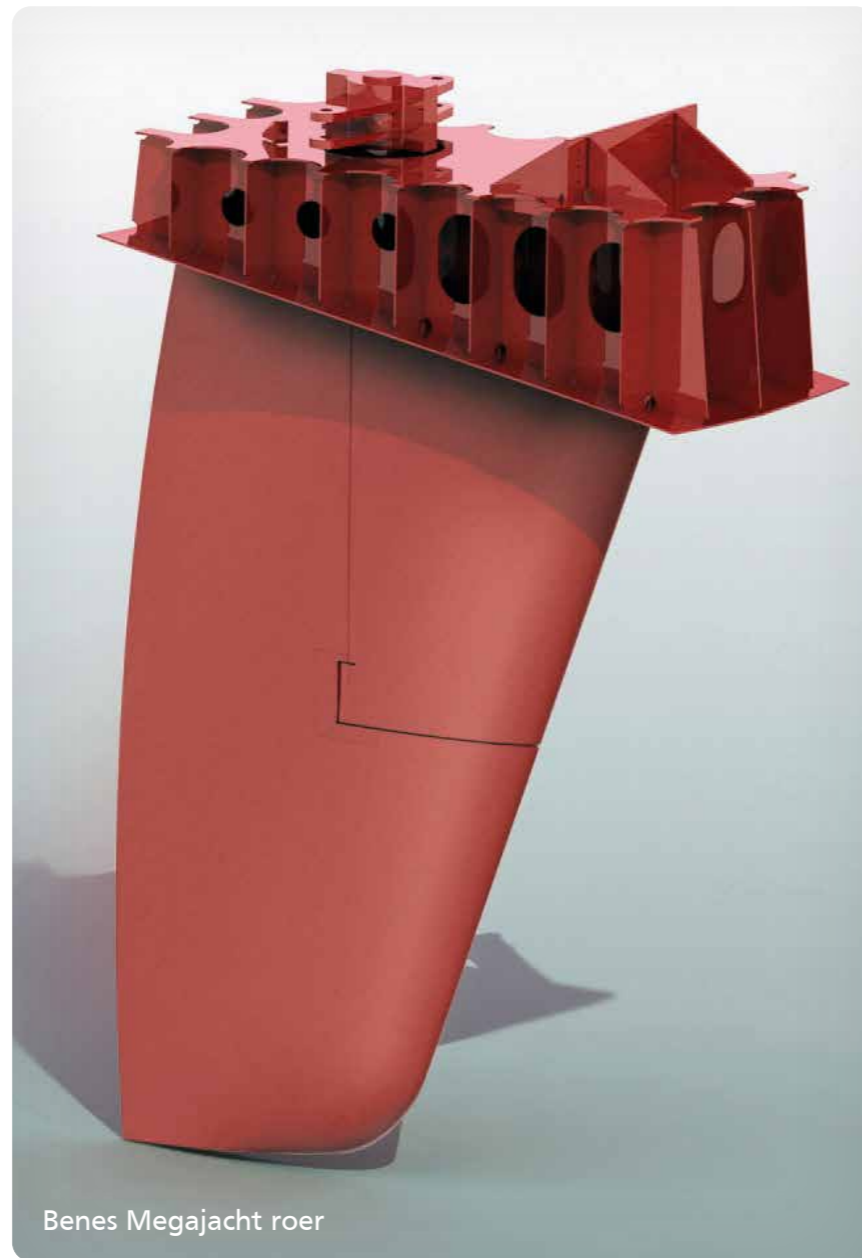
prachtig om te reizen.”

De koffers staan altijd klaar, een voor de wintermaanden en een voor de zomermaanden. Want kleding ter plekke is het grote verschil. Turkije is zijn favoriete land om heen te gaan. “Dan heb ik een gevoel van thuiskomen. En al ben ik een derde generatie Turk in Nederland, zodra ik op het vliegveld in Turkije aankom, voel ik me een local.”



Wall of fame

Benes maakt helemaal zelf vanuit een hoeveelheid staalplaten de meest geavanceerde roeren. Ze worden stuk voor stuk voortdurend geïnnoveerd en aangepast aan wensen en omstandigheden. Een overzicht van enkele fraaie exemplaren.



1-4	vd Werff	Westerbroek
4-4	Scheepswerf Vooruitgang	Foxhol
4-4	Camels en Hoop	Makkum
4-4	Scheepswerf "daardan"	Haarlem
4-4	Scheepswerf Hoogerand	Mantenshoek
4-4		
4-4	vd Werff's scheepsbouw	Westerbroek
4-4	Gebr. vd. Belst	West-Graftelyk
4-4	N. U. Terus Smit	Foxhol
10-5	Reparatie werf Sander	Delfzijl
10-5	Scheepswerf Bylholt	Foxhol.
10-5	Scheepswerf vd Werf	Gorredyk.
10-5	fa R. Borcherts	Sappemeer
10-5	N. U. Scheepsw. v/n. H.H. Boelwes.	Middingen
10-5	vd Werff	Westerbroek
10-5	Scheepswerf Apol	Wurdum

12-9	Pattje	Waterhuise	31
12-9	Pattje	Waterhuise	14
12-9	Camels	Makkum	0
22-9	N. U. Terus Smit	Foxhol	40
24-9	Th. Fuhers	Foxhol	31
26-9	Gideon	Groningen	3
6-10	Apol	Wurdum	24
?-9	CCm elz	Makkum	
11-10	Scheepswerf Hoogerand	Mantenshoek	312
11-10	Scheepswerf Hoogerand	Mantenshoek	30
14-10	vd Werff	Westerbroek	264
16-10	Vooruitgang	Foxhol	576
20-10	E. J. Hylkama	Mantenshoek	312
4-3	Scheepswerf Foxhol	Foxhol	
3-11	Scheepswerf Foxhol	Foxhol	312
Dio Data 0. a 16-12	Koos Nederland	Sappemeer	
Dio Data 0. a 2-12	vd Werff	Westerbroek	20
Dio Data 0. a 10-5	Hooites Beukema	Hoogerand	
Dio Data 0. a 21-10	Coops	Hoogerand	48
Dio Data 0. a 30-6	Dries	Sappemeer	7
Dio Data 0. a 10-9	fa Velthuis	Mantenshoek	4
Dio Data 0. a 3-11	Scheepswerf Vooruitg	Foxhol	
19-8	N. U. Victoria	Sappemeer	14
29-9	J. Borcherts	Sappemeer	
29-9	Zybra en Bolhuis	Ueendarn	28
29-9	Bylholt	Foxhol	10

Historische namen in de oude administratie van Benes

Leo van der Burg, projectmanager FME Noord
"Kleine bedrijven naar hoger peil"

"Kleinere maakbedrijven, zoals Benes, zijn vaak de toeleveranciers maar dus ook sterk afhankelijk van de grote bedrijven. Zo werkt het ook in de scheepsbouw. Er zijn in Noord-Nederland veel mooie maakbedrijven, vaak onbekend.

Ik ben zelf, met een aantal partners als de Metaal en Scheepsbouwopleiding (MSO) en Conoship in de scheepsbouw bezig met de vraag: hoe kunnen we robotisering en automatisering introduceren en op een hoger peil brengen? Het is best lastig om kleinere bedrijven daarbij te helpen. De scope om om zich heen te kijken is daar niet vanzelfsprekend. Die bedrijven zijn heel gericht bezig hun productie uit te breiden door meer series te willen maken in plaats van rond te kijken of er in andere sectoren ook producten zijn te maken.

Het is best een heikel punt. Veel kleinere bedrijven redden het niet. Onze inzet is om daar een kentering in aan te brengen. De scheepsbouwbedrijven zitten goed in het werk, maar er wordt niet dik

verdiend. Er zit veel handwerk in de productie van een schip, terwijl er een probleem is met de arbeidsmarkt. Zijn er straks nog genoeg mensen die de sector uitdagend genoeg vinden om in te werken?

Je moet dus goed kijken naar automatisering én naar de seriegrootte. Maar de sector is lastig te moderniseren. Er zijn bedrijven als Bies in Marum en Oreel in Hallum - beide metaalbedrijven - waar een hal met fatsoenlijke temperaturen en goede faciliteiten zorgt dat vrouwen het ook prettig vinden om er te werken. Dat is hét probleem van de scheepsbouw, een mannenwereld die moeilijk te moderniseren is. Een werf als Bijlsma herkent de problemen en richt zich nu o.a. op wind energiesystemen voor op schepen. Er zijn volop uitdagingen en volop kansen. Maar de grote vraag is: hoe ga ik de concurrentie aan? De sector zal moeten vernieuwen, want je concurreert met een zwaar gesubsidieerd land als China maar ook met je buurlanden waar bijvoorbeeld de energiekosten beduidend lager zijn."

Patrick Hummel, key-accountmanager Thyssenkrupp Materials Nederland B.V.

“Benes is meer bereid om in oplossingen te denken”

“Ik werk 30 jaar bij Thyssenkrupp Materials Nederland en werd eens meegenomen door een collega naar Benes. Dat was een stap terug in de tijd met een gevoel van nostalgie. Ik vond het destijds heel mooi, indrukwekkend en het voelde vooral heel familiair.

Benes maakt een fantastisch product van enorm hoge kwaliteit en is tot ver buiten Nederland bekend. Die roeren spreken ook tot ieders verbeelding. Ik word zelfs gebeld door iemand van Benes om in te loggen als er ergens een tewaterlating is van een schip met een roer van Benes eronder. Dat en dat roer zit eronder, hoor je dan. Benes heeft dan weer iets bijzonders onder een schip hangen.

Een visite bij Benes is als thuiskomen. Je stapt geen groot bedrijf binnen met vergaderruimtes en werkhoeken. Nee, iedereen zit als het ware aan de keukentafel. Iedereen krijgt mee hoe er zaken worden gedaan. Het maakt het werken voor Benes vrijer.



Bedrijven als Benes kom je niet zo veel meer tegen. Bij Benes is het leven en laten leven, men staat heel anders in de wedstrijd dan menig groot multinational. Menselijker is hier het juiste woord.

Benes is meer bereid om in oplossingen te denken. Andere producenten hebben misschien wel dezelfde expertise als Benes, maar Benes is flexibeler.

Men hanteert het principe van totaal-ontzorging voor de klant met ruimte voor die persoonlijke noot.”



thyssenkrupp

Egbert Vuursteen, directeur van Royal Wagenborg “Wagenborg, hier doen we het voor, zeggen ze bij Benes”

“Ik ken Benes natuurlijk, maar ik heb binnen ons bedrijf ook even geïnformeerd hoe het werken met hen in de dagelijkse praktijk gaat. Nou, niets dan lof. No-nonsense, kwalitatief top, komt afspraken na, heeft het archief op orde. Een en al complimenten. Als ik het samenvat dan zou je kunnen zeggen: eerlijk, betrouwbaar, topproduct en een nette prijs. Met die prijs gaat het ook echt op z’n Gronings. Wagenborg, hier doen we het voor, zeggen ze dan bij Benes.

Er wordt wel eens geklaagd over het werven van goed personeel. Maar met leveranciers is het soms ook lastig: te laat, verkeerde maten, vergeten... Bij Benes maak je dat soort dingen niet mee. Het is niet voor niks dat zo’n bedrijf het al zo lang volhoudt. Deze industrie kent hoge pieken en diepe dalen en dus veel slachtoffers. Benes bestaat honderd jaar en dat is heel knap. Dan doe je in deze industrie iets heel goeds.



Er zijn ook niet zo veel van dit soort maakbedrijven meer. Ik weet het niet zeker, maar Benes zal ooit begonnen zijn met draaien en verspanen. En dan zie je dat het heel belangrijk is dat je trouw blijft aan datgene waar je vandaan komt. Dat geldt voor ons net zo, het is bij ons nog veel shipping. Benes is ook nog eens een familiebedrijf. Zo’n bedrijf wordt anders aangevlogen. Het gaat altijd om de lange termijn. Ons bedrijf is van belang voor 3000 gezinnen. Dat neem ik dagelijks mee naar m’n werk.

Benes is gewoon een mooi Gronings bedrijf, heel nuchter, heel betrouwbaar en als het in drie woorden kan, waarom dan in meer woorden?”

Johan Schouwenaar, directeur Royal Bodewes

“De roeren komen nu allemaal van Benes”

“Vroeger kwamen de roeren overal vandaan, tegenwoordig komen ze allemaal van Benes. Het grote pluspunt is dat ze bij Benes altijd behulpzaam zijn, ze staan dag en nacht klaar. Super professioneel. Prijstechnisch is Benes ook scherp. Het is een klein bedrijf met weinig overhead. Je kent elkaar daarvoor beter. Bij Benes is men altijd bereid om een stap extra te doen, om alles in detail te bespreken en gesprekken lopen nooit vast als we een design van een roer willen optimaliseren. Zij staan overal voor open.

Ze produceren ook de schroefaskoker voor ons die ze dan direct inbouwen in een gedeelte van de achterpiek. Dus ook voor kleinere en complexe sectiebouw kunnen we bij hen terecht. Zij hebben hier de juiste mensen voor en leveren goede maatvoering en hoogwaardig laswerk.

Benes is een bijzonder onderdeel van de maakindustrie. Na corona steeg alles overal in prijs en toch vonden we elkaar steeds.



We hebben een hele goede en open relatie met hen. De automatisering in de maakindustrie is voor ons heel belangrijk. Benes heeft als machinebankwerkerij de juiste machines, draaibanken, etc. alles wat voor ons noodzakelijk is. Dit in combinatie met het vakkundige handwerk maakt Benes een topbedrijf. Daarnaast is Benes ook een familiebedrijf. In de tijd dat Hans Benes de zaak runde, merkte je al zijn grote inzet om alles goed te doen en op tijd te willen leveren. Hij stond zelf altijd in de werkplaats. Dat is na het helaas vroegtijdig wegvallen van Hans heel goed voortgezet door Siemen Mandema, Tineke Mandema, Nico Geertsema en hun team. Benes is dus een hele fijne en betrouwbare partner voor ons en we hopen dan ook dat we dit nog heel wat jaren kunnen continueren met elkaar.”

Wytze Rijke van directeur TCNN

(TechnologieCentrum Noord-Nederland)

“Vakmanschap Benes is ook elders in te zetten”

“Benes is een mooi maakbedrijf, niet de eerste de beste. Vaak ook nog buiten de noordelijke regio bezig.

De basis van Benes is ‘old school’ metaal verwerken. Je hebt nog veel bedrijven als Benes: trots, vakwerk, vanwege de arbeidsmarkt veel Oost-Europeanen, niet te veel ouwehoeren en een sfeertje van ‘we doen het met z’n allen’.

Maar uiteindelijk gaat dit wel veranderen.

Automatisering is heel belangrijk. Bedrijven als Benes kunnen weinig uitbesteden aan andere partijen, want platen buigen en kotteren doe je zelf. Het kan niet anders dan op deze manier, alles wordt CNC gesneden.

Er zit bij series een stukje herhaling in dit werk, maar het blijft echt vakmanschap, het is hoogstaand werk binnen de scheepsbouw. Toch, het blijft een sector die heel scherp oog moet houden voor vermijdbare kosten.

We moeten blij zijn dat we in Europa nog wat maken, gezien de mondiale ontwikkelingen.

Het wordt meer en meer nodig dat we maakbedrijven als Benes hebben. Wat dat betreft heeft Benes het tij mee. Nederland en Europa voelen de waarde van eigen maakbedrijven.

Er komt wel een vergroeningsslag in de scheepsbouw en scheepvaart. Als kleintje zul je er tussen moeten zien te komen. Roeren zullen daarom vermoedelijk ook veranderen. Maar bedrijven als Benes staan voor leveringsbetrouwbaarheid. Dat is de toekomst. En het vakmanschap van Benes is misschien ook wel in te zetten in andere sectoren.”



Sandra Thornhill-Mollema, leden-adviseur van Netherlands Maritime Technology (NMT):

“Benes is geen bedrijf van protocollen en processen”

“Benes is voor mij allereerst een familiebedrijf. Het bedrijf heeft een ziel, er is historie, passie en plezier. Bij grote bedrijven zie je dat veel minder. Benes is geen bedrijf van protocollen en processen. NMT telt bijna 500 leden, van heel klein tot heel groot. Het grootste deel is midden- en kleinbedrijf. En in die groep zie je dat familiebedrijven de ruggengraat van Nederland vormen. Er wordt niet in termen van snelle winsten gedacht, maar in termen van generaties. Continuïteit en kwaliteit staan centraal.

Ik ben een gevoelsmens en toen ik voor de eerste keer binnen kwam bij Benes, voelde het meteen vertrouwd. Het is niet allemaal blinkend en spic en span, want in alles zie je dat het een maakbedrijf is. Het is er klein, met heel korte lijnen en vanuit het kantoor zie je ook de werkplaats. Je voelt direct dat je een familiebedrijf binnenstapt en je krijgt alles van elkaar mee.

De afgelopen jaren is een hernieuwde waardering voor maakbedrijven ontstaan. Dat is ook waar we ons als NMT voor inzetten. Er wordt nu voor het eerst in decennia in de maritieme sector weer industriepolitiek bedreven door de overheid. Iedereen ziet nu dat je niet afhankelijk moet zijn van het buitenland, maar zelf als land een maakindustrie moet koesteren.”



Hamer net zo oud als Benes

Er is niets en niemand die 100 jaar Benes heeft overleefd, nou ja, toch wel iets. Namelijk een polijsthamer. "Een smeedwerktuig dat werd ingezet om oneffenheden op grotere vlakken weg te slaan", zegt Allard Schipper.

Schipper kwam in 1990 in dienst en werkt inmiddels alweer 34 jaar bij Benes. Hij heeft de smeedhamer in beheer. De eerste tien van zijn werkzame jaren bij Benes werd de hamer nog wel eens ter hand genomen. "Ik heb hem nu niet meer nodig", weet hij, "je pakte de hamer als er grof geweld aan te pas moet komen, en als ik die hamer zou willen gebruiken, moet er eerst een nieuwe steel aan."

Bij toeval ontdekken we een oude foto uit 1924 als bewijs waarop de zelfde polijsthamer staat in de handen van een jeugdige werknemer.

Allard Schipper staat tegenwoordig aan een CNC-bank waar hij bijvoorbeeld aan het gladde binnenwerk voor de conus werkt. "Dat moet superglad zijn", vertelt hij, "tot op 3-1000ste van een millimeter nauwkeurig."

Benes is vaak in Monaco te vinden

Benes werkt al 100 jaar in publicitaire stilte. Het is daarom niet vreemd dat haast niemand weet dat Benes het roer leverde voor het immense zeiljacht Black Pearl, dat in 2017 werd opgeleverd voor superjachtenbouwer Oceanco uit Alblasterdam.

Ook in Monaco kan je Benes regelmatig vinden voor onderhoud en inspectie van de installaties op superjachten.



Mandema's aan het roer

Het verhaal van 100 jaar Benes is onderhand het verhaal van 25 jaar Mandema. Dat klinkt verwarrend, maar dat zit zo: de laatste 25 jaar zwaaien de Mandema's de scepter bij Benes Marine Technology. Ofwel: de Mandema's staan aan het roer bij Benes.

Broer en zus Siemen en Tineke Mandema runnen de zaak vanaf 1999, toen eigenaar Hans Benes overleed. Benes geeft vlak voor zijn dood aan zijn vrouw Tineke de opdracht de zaak voort te zetten. Hoewel ze toen weinig affiniteit had met de productie van roeren, heeft ze die opdracht adequaat opgepakt.

Een van haar eerste acties is om haar broer Siemen naar het bedrijf te halen. Hij heeft de technische achtergrond en heeft al eens bij Benes gewerkt. Ze voeren met z'n beiden vanaf dat moment de directie: Siemen de organisatie van de productie en Tineke de algehele leiding, de financiële adminis-

tratie en alle voorkomende taken. "Daar hoort van alles bij", zegt ze lachend.

Tineke doet wat gedaan moet worden, zo vertelt ze. "We weten waar onze sterke punten liggen", stelt ze glimlachend vast.

Samen met broer Siemen zet ze de lijntjes uit.

Siemen Mandema: "We zitten vaak even bij elkaar.

De lijntjes zijn kort en eigenlijk kennen we binnen het bedrijf alleen maar korte lijntjes, want we zijn natuurlijk een kleine club. Alles draait hier om vertrouwen. Iedereen heeft bij mij onbeperkt vertrouwen en ik ga er altijd vanuit dat dat wederzijds is."

We kunnen het niet alleen. Siemen Mandema zegt het een paar keer en die uitspraak heeft niets met zijn rolstoel te maken. "Als we morgen een reparatie in Curacao hebben, dan moet ik dat aan iemand durven te vragen", weet Mandema. "Dan zijn er mensen bereid om te gaan, ook als dat privé wel eens problemen geeft. Er wordt dan wel eens gemopperd, maar iedereen staat klaar."

Siemen Mandema's handicap – een al jarenlang voortslepende SMA – doet hem natuurlijk ook beseffen dat hij soms aangewezen is op anderen. "Maar het vertrouwen in de mens is een eigenschap

die ik altijd al gehad", stelt hij. "Ik vernagel mijn mensen niet en omgekeerd gebeurt dat ook niet. De mensen zijn er ook voor mij, omdat ik het niet alleen kan."

Ondanks zijn handicap, werkt Siemen Mandema met veel plezier. Hij benadrukt het nog maar eens. "Als ik thuis zou zitten word ik gek", weet hij. "Nu daag ik mezelf elke dag nog uit. Er is niets leukers dan een nieuw roer te ontwerpen. Ook na 25 jaar vraag ik mezelf nog steeds af: waarom doen we dit zo en niet anders? Ik mag er graag over sparren." Mandema geniet als hij erin slaagt een nieuwe techniek toe te passen. Zo heeft hij de inspectie van het roer niet alleen verbeterd, maar ook comfortabeler gemaakt. Eerder zat er altijd een kijkglasje in het



roer en dan werd met een zaklantaarn naar binnen gekeken om te kijken of er geen mankementen waren. Mandema trots: "En nu gaan we met een endoscoop-camera naar binnen. Waarom zou je zo'n techniek alleen in het menselijk lichaam gebruiken? Benes is de enige die dit doet."

Siemen Mandema werkt bij het bestellen van een roer nauw samen met zijn technische staf, die bestaat uit Nico Geertsema en Jakob Arends.

Mandema doet dan het algemene deel: achter orders en offertes aan, het plan van het schip opvragen en wat voor type roer wordt er geadviseerd. "Nico en Jakob zijn op pad, ik blijf achter in m'n karretje", zegt hij met een glimlach. Als de 'passende aanbidding' voor de werf een vervolg krijgt met een order, begint het echte werk voor Mandema: uitdenken, uitrekenen en uittekenen.

De specificaties voor de roeren binnen de scheeps- en jachtbouw zijn erg verschillend. Toch hebben ze best veel overeenkomsten. Alleen bij een groot jacht zijn de voorwaarden scherper. Siemen Mandema: "Dan speelt esthetiek ook een rol. Zo heb je tegen het roesten anodes op een roer. Een jacht krijgt dan in het roer uitsparingen voor zinkanodes."

En met een grijsje: "Mevrouw moet natuurlijk onbelemmerd kunnen zwemmen en niet achter zo'n anode blijven haken."

Er is in 25 jaar veel veranderd. Tekende men eerst nog met inkt, Siemen Mandema werkt in 3D-programma's. "Je ziet nu direct of alles past", weet Mandema, "het aantal fouten is enorm afgenomen." En dan vervolgt hij trots: "De mensen in ons bedrijf hebben heel veel ervaring. Die zijn moeilijk te vervangen. En dat is bij elk roer een rustgevend begin."



De scheepsbouw is de sector en de geschiedenis van de vermijdbare kosten. Want hoe goed het af en toe ook gaat, het is de kunst om te overleven als de hele sector weer eens in mineur raakt.

De scheepsbouw is een wereld van hoge pieken, diepe dalen én van het grondige besef dat in juichende tijden de ellende wordt opgebouwd die je dubbel

Geschiedenis van de vermijdbare kosten

en dwars weer tegen komt als de orderstroom opdroogt. Benes Marine Technology heeft die mentaliteit ook en past daarom goed bij de sector, want 100 jaar Benes is ook 100 jaar structureel afwegen of een machine of een automatiseringssysteem nog net even iets langer mee zou kunnen. Soms is het veren wegen op een weegbrug, maar het is het DNA van de Groninger scheepsbouw.

Hoogezand-Sappemeer telde in 1858 al tientallen

scheepswerven, die vooral schoeners en brikken bouwden. Nadien verdwenen er werven, houten schepen werden stalen schepen, zeilen werden eerst stoommachines, later dieselmotoren en tegenwoordig wordt de voortstuwing steeds groener.

Het was in die begintijd allemaal handwerk, de arbeiders waren als het ware de machines. Er kwamen gereedschappen en machines die de arbeiders ontlastten, maar de drijfveer achter die veranderingen was pakweg een eeuw geleden vooral dat de productiviteit omhoog ging tegen lagere kosten. Er ging op de werven steeds meer kapitaal in de machines zitten – kapitaalintensiever heet dat – waardoor de vaste kosten een steeds grotere rol speelden.

De Groninger scheepsbouw telde een diepe crisis in de 30'er jaren van de vorige eeuw (de sector kromp van 41.000 banen naar 11.000), de oorlog legde vrijwel alles stil en na de oorlog kwam de scheepsbouw langzaam weer op gang. Er ontstonden samenwerkingen (Noordergroep, Nescos, Conoship) om te voorkomen dat iedereen dezelfde dingen doet, want dat zijn per slot van rekening vermijdbare kosten.

De werven in Groningen ontwikkelden de kustvaarder en ontwikkelden die ook door: van 200 tot 400 ton draagwicht tot vele tienduizenden tonnen; voor oorspronkelijk vooral kapitein-eigenaren naar steeds vaker reders en tegenwoordig voor internationale – zelfs Aziatische – reders. En de concurrentie werd ook steeds internationaler.

De scheepsbouw kende nooit een moment van rust. Diepe dalen en hoge pieken. Is er hoogconjunctuur dan is het rennen, is er recessie dan is het vechten om de orders en weer eens verder snijden in de kosten. De werf van 50 jaar geleden is een heel andere bouwplek dan die van nu. Eerder had een werf zelf timmerlui en schilders in dienst, tegenwoordig is de werf een assemblagebedrijf: alle onderdelen worden zo veel mogelijk uitbesteed en komen bij elkaar op de werf om in elkaar gezet te worden tot een schip. Het is nu hoogst een hoogst efficiënte bedrijfstaking met een onzekere toekomst. Maar dat werd vijftig jaar geleden ook al geconstateerd. En daarom leunt men op de werven en bij de toeleveranciers ook nooit achterover. De veerkracht en elasticiteit is immens.



Wie een familiebedrijf leidt, komt nooit los van het bedrijf. Siemen Mandema, een van de twee directeurs bij Benes: "Je staat altijd aan, je bent er hele dagen mee bezig." Want: ben je thuis of op een verjaardag, dan is er nog steeds die familie met wie je lief en leed van het bedrijf moet delen.

Siemen Mandema vertelt: "Binnen de familie is het bedrijf altijd onderwerp van gesprek. Dat is best

Familiebedrijf staat centraal op verjaardag

mooi, want je doet het met elkaar. En de lijntjes zijn op die manier heel erg kort. Je kunt snel beslissen."

Een familiebedrijf is anders dan een particulier bedrijf. Dat heeft met de toon te maken. Er is een persoonlijke noot in plaats van een rijstebrij van protocollen en processen. Families lezen de managementboeken, ze kennen de protocollen en processen die daarin worden aanbevolen, maar ze doen lekker hun eigen zin. "Maar dat heeft ook een reden", zegt Mandema, "want het effect van alles wat je doet, landt op ons

eigen bordje. Dus als iets niks oplevert, dan doen we het niet."

Mandema vertelt ook veel managementboeken te hebben gelezen. En hij heeft volop gekeken naar kwaliteitssystemen. "Maar daarna denk je soms wel: leuk en aardig, maar ik moet het wel betalen. Je kijkt als familiebedrijf sterker naar de opbrengst", zegt hij.

En meteen volgt een waarschuwing uit zijn mond. "Je moet wel het grote plaatje voor ogen houden en dat is de toekomst", legt Mandema uit. "Wat je maakt moet wel goed de deur uit, want anders verspeel je je marge in de nazorg. Je moet blijven wikkelen en wegen. Want de winst maar ook het verlies landt ons eigen bord."

Hoe anders is dat bij een zetbaas, die een salaris opstrijkt en niet met de langetermijn-effecten wordt opgezadeld. Een familiebedrijf is daarom doorgaans ook soberder qua uitstraling, want alles dat vernieuwd wordt moet uit eigen zak worden betaald. Gerard Kral die ooit een familiebedrijf in fotowinkels bestierde, vertelde eens dat het lastigste van een familiebedrijf de hiërarchie is. Want in het bedrijf was hij dan wel de baas, maar hij moest zich wel

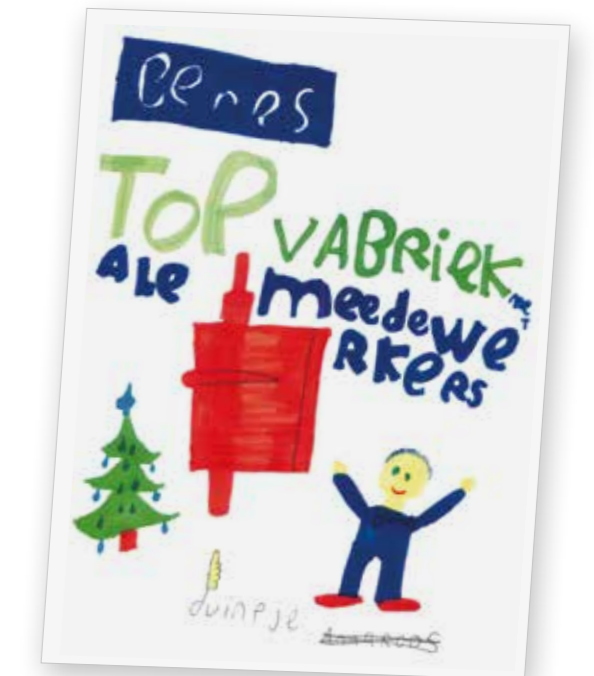


verantwoorden naar al die familieleden. Op verjaardagen van de familie had hij beslist niet het hoogste woord, zo stelde hij, en op de aandeelhoudersvergadering al evenmin. En toch was het steeds hetzelfde gezelschap met wie hij te maken had. Siemen Mandema herkent dit. "Binnen de familie is de hiërarchie niet zo duidelijk. Maar dat geeft niet. Want op die plek kijkt niemand naar de korte termijn. We zijn met z'n allen altijd met de toekomst bezig."



Kleindochter kent nu al de details van een roer

Anna Roos, de kleindochter van Tineke Mandema, tekende als 7 jarige deze kerstkaart voor alle medewerkers. En ze heeft goed gekeken naar de details van het bulb-roer.

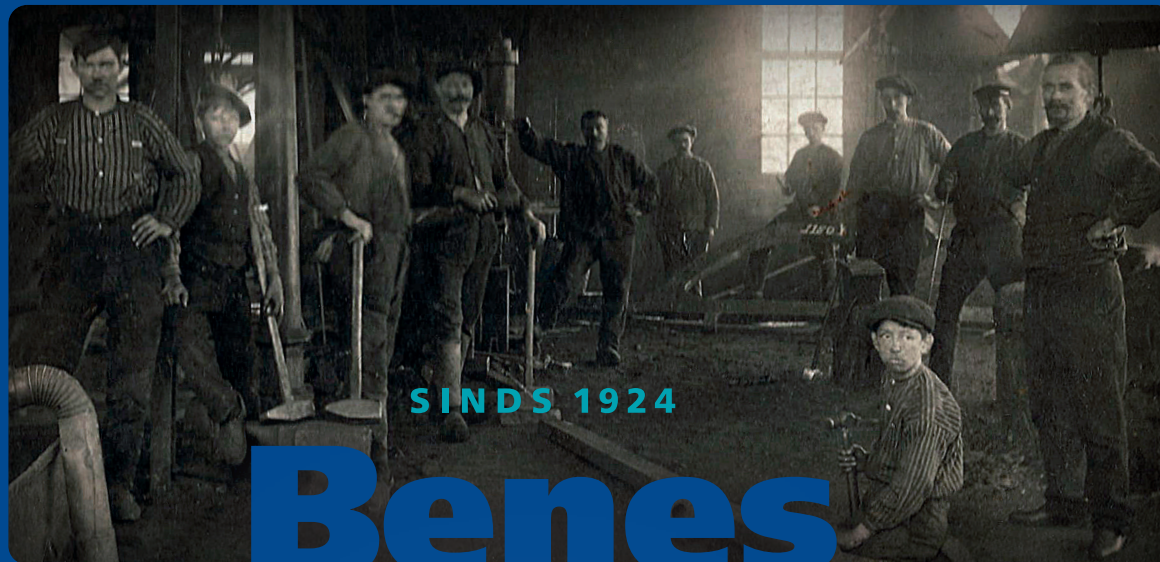




Dank

Onze dank gaat uit naar alle opdrachtgevers,
leveranciers en werknemers voor het vertrouwen
en de fijne samenwerking.





SINDS 1924

Benes

MARINE TECHNOLOGY

Van Neckstraat 5
9601 GW Hoogezand
Tel. 0598 39 22 53

Benes Machinefabriek BV
info@benesmarinetechnology.nl
www.benesmarinetechnology.nl