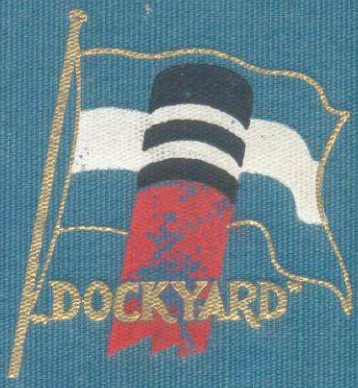

DOCKYARD

EEN HALVE EEUW „DROOGDOK"

DE ROTTERDAMSCHE
DROOGDOK MAATSCHAPPIJ N.V.

Rotterdam, Januari 1952

L.S.

Wij hebben de eer U hiermede een exemplaar aan te bieden van het boek

EEN HALVE EEUW „DROOGDOK",

uitgegeven ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan onzer N.V. op 23 Januari 1952.

In dit werk is de beknopte geschiedenis van ons bedrijf geprojecteerd tegen de achtergrond, zoals die door het nationale en internationale gebeuren op economisch gebied werd gevormd.

Van de traditionele wijze, waarop een gedenkboek pleegt te worden samengesteld, werd enigszins afgeweken, teneinde een prettiger leesbaar geschrift te verkrijgen, waarvoor wij gaarne Uw aandacht vragen.

DE ROTTERDAMSCHE DROOGDOK MIJ.
Directeur

A. Knape.

N.V. DRUKKERIJ M. WYT & ZONEN, ROTTERDAM

1902-1952

EEN HALVE EEUW "DROOGDOK"

UITGEGEVEN TER GELEGENHEID VAN HET VIJFTIG JARIG BESTAAN VAN
DE ROTTERDAMSCHE DROOGDOK MAATSCHAPPIJ N.V.
ROTTERDAM, 23 JANUARI 1952

DE R.D.M. IN 1951

LUCHTFOTO K.L.M.

Wij staan allen op de schouders van anderen

D. C. ENDERT JR

INHOUD

HISTORISCHE INLEIDING 9

HET VOORSPEL 19

EERSTE BELANGRIJKE OPDRACHT 39

EERSTE PRINS HENDRIK-DOKKEN 45

DE KINDERJAREN 47

WERF EN CONJUNCTUUR 49

NAAR EEN BESCHEIDEN 2½ % 52

VERDUBBELING EN DRIEVOUD 55

NAAR HET JAAR 1910 57

DUIZEND EN TIEN 61

DE SCHIJNWERPER OP TUINDORP HEYPLAAT 63

DE EERSTE WERELDOORLOG 67

WERELDHANDEL 1919—1925 IN DE SPIEGEL 77

HERSTEL EN UITBREIDING 85

INZINKING 91

OPLEVING EN BELANGRIJKE UITBREIDING 97

DE PERIODE 1929—1936 109

ZWARE INZINKING 113

TWEEDE OPLEVING 127

DE TWEEDE WERELDOORLOG 143

HERSTEL VAN OORLOGSSCHADE 163

MODERNISERING EN VERDERE UITBREIDING 177

EEN PIJL OP DE TOEKOMST 199

TUINDORP HEYPLAAT 211

LIJST VAN GEBOUWDE EN IN BOUW ZIJNDE SCHEPEN EN CONSTRUCTIEWERKEN 231

DE TERREINEN, HAVENS, DOKKEN, HELLINGEN EN GEBOUWEN VAN DE ROTTERDAMSCHE DROOGDOK MAATSCHAPPIJ N.V. EN DE SCHEEPSBOUW MAATSCHAPPIJ „NIEUWE WATERWEG" IN DE LOOP DER JAREN 241

ZIJ, DIE MEER DAN 25 JAAR ONZE MEDEWERKERS ZIJN OF WAREN .. 251

ZIJ, DIE VAN 10 TOT 25 JAAR ONZE MEDEWERKERS ZIJN 271

GEPENSIONNEERDEN MET MEER DAN 10 EN MINDER DAN 25 JAAR DIENSTTIJD 287

GRAFIEKEN

GEREPAREERDE EN/OF GEDOKTE SCHEPEN

GEPLAATST AANDELENKAPITAAL, OBLIGATIELENINGEN, UITGEKEERD DIVIDEND EN MINIMUM EN MAXIMUM KOERS VAN DE AANDELEN

DOCKYARD IX
DOCKYARD VIII

HISTORISCHE INLEIDING

Haringvisserij, koopvaardij en vrachtvaart

Vijf eeuwen geleden was het inwonersgetal van Nederland – vooral van Holland en Zeeland – reeds zo groot, dat het de bevolkingscijfers der nabuurlanden, met uitzondering van Vlaanderen, verre achter zich liet. De vele oude steden, die men op een beperkt gebied in West-Nederland vindt, leveren hiervoor nog steeds een duidelijk bewijs.

De fundamentele verklaring van dit feit wordt gevormd door de gunstige ligging van Nederland aan zee en riviermonden, welke het mogelijk maakte de ontbrekende levensbehoeften op een gemakkelijke wijze van elders aan te voeren. In een tijd, dat het transport over land, wegens de hoge kosten welke dit met zich meebracht, tot enkele producten van grote waarde in klein bestek beperkt moest blijven, betekende het beschikken over natuurlijke waterwegen een enorme voorsprong. Schepen ankerden, die het graan, dat Nederland tekort kwam, in Dantzig en Noord-Frankrijk geladen hadden. Weer andere schepen brachten haring. Brood en haring – nog elk jaar, bij de herdenking van Leiden's ontzet, wordt in deze beide het volksvoedsel bij uitnemendheid gesymboliseerd.

Het is duidelijk: voor dit alles waren schepen nodig, *eigen* schepen, want het heeft nimmer in de aard van de Nederlander gelegen afhankelijk te zijn van de genade of gunst van wie ook ter wereld. Deze schepen moesten, wilden zij hun taak lonend vervullen, een tweeledig doel nastreven: niet alleen goederen voor binnenlands gebruik uit den vreemde aanvoeren, maar zich ook, als vrachtschepen, ten dienste van andere landen stellen. Dat onze voorouders in deze laatste onderneming ten volle geslaagd zijn, vindt zijn treffende illustratie in de uitspraak der zeventiende eeuw: „De Hollanders zijn de vrachtvaarders van Europa". Geen hoon, geen kleinering, maar een eretitel, en menige staat keek met afgunst naar het kleine land, groot door zijn vloot, die niet alleen vracht vervoerde, doch in feite een symbool was van de koopvaardij in de ware zin des woords, nl. een combinatie van koopmansschap en varen. Het betrof hier vooral eigen handel.

Haringvisserij, vrachtvaart, koopvaardij, voorwaar, de steeds groeiende bevolking kon op deze terreinen van het maatschappelijke leven en alles wat met hen samenhing, zich een welvarend bestaan scheppen.

De eerste werven

Aan een bloeiende scheepvaart is een scheepsbouw onverbrekelijk verbonden. Binnen het rechtsgebied van Rotterdam waren dan ook al zeer vroeg scheepswerven. Wanneer voor het eerst een dergelijk bedrijf opgericht is, valt echter niet met zekerheid te zeggen. De memorie der historie laat ons hier in de steek. Maar een feit is het, dat het oudste keurboek, dat van 1410, reeds voorschriften behelst, waar de „sceepmakers" zich naar hadden te richten. Het is typisch te mogen vaststellen hoe de vaderlandse voorzichtigheid, die eeuwen later in het gevleugelde woord „safety first" haar uitheemse verklanking zou

vinden, hier reeds tot uitdrukking komt. Met het oog op brandgevaar mocht slechts bij daglicht gewerkt worden, het was verboden de bedrijven te vestigen in huizen, die „ongheliemd" – niet met leem bestreken – waren en bij de pekketel moesten als veiligheidsmaatregel twee tobbes met water staan.

De vraag mag gesteld worden: waar lagen die werven? In die vervlogen tijden – vijf eeuwen geleden! – was het middelpunt van de Rotterdamse bedrijvigheid op het gebied van handel en visserij, het terrein ten zuiden van Schielands hoge zeedijk, de aloude Hoogstraat. De buitendijks gelegen Nieuwlanden ten oosten en ten westen van de haven, Kolk, het Hang en Oude Haven, vormden het kwartier, waar de viskoperij een bloeiend bestaan leidde. In het seizoen heerste er bij de haringplaatsen en bokkinghangen een opgewekt leven. Haringschepen voeren af en aan, en het zeevolk en de kopers en verkopers zorgden er voor een bonte en gezellig-rumoerende massa. In deze buurt moesten – de eeuwige wet van oorzaak en gevolg eiste ook hier haar macht – scheepswerven zijn, althans komen. Zij kwamen er ook! Maar eveneens werden scheepswerven aangetroffen bij de oude stadsvest. In het jaar 1467 leidde een zekere „Claes die drager" reeds zijn werf in de omgeving van de Molenstraat, welke later Molensteeg zou heten.

Een ware stad, heeft men eens gezegd, is een bewegelijke stad. Wanneer dit juist is, is Rotterdam bij uitstek een ware stad. Al vroeg vertoonde Rotterdam de uiterst verstandige neiging zich meer naar de rivier te verplaatsen. Aanslibbing werd gevolgd door indijking. Natuur en mens werkten op voortreffelijke wijze samen. De scheepsbouw, steeds het water zoekend, ontwikkelde zich mee naar het zuiden. De belangrijkste der vijftien timmerwerven, die ten tijde der Spaanse overheersing in de behoefte aan schepen voor handel en visserij voorzagen, lagen op de buitengrond aan de westzijde van het Havenhoofd, naderhand Blaak Z.Z., Geldersekade genoemd. Deze werven namen reeds een internationaal karakter aan; zij werkten, naar uit oude rekeningen en andere documenten gebleken is, niet alleen voor Rotterdamse ingezetenen, maar bouwden ook haringbuizen voor vreemdelingen.

Uitbreiding en Overheid

Op het eind van de zestiende eeuw – nauwkeuriger: tussen de jaren 1588 en 1598 – breidde Rotterdam zich in de richting van de rivier uit. Het zwaartepunt van de stad, die tot dusverre de landstad geweest was, werd thans verplaatst naar de waterstad. Maas en Rotterdam hadden elkaar definitief gevonden en werden voorbestemd tezamen een eervolle toekomst tegemoet te gaan.

In de eerste periode van de Republiek, die haar hoeksteen vond in de beroemde op 22 en 23 Januari 1579 gesloten Unie van Utrecht, was de Zuidblaak *het* terrein van de Rotterdamse scheepsbouw. Er waren in het begin der zeventiende eeuw niet slechts particuliere bedrijven, meestal zuivere familie-ondernemingen, waartoe de vele huwelijken tussen de leden van scheepsbouwersgezinnen niet weinig bijdroegen – er was óók de werf van de Admiraliteit op de Maze.

In April van het jaar 1613 besloot de stedelijke Overheid van Rotterdam tot uitgifte van gronden, welke tussen de toen juist gegraven Scheepmakershaven en de rivier lagen. Alle werven aan de Blaak en de haven kregen de aanzegging, om

binnen een termijn van drie jaren hun bedrijf op te breken en over te brengen naar de nieuw uit te geven erven. Zo geschiedde het, dat de Boompjes het centrum werd van de Rotterdamse scheepsbouw. Om een denkbeeld te geven van de grote scheepsbouwkundige bedrijvigheid uit die dagen, wordt hier herinnerd aan het feit, dat op de oude kaart van Rotterdam, getekend door Berckenrode, tussen de Boompjes en Scheepmakershaven niet minder dan 28 percelen voorkomen, van welke er ongeveer twintig als scheepswerven en de overige als nevenbedrijven voor de scheepsbouw dienst deden. Ook de vermaarde Oost-Indische Compagnie kocht daar in 1632 grond aan voor de vestiging van haar scheepswerf.

Bijna een eeuw bloeiden de bedrijven aan de Boompjes. Maar de tijden veranderen en de mensen en steden met hen. Rotterdam wrong zich opnieuw uit het te nauw geworden keurslijf. De uitbreiding van de levende en levendige stad schreed onafwendbaar verder en niets en niemand kon haar tegenhouden. De handel, slagader van Rotterdam, eiste meer ruimte.

Op de grens der zeventiende en achttiende eeuw, in 1698, werd aan burgemeesteren en een commissie uit de vroedschap machtiging verleend, om na te gaan in hoeverre bepaalde terreinen buiten de Schiedamse Poort „ten meesten dienste van de Stad behoorden te worden gebeneficeert (benut)" en bovendien de mogelijkheid te overwegen, om, evenals dat in het jaar 1613 geschied was, de scheepstimmerlieden aan de Boompjes aan te zeggen binnen drie jaren hun werven opnieuw te ontruimen en elders te vestigen. In de vergadering van de vroedschap van 20 Januari 1701 werd daartoe als uiterste datum 1 Mei 1703 vastgelegd.

De meeste scheepsbouwers vertoonden echter—en dit behoeft waarlijk geen verwondering te wekken—weinig lust om de oude terreinen, waarop zij hun bedrijven uitoefenden, zo maar voetstoots prijs te geven. Op 15 September 1703, dus vier en een halve maand na het verstrijken van de bepaalde termijn, werd in de vroedschap medegedeeld, dat de meeste scheepsbouwers met allerlei gezochte uitvluchten voortgingen aan de Boompjes te timmeren, niettegenstaande het verbod. Deze toestand konden de regeerders van de Maasstad, wilden zij hun gezag handhaven, niet laten voortduren en zij besloten daarom tot het nemen van krasse maatregelen over te gaan. Met bekwame spoed, ondanks het tempo van de achttiende eeuw met haar trekschuit, werd een keur uitgevaardigd, krachtens welke het op straffe van bepaalde geldboeten verboden was na 1 Mei 1704 aan de Boompjes en Scheepmakershaven het scheepsbouwersbedrijf uit te oefenen. Hiertoe werden aangewezen de aan de Zalmhaven ter beschikking gestelde en eventueel nog nader uit te geven gronden. In de stadshavens mochten noodzakelijke vertimmeringen, mits zij daarenboven van geringe omvang waren, slechts plaats vinden met speciale toestemming van de stadsbaljuw en één der heren burgemeesteren.

De scheepsbouwers gingen toen, hoewel node, naar men mag aannemen, over tot de verhuizing van hun bedrijven. Aan weerszijden van de Zalmhaven werden in totaal dertien percelen in plan gebracht: zes tussen Westzeedijk en haven en zeven tussen haven en rivier. Hiervan waren er tien bestemd voor het eigenlijke scheepstimmerbedrijf.

Weer ging bijna een eeuw voorbij. Mochten misschien anderen in den lande rusten op de in de Zeventiende – de Gouden! – Eeuw verkregen lauweren, de Rotterdamse scheepsbouwers deden dat niet. Hun werven dreunden van de arbeid en hun blik bleef gevestigd op de toekomst. Liefde voor het „goddelijk ambacht", plichtsbetrachting en een steeds voortschrijdende techniek sloten hier een hecht verbond.

In het laatste kwart der achttiende eeuw – enkele werven waren verdwenen en enkele in omvang toegenomen – droegen vooral „Het land van Belofte" der firma Pieter van Swijndregt & Zn., „De Nooteboom" der firma De Lange & Van Heyningen, de werf van Cornelis Frater & Zn., alle gelegen aan de noordzijde van de Zalmhaven, en aan de zuidzijde de werf „St. Joris" van de firma Van Brakel, tot de faam van de Rotterdamse scheepsbouw bij.

De vlucht van de adelaar

De Parijse revolutionnairen trokken op naar het koninklijk paleis te Versailles. Lodewijk XVI en Marie Antoinette werden gevangen genomen. De openbare aanklager slingerde hun in de Nationale Conventie zijn beschuldigingen in het gelaat. Danton en Robespierre hielden op de Place de la République hun vlammende redevoeringen. De guillotinekarren ratelden af en aan. Het klonk, alles tezamen genomen, als een geweldige bazuinstoot, waarvan de nagalm tot ver in de overige wereld dóordrong. En temidden van dit duivelse rumoer droomde een kleine, onaanzienlijke officier – bij toeval op Corsica als Fransman geboren – van roem en macht: de schaduw van de naderende Napoleon was reeds over Europa gevallen.

Ook Holland viel ten offer aan de Napoleontische veroveringszucht. De Franse overheersing kwam en met haar het sluiten der zeewegen, waarmede de doodsklok over onze scheepvaart en tevens onze scheepsbouw geluid werd. Doch ook hier reeds gold het fiere woord, dat de oude garde wel sterft, maar zich niet overgeeft. De oude garde van Rotterdamse scheepsbouwers bleef, in weerwil van alle storm, die over haar heen ging, volhouden, totdat zij tenslotte in de *onmogelijkheid* kwam te verkeren haar werk voort te zetten. En, nietwaar, à l'impossible nul n'est tenu – het onmogelijke mag men nooit van iemand verlangen. De meeste scheepswerven konden het niet langer bolwerken en de een na de andere moest opgeheven worden. Het was een donkere tijd voor de vaderlandse scheepsbouw.

De Nederlandsche Stoomboot Maatschappij

Toen het Congres in Wenen gedanst had, de sensationele honderd dagen, de periode tussen Elba en St. Helena, voorbij waren en de slag bij Waterloo door de verenigde naties zegevierend geleverd was, werd de wereld door een, men mag wel zeggen, *wonder* verrast, dat de ontwikkeling van de scheepsbouwnijverheid en scheepsreparatie in hoge mate bevorderen zou: de stoom als voortstuwingskracht!

Door de altijd voorzichtige Nederlanders werd deze nieuwe techniek met wantrouwen begroet. Maar de vroegere marine-officier G. M. Roentgen, die voor de grote betekenis van deze uitvinding een open oog bezat, had vast besloten de Nederlandse scheepsbouwers zijn overtuiging deelachtig te doen worden. In het jaar 1816 voer het eerste stoomschip, *The Defiance* geheten, de Maas op.

In 1821 – in vijf jaren had het initiatief van Roentgen vruchten gedragen – werd te Rotterdam opgericht de firma Van Vollenhoven, Dutilh & Co., die, in concurrentie met de aloude rivaal Antwerpen, een sleepvaart op Keulen opende. Uit deze onderneming ontwikkelde zich, met steun van Koning Willem I, The Merchant King, de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij. Op 31 Mei 1823 vond de proeftocht plaats van het eerste Nederlandse stoomschip, *Nederlander* geheten. Vele Rotterdammers beschouwden deze gebeurtenis als een gevaarlijk waagstuk. De ketel zou immers de lucht kunnen invliegen met alle aan een dergelijke ramp verbonden gevolgen en velen sloegen van de Heuvel af met angstig kloppend hart het zeldzame schouwspel gade.

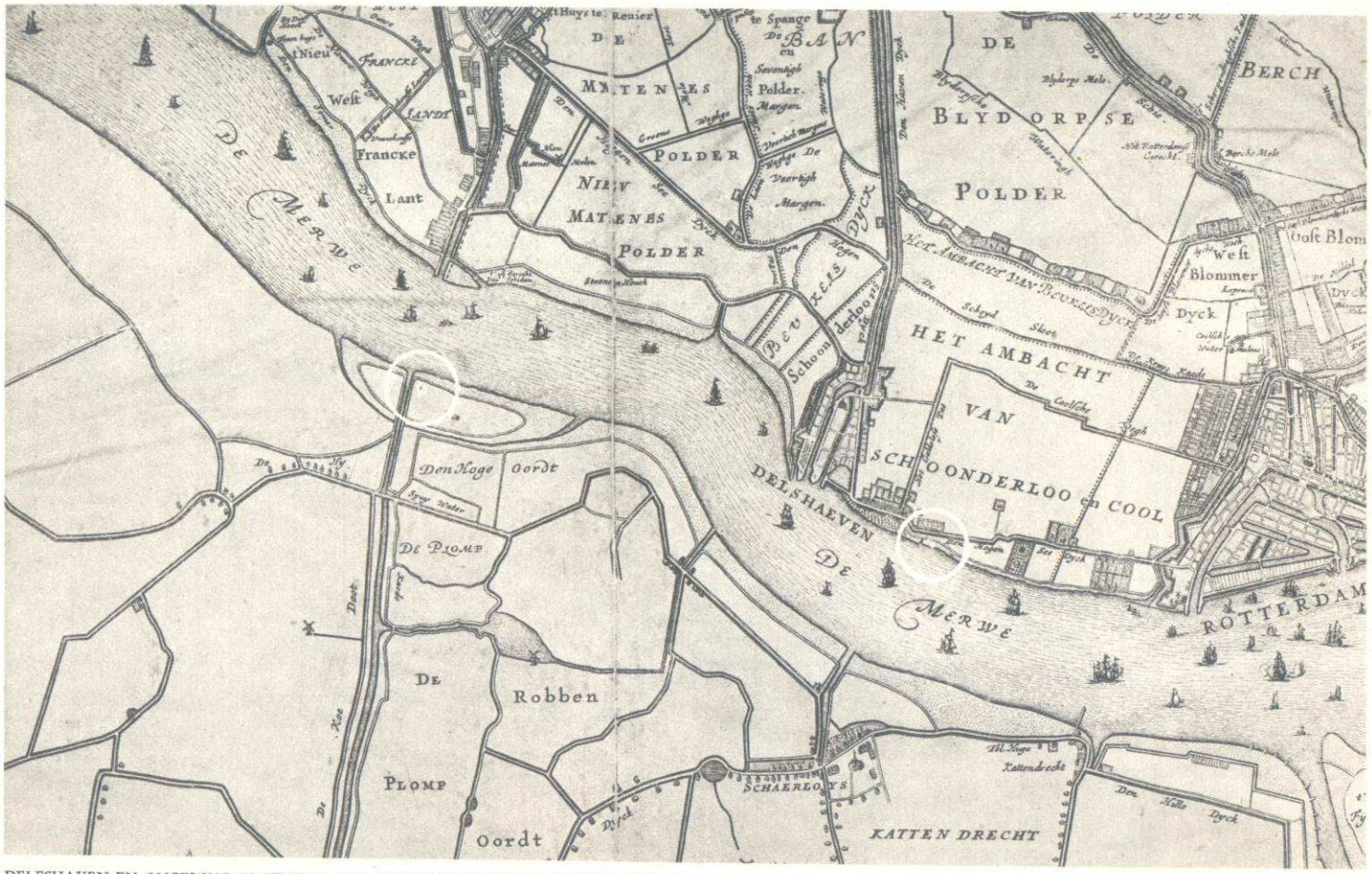
Bij de eerste beproevingen ondervond men wel enige moeilijkheden met lekkage aan de pijpen en de maiden-trip naar Antwerpen moest worden onderbroken. Toen Baron Baud, lid van de permanente commissie der Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, Roentgen berichtte, dat Koning Willem I Zijn verlangen te kennen gegeven had van Vlissingen naar Antwerpen mede te varen, had Roentgen de lekkage echter onder de knie. Baron Baud sprak de hoop uit, dat Roentgen zelf in elk geval ook van de partij zou zijn, want „anders moet ik het volle gewicht der stoomconversatie dragen". De tocht, die op 16 Juni gehouden werd en waarvoor grote belangstelling aan de dag werd gelegd, was een bijzonder succes en vormde zodoende een grote reclame voor de rederij.

Amsterdam volgt het voorbeeld

De Amsterdamse Kamer van Koophandel kantte zich tegen de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, omdat zij door haar bedrijvigheid nadeel berokkenen zou aan postwagens en veerschuiten. Men kan zich – en velen zullen dit ook doen – met enige verbazing afvragen waarom Amsterdam zich met een Rotterdams bedrijf bemoeide. Dit wordt echter duidelijk wanneer men het optreden van de Kamer van Koophandel te Amsterdam ziet in het licht van de oorspronkelijke opzet van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, welke krachtens haar naam ten doel had het gehele land met haar stoombootverbindingen te bedienen.

Vier jaren later volgde de stad aan de Amstel het voorbeeld van de stad aan de Maas. Want toen het succes van de Rotterdamse onderneming – nog begunstigd door een algemene opleving als gevolg van de ontsluiting van Zuid-Amerika na de succesvolle vrijheidsstrijd onder Simon Bolivar – bewezen was, werd in 1825 de Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij opgericht.

De mannen, die de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij tot stand brachten, zochten aanvankelijk contact met de firma John Cockerill, gevestigd te Luik. Met deze werd een overeenkomst aangegaan voor het bouwen van schepen en machines. Op 31 Augustus 1825 besloot men nabij Rotterdam een eigen reparatie-werf te stichten, welke uitgroeide tot het later zo bekend geworden Etablissement Fijenoord. Met name de stoommachines behoefden destijds veelvuldige revisie. Hoewel de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij zich nu in den beginne had bepaald tot het rederij-bedrijf, ging men deze machines op den duur zelf vervaardigen en tenslotte begon men zelfs schepen te bouwen.



DELFSHAVEN EN OMGEVING OMSTREEKS 1850. DE RECHTSE CIRKEL GEEFT HET TERREIN AAN VAN DE OP TE RICHTEN MAATSCHAPPIJ „DE MAAS", DE LINKSE DAT DER LATERE R.D.M.

Het ontstaan van de Batavierlijn

In 1829 werd door de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij de kiel gelegd van het stoomschip *De Batavier*, dat voorbestemd was een lijn op Hamburg te onderhouden. Maar toen het schip geheel gereed was, had de Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij op deze stad reeds een dienst georganiseerd. Wat nu? Men besloot „de fraaie salonboot" te koop aan te bieden. Er deden zich echter geen gegadigden voor. Toen ging de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij er maar toe over om er een lijn op Londen mee te openen. De vermelding van deze gebeurtenis is interessant, omdat met dit feit de *Batavierlijn* geboren was.

Naweeën van de Franse tijd

Men kan niet zeggen dat het de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij terstond voor de wind ging. Het bedrijf had aanvankelijk te kampen met een gebrek aan – op de gewijzigde omstandigheden ingesteld – geschoold personeel. Een groot deel van de Nederlandse bevolking was in die dagen, als gevolg van de Franse bezetting, lichamelijk en geestelijk afgezakt. Ongeveer een vijfde van de natie leefde van de bedeling, en dàt terwijl de bedrijven aan een voortdurend tekort aan behoorlijke arbeidskrachten leden. David Jacob van Lennep schreef in 1817 over de Leidse paupers: „Driekwart van hun leven brengen zij zittend door in hun achterlijk bedrijf, zich slepend van hun weefgetouw naar hun slaapstede, en terug, tot de dood ze verlost".

Men was genoopt ervaren werklieden uit het buitenland te laten komen. De eerste directeur van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, de reeds eerder genoemde heer G. M. Roentgen, deed dit dan ook. Vooral het Schotse industriegebied leverde uitmuntende krachten. Omstreeks 1827 kwam in IJsselmonde, waartoe destijds Fijenoord nog behoorde, een Schotse werktuigkundige, geboortig uit Glasgow: de heer Duncan Christie. Hij werd te werk gesteld bij de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, welke hij gedurende acht en twintig jaren, tenslotte als ingenieur en chef, zou dienen.

1850 een mijlpaal

De periode, welke volgde op de Franse overheersing, werd aanvankelijk gekenmerkt door een protectionistische politiek, die voornamelijk voortvloeide uit de vereniging van Nederland met België.

Zo zien wij hoe aanvankelijk ook de scheepsbouw beschermd wordt. In 1819 werd bepaald, dat een schip in Nederland gebouwd moest zijn, wilde het Nederlandse zeebrieven kunnen krijgen. Dit was vooral van belang in verband met het in 1816 ingevoerde stelsel van differentiële vlaggerechten, dat de Nederlandse scheepvaart beschermde. Niet alleen de scheepsongelden, zoals b.v. kade- en loodsgelden, maar ook de invoerrechten op de vervoerde lading waren voor Nederlandse schepen lager dan voor schepen die onder vreemde vlag voeren. Men sloot zich hiermede, evenals tal van andere Europese landen, bij het Amerikaanse voorbeeld aan.

De grootste steun ondervond de Nederlandse scheepvaart – en dus ook de scheepsbouw – van de bevrachtingspolitiek der Nederlandse Handel-Mij., die het leeuwenaandeel der vaart op Indië in handen had. Deze Maatschappij bevrachtte

(6660) Bij Notariële Acte, op den 1sten Julij 1856, te *Rotterdam* gepasseerd, is tusschen de Ondergeteekenden DUNCAN CHRISTIE, Fabriekant van Stoomwerktuigen, en DAVID CHRISTIE, toen Particulier, beide wonende te *Rotterdam*, aangegaan een **VENNOOTSCHAP**, om in de Gemeente *Delfshaven* te Stichten en te Exploiteren eene **Fabriek ter Vervaardiging** en **Herstelling** van alle Soorten van **Stoom-** en andere **Werktuigen**, als ook van **Stoomschepen**, onder de Firma van: *D. CHRISTIE & ZOON*, welke door beide zal worden geteekend, met dien verstande echter, dat aannemingen van werken voor sommen van Vijfhonderd Guldens en daarboven, om voor beide verbindend te zijn, steeds onder beider Handteekening zullen moeten worden gesloten, terwijl de teekening der Firma nimmer zal mogen worden gebezigd tot opneming van Gelden, Borgtogten, blanco Credieten of andere Geldelijke Verbindtenissen. De Vennootschap is wijders aangegaan voor den tijd van vijf jaren, te rekenen aan te vangen met de dagteekening der Acte, om alzoo te eindigen ultimo Junij 1861, mits door den een aan den anderen ten minste zes maanden, bevorens Schriftelijk opgezegd zijnde, bij gebreke waarvan gerekend zal worden, deze Vennootschap voor nog één jaar te zijn verlengd, en zoo telkens van jaar tot jaar, zoodat ten minste zes maanden bevorens de Schriftelijke opzegging van de eene of andere zijde zal zijn geschied.

Wordende hiervan Openbare Aankondiging gedaan, ter voldoening aan Art. 28 van het Wetboek van Koophandel.

D. CHRISTIE
DAVID CHRISTIE.

---

(37) Bij Akte, op den 29sten December 1864 voor den Notaris *WILLEM SIMON BURGER Wzn.* te *Rotterdam* gepasseerd, is tusschen de ondergeteekenden DUNCAN CHRISTIE, fabrikant wonende te *Rotterdam*, ARNOLDUS NOLET, ijzergieter, wonende te *Schiedam*, en GEORGE CHRISTIE, particulier, wonende te *Rotterdam*, aangegaan eene **VENNOOTSCHAP** van Koophandel, welke zal gevestigd zijn te *Schoonderloo*, gemeente *Delfshaven*, en ten doel hebbende uitoefening van de **fabriekzaken tot het vervaardigen en herstellen van IJzeren Stoomvaartuigen en Machines**, met alles wat geacht kan worden daarmede in verband te staan, en zulks voor den tijd van vijf jaren en zes maanden, aanvangende den 1 *Januarij* 1865 en mitsdien zullende eindigen den 30 *Junij* 1870. De firma dezer Vennootschap zal zijn: "CHRISTIE & NOLET", tot de teekening van welke al de Vennooten geregtigd zijn, zonder die echter immer te mogen bezigen tot het teekenen van Obligatien, Promessen, Borgtogten, Acceptatiën in blanko of het opnemen en negotieeren van gelden, waartoe altijd de particuliere handteekening van al de Vennooten vereischt zal worden.

Delfshaven, 1 Januarij 1865.

D. CHRISTIE.
A. NOLET.
G. CHRISTIE.

Bij akte op den **5 November 1879** voor den te *Rotterdam* resideerenden Notaris P. J. W. VAN DEN BERG gepasseerd, is tusschen de ondergeteekenden ARNOLDUS NOLET, Fabrikant, wonende te *Rotterdam*, en FRANCISCUS ANTONIUS PHILIPPUS CORNELIS HUBERTUS DE KUIJPER, Fabrikant, wonende te *Kralingen*, overeengekomen, om de te *Schoonderloo*, gemeente *Delfshaven*, tusschen hen bestaande **Vennootschap**, onder de Firma

CHRISTIE, NOLET & DE KUIJPER,

met den **1 November 1879**, te **ONTBINDEN**, zoodat die Firma niet meer zal worden gebezigd dan uitsluitend tot het liquideeren van nog openstaande zaken, waarvoor de Firma nog door de beide ondergeteekenden zal worden geteekend, met bijvoeging der woorden **„in liquidatie."**

DELFSHAVEN, den 5 November 1879.

A. NOLET.
F. DE KUIJPER.

UIT DE
WORDINGSGESCHIEDENIS
VAN DE
MAATSCHAPPIJ „DE MAAS"

3249 Bij akte, op den 29 Januari 1870, voor den Notaris WILLEM SIMON BURGER Wz., te *Rotterdam* verleden, is tusschen de ondergeteekenden DUNCAN CHRISTIE, ARNOLDUS NOLET en GEORGE CHRISTIE, allen fabrikanten, wonende te *Rotterdam*, overeengekomen, om de tusschen hen bestaande **Vennootschap**, onder de firma "CHRISTIE & NOLET", ten doel hebbende de uitoefening van de **Fabriekzaken** tot het vervaardigen en herstellen van **IJzeren Stoomvaartuigen** en **Machines**, op de hun in Eigendom toebehoorende Fabriek, gelegen in de Gemeente *Delfshaven* te **ONTBINDEN**, te rekenen met den 1 Februari 1870, van welken dag af zij mitsdien heeft opgehouden te bestaan, terwijl tot de liquidatie der loopende zaken al de Vennooten gerechtigd zijn, waartoe de firma nog door hen zal kunnen worden geteekend, met bijvoeging der woorden "in liquidatie", en tot welke liquidatie steeds de handteekening van ten minste twee der Vennooten zal worden vereischt. Aan den ondergeteekende ARNOLDUS NOLET is door de beide andere ondergeteekenden de bevoegdheid en het recht verleend, om tot de voortzetting der borengemelde zaken den naam van

„Christie"

te blijven gebruiken, en zulks onder zoodanige firma als hij geraden zal oordeelen, doch waarvoor zij in geen geval aansprakelijk of verantwoordelijk zullen zijn.

Rotterdam,
den 29 Januari 1870.

D. CHRISTIE.
A. NOLET.
G. CHRISTIE.

3250 Bij akte, op den 4en Februari 1870, voor den Notaris WILLEM SIMON BURGER Wz., te *Rotterdam* verleden, is tusschen de ondergeteekenden ARNOLDUS NOLET, Fabrikant wonende te *Rotterdam* en FRANCISCUS ANTONIUS PHILIPPUS CORNELIS HUBERTUS DE KUIJPER, Particulier, wonende te *Kralingen*, **aangegaan** eene **VENNOOTSCHAP**, welke zal gevestigd zijn te *Schoonderloo*, Gemeente *Delfshaven*, en ten doel hebben de uitoefening van de **Fabriekzaken** tot het vervaardigen en het stellen van **IJzeren Stoomvaartuigen** en **Machines** en zulks voor den tijd van vijf jaren en vijf maanden, aanvangende met den 1 Februari 1870 en mitsdien zullende eindigen den 30 Juni 1875. De firma der Vennootschap zal zijn

„Christie, Nolet & de Kuijper"

tot de teekening waarvan beide de Vennooten gerechtigd zijn, zonder die echter immer te mogen bezigen tot het teekenen van obligatiën, promessen, borgtochten, acceptatiën in blanco of het opnemen en negotieeren van gelden, waartoe altijd de particuliere handteekening van al de Vennooten vereischt zal worden.

Rotterdam,
den 4 Februari 1870.

A. NOLET.
F. DE KUIJPER.

☞ Bij onderhandsche akte geteekend te *Parijs* den 27 *November* 1879, gedeponeerd onder de minuten van den Notaris RENARD te *Parijs*, den 2 *December* 1879, is **opgericht** eene **NAAMLOOZE VENNOOTSCHAP**, welke is gevestigd te *Parijs*, onder de benaming van:

Société anonyme des fonderies et constructions navales de la Meuse.

Deze vennootschap, opgericht ingevolge de bepalingen der fransche wet op de naamlooze vennootschappen van den 24 Juli 1867, heeft ten doel de **VOORTZETTING der fabriekzaken, tot het vervaardigen en herstellen van ijzeren stoomvaartuigen en machines** te *Schoonderloo*, gemeente *Delfshaven*, tot hiertoe gedreven door de firma:

CHRISTIE, NOLET & DE KUYPER.

Tot **Administrateur-Directeur** van gemelde naamlooze vennootschap is benoemd de ondergeteekende **A. NOLET**, tot dusverre mede-vennoot in de gemelde firma CHRISTIE, NOLET & DE KUYPER.

DELFSHAVEN, den 1 Januari 1880.

A. NOLET.

---

184 Bij **akte**, op den 30 October 1880 voor den Notaris WILLEM SIMON BURGER Wz. te *Rotterdam* verleden, is opgericht de Naamlooze Vennootschap:

„Maatschappij de Maas,"

Scheepsbouw- en **Werktuigenfabriek**, gevestigd te *Delfshaven*, ingevolge de Koninklijke bewilliging, verleend bij Zijner Majesteits besluit van den 21 October 1880, No. 9.

De akte is in haar geheel geplaatst in de *Nederlandsche Staats-Courant* van Woensdag 29 December 1880, No. 307.

slechts Nederlandse schepen, en de vrachten werden zo hoog vastgesteld, dat een schip in één of twee reizen terugverdiend was.

Na de afscheiding van België duikt het liberalisme weer op, doch hoewel de bescherming ook op het terrein van scheepvaart en scheepsbouw verminderde, bleef zij in grote lijnen tot 1850 van kracht. Na 1850 heeft de Nederlandse scheepsbouw het practisch zonder steun moeten stellen, zij het ook, dat een administratie-recht ingesteld werd van 4 % van de waarde van het schip bij het verstrekken van Nederlandse zeebrieven aan een vreemd, dan wel aan een in het buitenland gebouwd schip. Toch waren in het algemeen de vijftiger jaren gunstig voor onze werven. Men beleefde nl. een opgaande conjunctuur, mede als gevolg van de goudvondsten in Californië. En tenslotte, het jaar 1850 was ook zeker een mijlpaal in die zin, dat voor het eerst buitenlandse orders werden ontvangen.

Laat de trechter zo groot mogelijk zijn!

De groei der scheepsbouwnijverheid in deze periode houdt uit den aard der zaak nauw verband – er werd in dit hoofdstuk reeds op gewezen – met de toeneming der scheepvaart. De ontwikkeling der moderne grootindustrie in de eerste helft der negentiende eeuw, aanvankelijk in Engeland en weldra ook in het Duitse achterland, vergrootte de mogelijkheden der internationale arbeidsverdeling, welke de behoefte aan vervoer sterk verhoogde. De Nederlandse regering had een open oog voor de toekomst, welke deze gang van zaken voor Nederland in het algemeen en voor Rotterdam in het bijzonder inhield. In 1850 werd besloten tot vrij transito, hetgeen geheel in de geest was van de toen aan het bewind zijnde regering Thorbecke. De oppositie maakte zich van dit feit als wapen meester en verweet hem, dat Nederland door dit vrije transito slechts de rang van *trechter* zou krijgen. Waarop de staatsman, in overeenstemming met zijn persoonlijkheid, laconiek antwoordde: „Laat de trechter dan zo groot mogelijk zijn!"

De opleving van de handel met Indië, waar het in 1830 ingevoerde Cultuurstelsel zijn baten begon af te werpen, droeg het hare bij tot de gunstige ontwikkeling van handel en scheepvaart. Het parool werd: Meer haven- en kaderuimte! En aan deze kreet moest, wilde men althans de ontplooiing van handel en scheepvaart geen belemmeringen in de weg leggen, wel gehoor geschonken worden. Het werd dan ook niet de stem van de roepende in de woestijn, want in die jaren ging men de Westerhaven en de Veerhaven graven en de Westerkade aanleggen.

Duncan Christie maakt zich zelfstandig

De heer Duncan Christie zal vermoedelijk gedacht hebben wat – naar de geschiedkundige Plutarchus verhaalt – Caesar in een kleine Alpenstad tegen zijn metgezellen zei: „Liever ben ik de eerste hier dan de tweede in Rome!" Christie ontwierp in elk geval plannen, om de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij te verlaten en een eigen bedrijf, waarin hij de eerste zou zijn, op te richten. Daar kwam bij, dat de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij nog steeds met grote en, zoals het begon te lijken, onoverkomelijke moeilijkheden te worstelen had.

Op 12 December 1855 richtte Duncan Christie tot de gemeente Rotterdam een request, waarin hij verzocht hem een terrein van 1200 à 1500 vierkante ellen,

gelegen in het zogenaamde „Nieuwe Werk", en wel speciaal aan de zo even genoemde Westerhaven, tegen een matige prijs in huur of koop af te staan. Hij wilde daar een fabriek stichten voor het herstellen van stoomschepen en stoomwerktuigen.

De gemeente willigde Christie's verzoek niet in en grondvestte haar weigering hoofdzakelijk op het feit, dat de pas gegraven Westerhaven moest dienen voor diepgaande schepen, die een geschikte losplaats nodig hadden. Dit doel zou belemmerd worden wanneer aan de Westerhaven tevens een reparatie-basis voor schepen in het leven geroepen werd. De gemeente had, om haar afwijzende beslissing te verdedigen, echter nog meer pijlen op haar boog: de aangrenzende percelen zouden vrijwel onbewoonbaar worden door de geraas makende werkzaamheden van het herstellen van oude en het vervaardigen van nieuwe ketels, en bovendien zou een bedrijf, zoals de heer Christie zich dat voorstelde, een zware bok of kraan op de kade behoeven, wat ter plaatse al te hinderlijk zou worden.

De gemeente Rotterdam toonde zich tegenover Christie, hoewel zij grotere belangen dan de zijne hun rechtmatige voorrang verlenen moest, allerminst onwelwillend. Zij raadde hem aan zijn bedrijf te vestigen op „de overschietende slijken", grenzend tegen de „Nieuwe Sleephelling" in het toenmalige Schoonderloo te Delfshaven, welke men daar aan het bouwen was. Er volgden vele onderhandelingen, die tenslotte tot resultaat hadden, dat Christie zich bereid verklaarde het bedoelde terrein, dat een lengte van 120 ellen had, te kopen, daarbij als goed handelsman de verwachting uitsprekend, dat men bij het vaststellen van de koopprijs rekening zou houden met de geringe waarde van het terrein, alsmede met de aanzienlijke kosten, welke de ingebruikneming ervan met zich zou meebrengen.

Het genoemde terrein werd aan de ondernemende Schot echter niet verkocht, maar met ingang van 1 Juli 1856 in erfpacht afgestaan voor de tijd van 25 jaren met recht van optie. En op 7 Juli van hetzelfde jaar beschikten de Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland gunstig op Christie's verzoek, om op het door hem gepachte terrein een etablissement tot het vervaardigen en herstellen van stoom- en andere werktuigen op te richten.

Tot zover deze historische inleiding, die, uiteraard in grote lijnen en zonder ook maar de geringste aanspraak op volledigheid, een denkbeeld probeert te geven van de ontwikkeling en lotgevallen van de Rotterdamse scheepsbouw tot aan het ogenblik, waarop de firma Christie & Zn. gevestigd werd, welke firma, zoals men in het volgende hoofdstuk zal zien, beschouwd mag worden als een, zij het bescheiden, voorloopster van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V.

HET VOORSPEL

Op 1 Juli 1856 werd een notariële acte gepasseerd, waarbij de firma Duncan Christie & Zn. – Duncan Christie had zich geassocieerd met zijn zoon David Christie – tot stand kwam.

De firmanten staken reeds dadelijk op kloeke wijze de handen uit de mouwen. Hun vruchtbare activiteit wordt bewezen door het feit, dat reeds een jaar later, 1857, hun eerste schip van stapel kon lopen. Het was de *Prins van Oranje,* door de pers van die dagen geroemd „wegens zijn sierlijken en vluggen vorm en de ruime en smaakvol gemeubelde kajuiten", waarmede de Zaanlandsche Stoomreederij een dienst tussen Amsterdam en Zaandam opende.

Het firmacontract, dat in 1861 afliep, werd niet hernieuwd. Want David Christie gaf een levende illustratie van de waarheid, dat de geschiedenis zich herhaalt: hij maakte zich, gelijk zijn vader het tevoren gedaan had, geheel zelfstandig en begon te Kralingen, in een voormalige stijfselfabriek, een eigen scheepsbouw-, machine- en ketelbedrijf. Hij was niet de eerste en zou ook stellig niet de laatste zoon ter wereld zijn, die een volledige onafhankelijkheid boven het compagnonschap met de *vader* verkoos.

My dear old home

Gedurende drie jaren leidde Duncan Christie als enige firmant zijn bedrijf. In 1864 verbond hij zich met zijn andere zoon, George Christie, alsmede – en zonder twijfel uit overwegingen van kapitaalversterking – met de heer Arnoldus Nolet, die eerder lid geweest was van de Schiedamse firma's Nolet & Co., een branderij en handel in granen, en C. Nolet, een ijzergieterij.

De eerste jaren van deze nieuwe combinatie gingen niet over rozen. Met de bedrijvigheid in de fabrieken van stoom- en andere werktuigen was het over het algemeen minder gunstig gesteld dan voorheen. De werkzaamheden van de firma Christie & Nolet bepaalden zich dan ook hoofdzakelijk tot het herstellen en vervaardigen van locomobielen en stoomketels en het gebeurde slechts zeer zelden dat een schip bij haar van stapel liep.

In het begin van het jaar 1870 werd de firma Christie & Nolet ontbonden. De liefde tot zijn land is ieder aangeboren, zegt Gijsbrecht van Amstel, en zo was het ook gesteld met Duncan en George Christie. Na een lange reeks van jaren op eervolle wijze – en dit geldt vooral voor Duncan Christie – in den vreemde gewerkt te hebben, liet de stem van het bloed zich niet langer tot zwijgen brengen. Zij zeiden hun firma vaarwel en keerden terug naar de Schotse bergen. Arnoldus Nolet verwierf de bevoegdheid tot voortzetting der zaken de naam Christie te blijven voeren onder zodanige firma als hij nuttig en nodig oordeelde.

Christie, Nolet & De Kuyper

Op 4 Februari 1870, enige maanden voor het uitbreken van het Frans-Duitse conflict, nam Nolet de heer Franciscus de Kuyper, een in Kralingen woonachtige particulier, in

SITUATIE VAN DE MACHINEFABRIEK CHRISTIE, NOLET EN DE KUYPER OMSTREEKS 1875

zijn firma op, die voortaan Christie, Nolet & De Kuyper zou heten. In de aanvang bleven reparatiewerken en het vervaardigen van machines en ketels de hoofdschotel van het bedrijf vormen.

De schoten, door Duitsers en Fransen gelost, dreunden over West-Europa. De carrière van Napoleon III nam, toen zijn leger onder Mac Mahon bij Sedan tot capitulatie gedwongen was, een tragische wending. De overwonnen staat werden herstelbetalingen opgelegd en menigeen vroeg zich met zorg af hoe het door oorlog en revolutie en vooral door een diepe teleurstelling geteisterde Frankrijk deze bedragen ooit binnen de gestelde termijnen zou kunnen voldoen. Deze vrees bleek echter ongegrond geweest te zijn, want Frankrijk kwam vlot zijn verplichtingen na. Het gevolg hiervan was, dat in Duitsland, waar de zogenaamde „Gründerperiode" aanbrak, veel geld voor beleggingsdoeleinden vrij kwam. Mijnbouw en staalindustrie breidden er zich snel uit. Alom werden met bekwame spoed spoorwegen aangelegd. Van deze opleving trok ook Rotterdam, door de grote vlucht die transitohandel en transitoverkeer namen, een behoorlijk profijt.

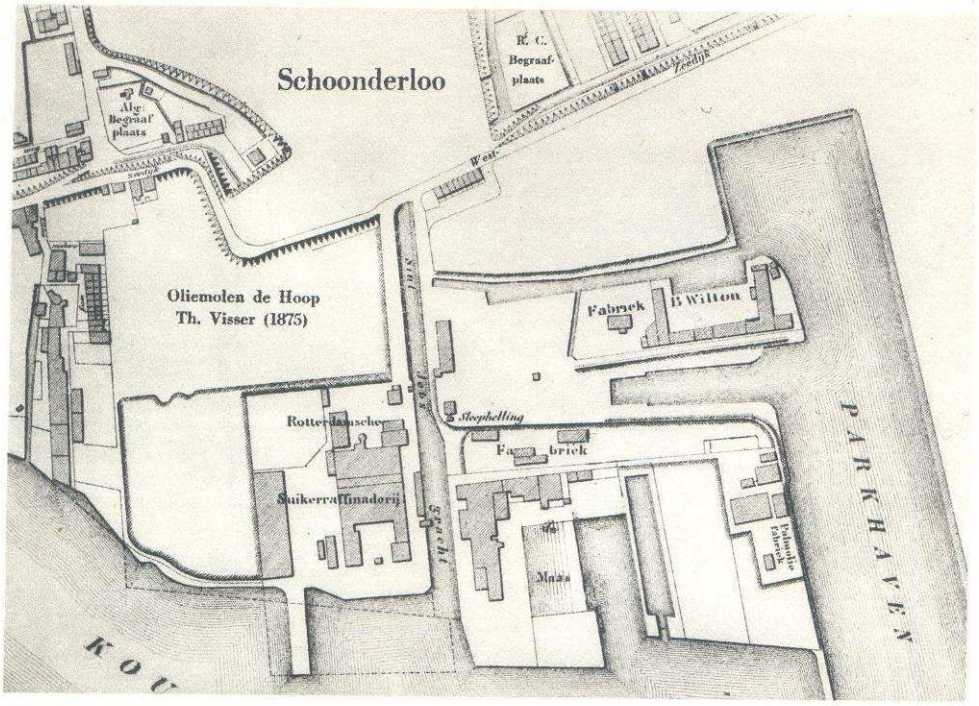
Ook de firma Christie, Nolet & De Kuyper maakte het, afgezien van een staking, die in 1872 bij haar uitbrak, redelijk goed. Zij vervaardigde voor het Departement van Marine, dat in die dagen de werven bij het bouwen van stoomschepen vaak de helpende hand reikte, een ijzeren stoomkanonneerboot, de *Sperwer* genaamd, die bestemd was voor „de verdediging der Noordelijke en Zuidelijke vaarwaters". Verder liepen bij haar van stapel de stoomkanonneerboten *Wodan* en *Freyer*, welke tot taak kregen een kanon met trekken en velden van 28 cm te voeren. Ook voor het Departement van Koloniën leverde Christie, Nolet & De Kuyper werk af: twee baggermolens, de *Sumatra* en de *Borneo*, alsmede twee „stoomklepvaartuigen", de *Japara* en de *Rembang*, die hun diensten aan de havenwerken van Batavia en Soerabaja moesten bewijzen.

In het kader van dit gedenkboek mag het stellig als een vermeldenswaardig detail gelden, dat het de firma Christie, Nolet & De Kuyper geweest is, die de eerste connectie schiep met de Stoomvaart Mij. „Zeeland", die in latere jaren zo'n trouwe klant van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. zou worden.

Men ziet het: aan werk ontbrak het niet. Maar de godin van het Geluk is weinig standvastig van aard en op haar goedgeefsheid kan men nooit staat maken. In het jaar 1878 trad een dermate ongunstige kentering in, dat de firma Christie, Nolet & De Kuyper opgeheven moest worden, hoewel zij nog een korte tijd als firma in liquidatie bleef voortbestaan.

Het was niet alleen Christie, Nolet & De Kuyper die tegenslag ondervond. Met bijna alle bedrijven was dit het geval. Reeds in 1873 toonde de conjunctuurgolf een neerwaartse richting als – en men is geneigd te zeggen: logische en onvermijdelijke – reactie op de al te grote voorspoed, die zich onmiddellijk na de Frans-Duitse oorlog in zo'n razend-snel tempo ontwikkeld had.

Deze depressie, die in 1873-1874 haar diepste punt bereikte, had verschillende oorzaken. Wij bepalen ons tot enkele. In de eerste plaats moest Nederland in de agrarische sector het onderspit delven in de concurrentiestrijd met het Ameri-



SITUATIE VAN DE MAATSCHAPPIJ „DE MAAS" ENIGE JAREN LATER

kaanse graan, dat een kostprijs had, welke ver onder de Europese lag. Voorts kreeg de wereld, dus ook ons vaderland, te lijden van het verstoorde monetair evenwicht. De wijde ontplooiing van de internationale handel deed de behoefte gevoelen aan vaste wisselkoersen. Men besloot vrijwel over alle linies – daar Engeland in die wereldhandel destijds de leiding had – de basis van het pond over te nemen, hetgeen betekende dat men zijn valuta een vast goudgehalte toekende. Zo werd de gouden standaard geboren. Het zilver werd van zijn monetaire troon gestoten. Wat was hiervan het gevolg? Dat de grondslag van het geldstelsel verkleind en de geldstroom aanmerkelijk vernauwd werd. Tegenover deze vernauwde geldstroom stond een gezwollen goederenvloed, het resultaat van industriële evolutie en modern verkeer. Een aanzienlijke prijsdaling op nagenoeg elk gebied kon op deze wijze niet uitblijven.

In 1886 echter werden aan de Witwatersrand enorme goudvondsten gedaan en naarmate deze de geldstroom deden wassen, verbeterde de algemene toestand weer. Na tien jaren kon zelfs een voortdurende, zij het ook lichte, prijsstijging waargenomen worden. De winsten gingen weer vloeien en de vervoersbehoefte steeg snel. Orders voor de scheepsbouw waren daarvan het begrijpelijk gevolg. Onder deze gunstige omstandigheden behoeft het niet te verwonderen, dat een combinatie gevonden werd, die bereid bleek de zaken van de in liquidatie zijnde firma Christie, Nolet & De Kuyper over te nemen.

Frans intermezzo

Het zal vermoedelijk niet ver van de waarheid verwijderd zijn, dat het Franse gelden waren, die de firma Christie, Nolet & De Kuyper een nieuwe naam gaven en een nieuw bestaan trachtten te verzekeren. Dit is aannemelijk als men de mentaliteit van de Nederlandse belegger, alsmede de grote kapitaalrijkdom van het Franse volk in aanmerking neemt. Nederland was uit de Franse tijd tevoorschijn gekomen als een lamgeslagen volk, dat van zijn grote glorietijd slechts de herinnering en een deel van zijn spaargelden had overgehouden. Men meende niet beter te kunnen doen dan deze gelden vastrentend en risicovrij te beleggen. De weinige ondernemers die er waren moesten dan ook gedwongen de methode der interne financiering volgen, d.w.z. uit eigen besparingen. Het toenmalige belastingstelsel, dat zelfs nog geen inkomstenbelasting kende, maakte dit gelukkig nog mogelijk. In elk geval werd op 2 December 1879 bij onderhandse acte ten overstaan van een Franse notaris een naamloze vennootschap opgericht, die Société Anonyme des Fonderies et Constructions Navales de la Meuse heette, en, naar officieel vastgelegd werd, zich ten doel stelde „de voortzetting der fabriekszaken tot het vervaardigen en herstellen van ijzeren stoomvaartuigen en machines te Schoonderloo, gemeente Delfshaven, tot nu toe gedreven door de firma Christie, Nolet & De Kuyper". De heer A. Nolet maakte als administrateur-directeur deel uit van deze nieuwe combinatie.

Met een kleine variatie op Shakespeare kan van deze vennootschap getuigd worden, dat zij al terstond „the beginning of her end" was. Want zij bleek slechts geboren te zijn om spoedig weer te sterven. Slechts een jaar verliep, toen werd zij op Hollandse leest geschoeid.

Maatschappij „De Maas"

Op 30 October 1880 vond ten kantore van de Rotterdamse notaris W. S. Burger een zakelijke plechtigheid plaats, waarbij twee partijen verschenen. De eerste: de heer Arnoldus Nolet. De tweede: de heer J. R. P. C. H. de Kuyper, distillateur, de heer C. A. E. van Lede, eveneens distillateur en de advocaat-procureur mr C. E. Havelaar, de laatste drie woonachtig te Rotterdam en optredende als gemachtigden van mevrouw Maria Catharina Blankenheym, weduwe van de heer C. F. A. de Kuyper. De Maatschappij „De Maas" werd bij deze gelegenheid gesticht.

Onder voorzitterschap van president-commissaris J. de Kuyper vond op 15 November 1880 een vergadering van aandeelhouders plaats, waarin de heren A. Nolet en Jac. Haslinghuis tot directeuren benoemd werden. Tevens aanvaardde de vergadering het voorstel om de baten en lasten der in liquidatie zijnde firma's Christie, Nolet & De Kuyper en Société Anonyme des Fonderies et Constructions Navales de la Meuse over te nemen.

Die lasten bleken echter spoedig te zwaar voor de schouders der nieuwe onderneming en het trieste gevolg hiervan was, dat reeds in April 1881 de fabriek gesloten moest worden en de in Mei daaraanvolgende opnieuw bijeengeroepen vergadering van aandeelhouders zich voor de taak gesteld zag de mogelijkheid ener liquidatie te overwegen. Aangezien onderhandelingen gaande waren over de inbreng van nieuw kapitaal en het overdoen der fabriek, werd echter besloten met

de liquidatie nog enige tijd te wachten, doch geen nieuw werk aan te nemen.

Tussenstation

Op 6 December 1881 kwamen aandeelhouders nogmaals bij elkaar. De Maatschappij „De Maas" onderging een naamsverandering en heette thans – wat, zoals men zal merken, in de ontwikkeling der gebeurtenissen als een tussenstation beschouwd kan worden – Maatschappij „Schoonderloo", scheepsbouw- en werktuigfabriek te Delfshaven. Met de leiding van dit bedrijf werd belast de heer J. P. J. Lucardie, oud-directeur der Zeevaartschool en voordien zee-officier. Het college van commissarissen bestond uit de heren J. Bok, J. C. H. Heldring en J. J. van Rietschoten. Van de commissie voor het onderzoek van de balans maakten de heren H. Veder, J. W. Anthony en H. de Jongh deel uit. Ruim veertien dagen later ging de fabriek, met een personeel van vijf-en-twintig man, onder de hoofdingenieur J. Davidson, weer draaien.

Op 28 December 1882 deed een, voor rekening van de Crofton Shipping Company te Hull gebouwd schip, de *Monica* geheten, zijn proefvaart. Een commissie, speciaal uit Engeland overgekomen om deze tocht mede te maken, toonde zich uiterst tevreden. De Nederlandse scheepsbouw-industrie had bewezen, dat zij voor de buitenlandse de vlag niet behoefde te strijken!

In hetzelfde jaar verliet hoofdingenieur J. Davidson de maatschappij en werd vervangen door de heer David Croll.

De inrichting van het bedrijf, dat thans een modelmakerij, metaalgieterij, bankwerkerij, draaierij, koperslagerij, machinestelplaats, smederij, ketelmakerij en scheepsmakerij omvatte, was naar huidige maatstaven beoordeeld zeer primitief. Een vaste kraan van ongeveer tien ton hefvermogen in de ketelmakerij boven de klinkmachine werd nog door handkracht bediend. Ook aan het transport van de materialen en werkstukken ontbrak wel het een en ander. Alles moest door middel van een rolwagen of op de schouders vervoerd worden. Aan het verplaatsen van huidplaten bijvoorbeeld kwam een hele ploeg te pas. Exploitatie van een dergelijk bedrijf was dan ook alleen mogelijk bij een lage loonstandaard. De lonen voor geschoold personeel wisselden van 18 tot 22 cent per uur.

Hoe het ook zij – en de lezer behoudt de volle vrijheid zich over dit feit te verbazen – bij de aanvang van het jaar 1883 was het vertrouwen in de maatschappij, dat tengevolge van haar verleden geschokt was, herwonnen en figuurlijk gesproken kon de vlag opnieuw worden gehesen.

De weg terug

De Maatschappij „Schoonderloo" ging op 28 Maart 1883 de weg terug. Hetgeen inmiddels, zoals men misschien denken zou niet betekende, dat zij de klok terug zette. In een vergadering van aandeelhouders deelde de heer Heldring mede, dat de naam Maatschappij „De Maas" voortaan weer gevoerd zou worden, teneinde moeilijkheden en kosten te vermijden.

Er kwamen behoorlijke successen, misschien soms meer in een opzicht van prestige dan van financieel voordeel, gelijk aanstonds zal blijken. Voor de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij werd een stoomschip van ruim duizend ton gebouwd, dat in Augustus van het jaar 1883 onder de naam *Saturnus* van stapel liep. In hetzelfde jaar werd op een in de hoofdstad georgani-

seerde tentoonstelling in de groep Werktuigen, Gereedschappen en Vervoermiddelen, de Maatschappij „De Maas" bekroond met de zilveren medaille. Maar – en zo even werd er reeds met een enkel woord op gezinspeeld – in de vergaderingen van aandeelhouders werd wel eens een afkeurend woord gehoord over de bouw van schepen, die, naar men veronderstelde, vaker dan de belanghebbenden lief was met een geldelijk nadeel gepaard ging. De directeur van het bedrijf verdedigde echter zijn beleid met het argument, dat het, althans op dat ogenblik, onmogelijk was het bedrijf regelmatig bezet te houden met over het algemeen winstgevende reparatiewerken.

De Maatschappij „De Maas" bleek beheerst te worden door hetzelfde rhythme als dat van het element, waaraan zij de rechtvaardiging van haar bestaan ontleende: de golfslag! Op een heffing volgde steeds weer een daling, om niet te zeggen een inzinking, en van een constante bloei kon bezwaarlijk gesproken worden. Om vooral geen enkele kans uit de handen te laten glippen, besloot de Maatschappij „De Maas" een klein stoombootje in de vaart te brengen. De hoofdpersoon op dit vaartuig was niet, om het eens weids te zeggen, de *kapitein* maar een soort *handelsman*, een door de Maatschappij afgezonden ambassadeur. Deze functionaris klauterde dan – hoewel niet over een statietrap met Perzische lopers, waarop diplomaten hun voetstappen plegen te drukken, maar via een zich op het sleepbootje bevindende ladder – aan boord van een binnenkomend schip, dat wellicht een kleine of grote herstelling van node had. Deze methode werd, getrouw aan de niet altijd rechtvaardige regel, dat hij, die het eerst komt, ook het eerst maalt, vaak met het gewenste succes bekroond. Ook nog heden ten dage wordt zij door de reparatiebedrijven toegepast, al heeft zij door het zoveel betere contact tussen de reders, kapiteins en agenten door middel van telegraaf, telefoon en radio veel van haar belangrijkheid ingeboet; de orders zijn thans veelal uitgegeven alvorens de schepen de haven binnenvallen. Na verloop van tijd werden deze ambassadeur en dit sleepbootje dan ook weer geschrapt op de begroting van het zakelijk beleid van de Maatschappij „De Maas" en zonder al te groot hartzeer in het pantheon der vergetelheid bijgezet.

Aan het eind van het jaar 1888, toen ook de nieuwe toegang tot Rotterdam, de Nieuwe Waterweg, aan alle eisen der toenmalige scheepvaart voldeed, brak de lang verbeide bloeiperiode in de scheepsbouw- en machine-industrie aan, waarvan ook de Maatschappij „De Maas" de weldadige invloed onderging. Vele belangrijke orders vielen haar ten deel. In 1889 werd aan de Marine een stoomschip afgeleverd, dat bestemd was voor het uitoefenen van politietoezicht op de visserij in de Noordzee en aan de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij de stoomschepen *Ariel* en *Hebe*. Voorts slaagde men er in, met de Koninklijke Paketvaart Maatschappij een contract voor het bouwen van twee passagiersschepen te sluiten.

In Augustus 1889 werd de heer D. Croll, sedert 1882 hoofdingenieur en sinds 1884 naast de heer J. P. J. Lucardie mede-directeur van de Maatschappij „De Maas", benoemd tot directeur der Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, welke

onder zijn krachtige leiding belangrijk gereorganiseerd werd en daarna omgedoopt in N.V. Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw „Fijenoord". Na het vertrek van de heer Croll trad de heer B. J. H. Haitink als hoofdingenieur in dienst van de Maatschappij „De Maas".

Op 31 Maart 1890 trof de Maatschappij een zware ramp. In de ketelmakerij brak brand uit. In weerwil van de onmiddellijk krachtig aangewende pogingen van de brandweer om het vuur meester te worden, werden binnen twee uren de ketelmakerij, draaierij, bankwerkerij en stelplaats een prooi van de vlammen.

In een vergadering van commissarissen gingen stemmen op, om – met het oog op het beëindigen van de erfpacht in 1905 – tot liquidatie over te gaan. Maar de meeste aanwezigen, waaronder ook de directeur, meenden, dat de fabriek gedurende de vijftien jaren, welke zij nog voor de boeg had, voldoende productief werk zou kunnen verrichten. Deze woorden vonden een klankbodem en men besloot de verwoeste lokaliteiten van het bedrijf te herbouwen. Op 6 Juli daaraanvolgende konden de werkzaamheden hervat worden. En op de ruïnes bloeide nieuw leven: voor de Koninklijke Paketvaart Maatschappij werd een fraai schip, de *Reijniersz*, gebouwd en onder grote belangstelling te water gelaten. Terstond na dit heugelijke feit werd de kiel gelegd voor een passagiersboot, te bouwen voor rekening van de Belgische regering.

De golfslag, welke in dit boek reeds eerder als symbool ter sprake gebracht werd, deed opnieuw zijn kracht gelden. Want het ging met „De Maas" op en neer. Nu eens – en ter illustratie van het zo even geconstateerde feit wordt deze bijkomstigheid hier vermeld – kon er slechts 2 % en dan weer 5 % dividend op de aandelen uitgekeerd worden.

Toen de twintigste eeuw dicht in zicht gekomen was, in 1899, stelde de Maatschappij „De Maas" pogingen in het werk, om een ander geschikt terrein te krijgen. Zij was hiertoe genoodzaakt geworden, omdat de gemeente Rotterdam te kennen gegeven had, dat de erfpacht van de gronden, waarop „De Maas" tot dusverre haar bedrijf uitoefende, na 1905 niet verlengd kon worden, zulks in verband met een ter plaatse te graven nieuwe haven, de tegenwoordige St. Jobshaven. Het verkeer, dat men vijftig jaren later een „alles opslokkend monster" zou noemen, eiste weder zijn tol.

Verschillende mogelijkheden deden zich voor. Men voelde aanvankelijk wel iets voor een hectare grond op de Ruigeplaat, maar men moest, bij nadere overweging, dit plan loslaten, omdat het daarvoor benodigde kapitaal, alsmede de kosten, welke aan het overbrengen der werkplaatsen verbonden zouden zijn, te groot waren. Ook het pachten van vrij kostbare gronden aan de Maashaven werd niet raadzaam geacht, daar men dan een toestand van onzekerheid zou bestendigen, hetgeen niet past in het kader van een verstandig zakenbeleid. Toen werd – en wel voornamelijk door toedoen van de heer C. M. Ritmeester, ambtenaar aan 's Rijks Waterstaat – de aandacht gevestigd op de Heyplaat, die in het bezit was van de heren P. Langeveld en A. Prins. En op 14 Februari 1899 werd voor de som van ruim *f* 44.000,— ongeveer 4½ hectare van deze grond aangekocht.

Regeren is vooruitzien

Op 14 April 1899 kwam een consortium tot stand, dat samengesteld was uit een aantal belanghebbenden bij de scheepvaart. Het waren de heren: A. G. Kröller van de N.V. Wm H. Müller & Co.; H. de Jongh van de N.V. Phs. van Ommeren; A. Plate van de firma Wambersie & Co.; Jhr. O. Reuchlin van de Holland-Amerika Lijn; Wm Smith van de N.V. P. A. van Es & Co.; L. W. Veder van de N.V. Hudig & Veder; W. A. Schaay van de Disconto Maatschappij; J. C. Ledeboer, bankier; J. P. J. Lucardie en – wat later – J. B. Croll.

Deze combinatie mocht allerminst als een toevallige beschouwd worden. Want van minstens zes leden kan met stelligheid aangetoond worden, dat zij op een of andere wijze in betrekking tot de Maatschappij „De Maas" stonden. De heer Kröller liet reparaties bij „De Maas" uitvoeren; de heren De Jongh en Veder maakten deel uit van haar college van commissarissen; de heren Schaay en Ledeboer waren haar bankiers; en ook de heren Reuchlin en Plate hadden bepaalde verbindingen met „De Maas".

Het consortium streefde een tweeledig doel na, nl.:

1e. de eventuele voortzetting van de Maatschappij „De Maas" na 1905;

2e. het exploiteren van een of meer dokken.

In verband met dit laatste is het interessant te weten – en daarom wordt hier de historie van het consortium een ogenblik onderbroken – dat een zekere heer W. de Gelder, als ingenieur werkzaam bij de firma Diepeveen, Lels & Smit te Kinderdijk, in een brochure, welke in en buiten vakkringen sterk de aandacht getrokken had, de wenselijkheid had bepleit van een droogdokmaatschappij aan de rivier de Maas. In dit bekwaam en openhartig opgestelde geschrift werden enige harde noten gekraakt. De heer de Gelder betoogde niet slechts, dat geen enkele Nederlandse werf voldoende uitgerust was tot het bouwen der grote zeeschepen, die de Rotterdamse reders in Engeland en Duitsland bestelden, maar verklaarde ook, dat alle Nederlandse werven, enigermate met uitzondering van de Maatschappij „De Schelde" te Vlissingen, in een toestand van volslagen veroudering verkeerden.

Toch was deze heer de Gelder niet zonder optimisme en ondernemingszin. Want naar zijn mening zou een nieuwe werf in de omgeving van de Rotterdamse haven stellig een toekomst hebben, wanneer tenminste aan bepaalde voorwaarden voldaan werd. Zo moest zij, naar het inzicht van de brochure-schrijver, beneden de spoorbrug liggen, de modernste machinerieën bezitten en de beschikking hebben over een drijvend dok en een dokbassin in de nabijheid der reparatiewerkplaatsen. Zeker, er bestonden gemeentedokken, maar deze waren niet berekend geweest op de snelle groei, welke de scheepvaart de laatste jaren gekenmerkt had en de enige grote Rotterdamse scheepswerf „Fijenoord", voor welke overigens ook het euvel der veroudering gold, lag boven de spoorbrug en daardoor afgezonderd van de zee-scheepvaart.

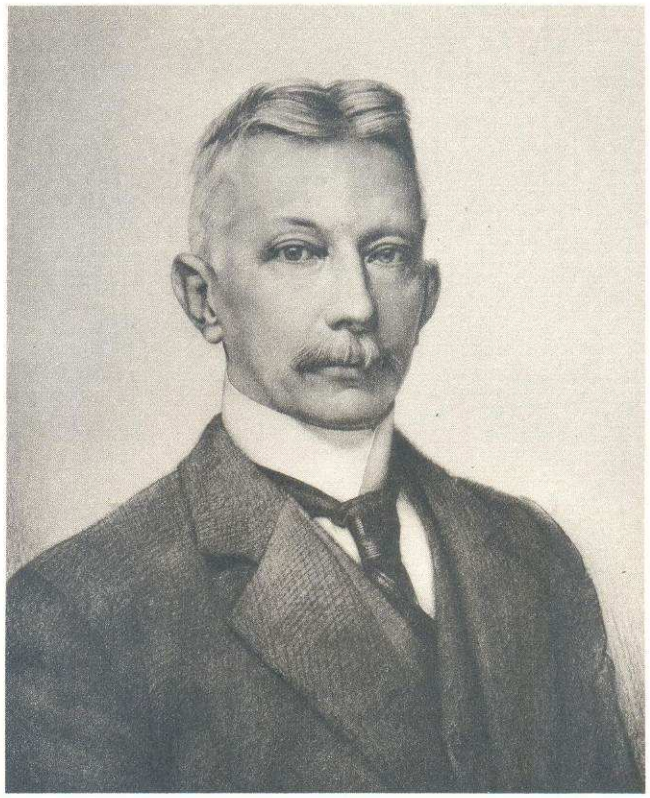
De heer de Gelder was van mening dat een nieuwe naar de eisen des tijds ingerichte en gelegen werf de concurrentiestrijd met het buitenland met een goede

kans op succes zou kunnen aanbinden. Er waren factoren, die voor deze blijmoedige verwachting pleitten: de Nederlandse arbeider was waarlijk niet minder bekwaam dan zijn collega van over de grenzen, de werkdagen in Nederland waren langer en de lonen lager dan bijvoorbeeld in Engeland en de oprichtingskosten, in het bijzonder het aanschaffen der terreinen, konden minder hoog geacht worden dan die in het buitenland.

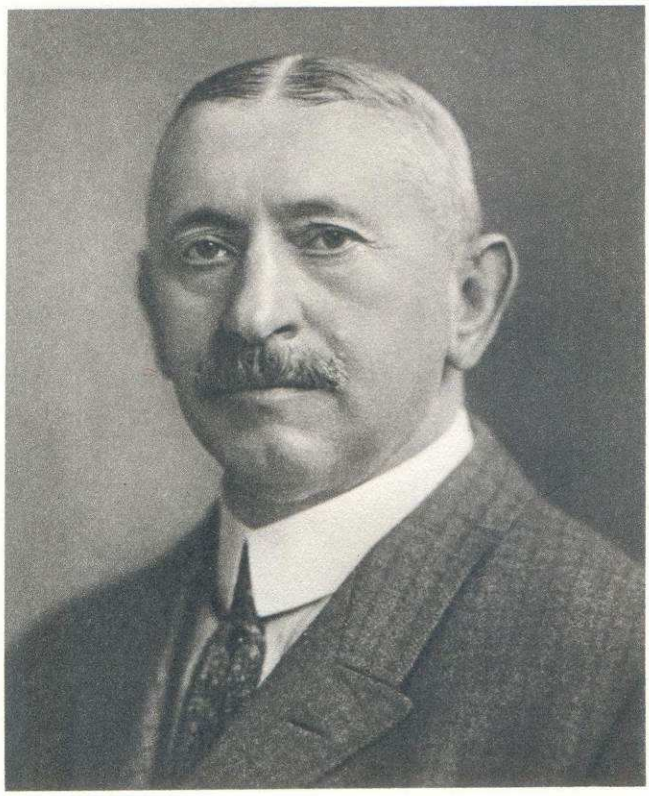
Laten wij thans terugkeren tot het consortium, dat onder voorzitterschap van de heer A. G. Kröller zijn werkzaamheden aangevangen had. Meer dan tweehonderd aandelen van de Maatschappij „De Maas" gingen tegen de koers van 25 % in handen van de leden van het consortium over. Ook werden maatregelen beraamd – en met goed gevolg ten uitvoer gebracht – om het gekochte terrein aan de Heyplaat in gemeenschappelijk bezit over te nemen. Het consortium kon door dit alles een overwegende positie op de vergadering van aandeelhouders van de Maatschappij „De Maas" innemen. Het plan was, om de deelhebbers in „De Maas" voor te stellen tot liquidatie over te gaan en de machinerieën, werktuigen en gereedschappen, voor zover deze nog dienst konden doen, door een nieuw op te richten bedrijf te laten kopen en geleidelijk – op zodanige wijze, dat geen storing in de bedrijfswerkzaamheden kon optreden – te verplaatsen. En op een vergadering van het consortium, die 10 Juni 1899 plaats vond, werd o.a. in principe besloten tot het bouwen van een drijvend dok voor schepen van 12.000 ton waterverplaatsing.

Niemand zal kunnen ontkennen, dat het consortium, dat grote plannen koesterde, zich bewust geweest moet zijn van de wijsheid, dat regeren vooruitzien is. Het zag inderdaad vooruit, dat Rotterdam binnen zeer korte tijd – wanneer men wilde voorkomen dat Antwerpen definitief de zegepalm zou wegdragen – een voortreffelijke dokgelegenheid moest bezitten.

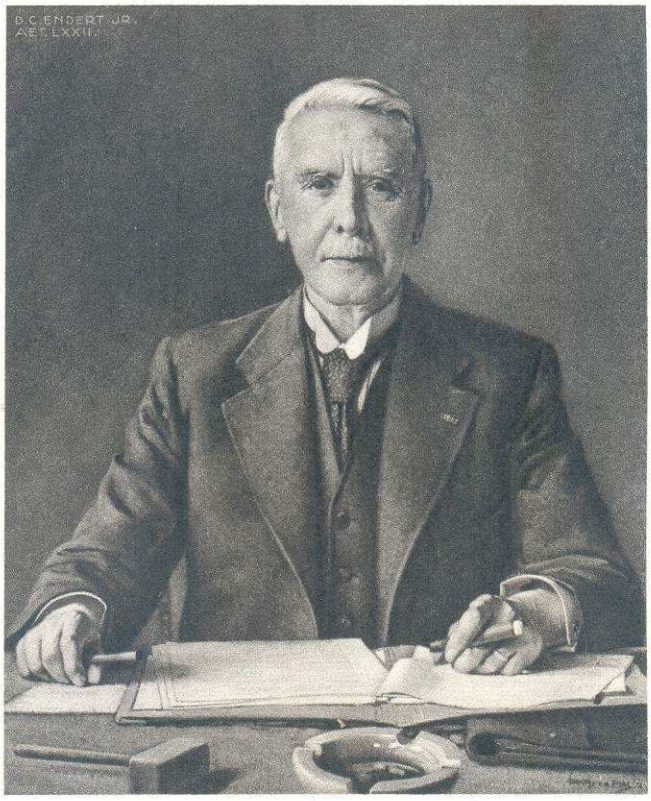
De heer Bart Wilton, die een en ander over de plannen van het consortium vernomen had, werd – en terecht – bevreesd, dat de oprichting van een maatschappij, zoals die het consortium voor ogen zweefde, een nadelige invloed op zijn bedrijf zou kunnen hebben. Hij sprak met de heer Kröller en vond deze bereid in het consortium een lans te breken voor het aanknopen van onderhandelingen met Wilton, waartoe op 6 October 1899 met een geringe meerderheid van stemmen besloten werd. De besprekingen leidden echter tot geen resultaat. Want het aanbod van het consortium, om in de nieuw te stichten onderneming ook Wilton op te nemen, stuitte af op de verklaring van de heer Bart Wilton, dat zijn firma, van oorsprong een familiebezit, gehandhaafd moest blijven in de staat, waarin zij verkeerde – en het voorstel van de heer Wilton, om de dokken, welke door de toekomstige maatschappij zouden worden gebouwd, te exploiteren en de Maatschappij „De Maas" op nader vast te stellen voorwaarden over te nemen, kon weer niet aanvaard worden door het consortium, omdat dit volkomen in strijd zou zijn met zijn oorspronkelijke strekking. De opheffing van de Maatschappij „De Maas" was immers slechts een schrede tot het bereiken van iets nieuws, maar zeker niet tot het vormen van een combinatie met Wilton.



IR M. G. DE GELDER, DIRECTEUR VAN 23-1-1902 TOT 2-5-1918 †



A. F. J. DIJKGRAAF, DIRECTEUR VAN 27-7-1918 TOT 19-5-1932 †



D. C. ENDERT Jr, DIRECTEUR VAN 27-7-1918 TOT 30-3-1953 †

IR A. KNAPE, DIRECTEUR SINDS 9-7-1932

IR K. VAN DER POLS, DIRECTEUR SINDS 14-12-1948

J. H. VAN DEN BERG, DIRECTEUR DER SCHEEPSBOUW MAATSCHAPPIJ „NIEUWE WATERWEG" SINDS 13-10-1947

IR J. J. M. SLUYS, DIRECTEUR DER SCHEEPSBOUW MAATSCHAPPIJ „NIEUWE WATERWEG" SINDS 13-2-1951

IR J. C. VAN REENEN, ONDERDIRECTEUR DER R.D.M. SINDS 13-2-1951

J. L. G. STUBBÉ, ADMINISTRATEUR DER R.D.M. SINDS 1-1-1938

Het contact met Wilton werd verbroken en elk lid van het consortium herkreeg de vrijheid tot andere combinaties toe te treden en te handelen gelijk hem goed voorkwam. De heer Kröller trad hierop uit, een feit, waarin anderen aanleiding vonden hun steun eveneens aan de plannen van het consortium te ontzeggen. Maar zij, die overbleven, gingen met onverflauwde energie verder.

The right man in the right place

Wie zou de man zijn, die men zonder gewetensbezwaar met de leiding der nieuw te stichten onderneming belasten kon? Waarlijk, het consortium verheelde zich geenszins dat het hier vóór alles ging om de juiste man op de juiste plaats en het trachtte ook thans vooruit te zien.

Het kan uiteraard weinig verwondering wekken, dat onder hen, die voor de belangrijke post in aanmerking kwamen, ook behoorde de heer W. de Gelder, die met zijn brochure – waaruit in voorgaande bladzijden reeds een en ander geciteerd werd – bewezen had ten aanzien van de scheepsbouwkundige problemen, met welke Rotterdam op dat ogenblik worstelde, een inzicht te bezitten, dat volkomen strookte met de zienswijze en de bedoelingen van de leden van het consortium. Bovendien ging van de naam de Gelder, zoals nader zal blijken, nog een andere bekoring uit.

De besprekingen tussen de heer W. de Gelder en het consortium leidden echter niet tot een verbintenis en ook andere aangezochten verklaarden zich òf niet òf op onaanvaardbare condities bereid het directeurschap der toekomstige onderneming te aanvaarden. Het consortium wendde zich thans tot ir M. G. de Gelder, de broeder van de vorige, die ingenieur bij de Koninklijke Marine en naderhand chef van de technische dienst van het Bureau Veritas te Parijs geweest was. Deze candidaat toonde zich genegen met het consortium in zee te gaan, maar stelde diverse eisen, waarvan de beide belangrijkste waren, ten eerste: dat hij als enig directeur de algehele leiding van het bedrijf, zowel technisch, commercieel als administratief, in handen zou krijgen, en ten tweede: dat het ontwerpen der plannen voor de inrichting van de werf met toebehoren, de keuze van personeel en machinerieën, kortom het samenstellen der ganse technische installatie, aan hem zou worden opgedragen.

Men zal wellicht zeggen, dat dit nogal drieste verlangens waren. Inderdaad! Maar hoe het ook zij, consortium en ir M. G. de Gelder werden het op deze grondslag samen eens en met de verdere noodzakelijkheden voor de oprichting van een vennootschap kon voortgang gemaakt worden.

Er werden onderhandelingen geopend met de Disconto Maatschappij, die als conditie voor deelneming in een op te richten syndicaat de overlegging verlangde van een prospectus, waarvan het concept reeds ontworpen was door de heren A. Plate en J. P. J. Lucardie, dat de argumenten omschreef voor de oprichting, opgave bevatte van het benodigde kapitaal en van de te verwachten resultaten, een en ander gebaseerd op de gegevens van de Maatschappij „De Maas". Het kapitaal was geraamd op twee millioen gulden, te fourneren door uitgifte van één millioen in aandelen van *f* 1000,— en één millioen in obligatiën.

De zaken hadden een vlot verloop, want op 23 September 1901 kon de heer Lucardie de inmiddels tot directeur benoemde ir M. G. de Gelder schriftelijk mededelen, dat het syndicaat zijn beslag gekregen had en men aan het werk kon gaan – hetgeen de heer de Gelder dan ook met jeugdig élan deed.

A. J. en ir M. G. de Gelder

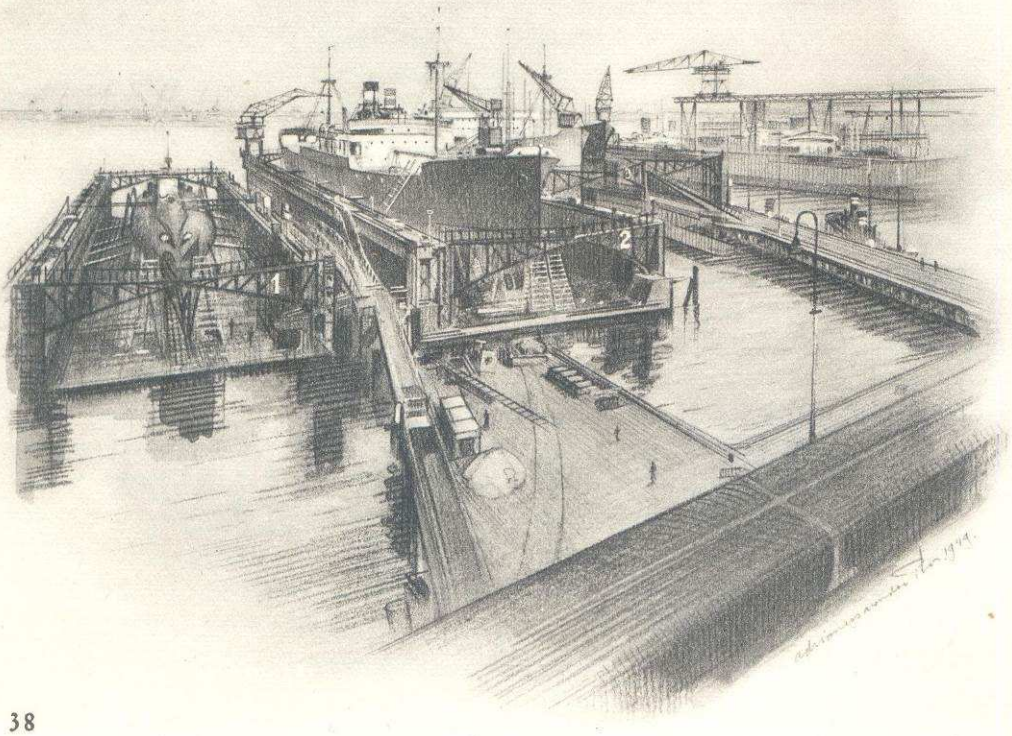
Het karakter van een mens kan soms door enkele zeer sprekende feiten bepaald worden. Zo was het misschien ook met ir M. G. de Gelder. Hij had zich met de forse voorwaarden, welke hij voor de aanvaarding van het aangeboden directeurschap gesteld had, al dadelijk doen kennen als een man, die wist wat hij wilde en begiftigd was met een zeer behoorlijke hoeveelheid zelfvertrouwen. Ja, men zou zich zelfs geneigd kunnen voelen dit zelfvertrouwen op het eerste gezicht zelfoverschatting te noemen. Maar, teneinde in staat te zijn billijk te oordelen, dient men de verlangens van ir de Gelder in het juiste licht te beschouwen. Wij zeiden reeds, dat de naam de Gelder voor hen, die bij scheepvaart en scheepsbouw geïnteresseerd waren, behalve door de brochure van de heer W. de Gelder nog speciale aantrekkingskracht bezat. De heer A. J. de Gelder, vader van de beide heren, over wie in deze bladzijden reeds herhaaldelijk gewag gemaakt is, had als hoofdingenieur van de Indische Waterstaat tussen de jaren 1878-1883 met ere van zich doen spreken door zijn energieke leiding bij de totstandkoming van de havenwerken van Batavia. De zoon Marius Gerard de Gelder wist terdege, dat zijn vader een bekwaam man was, op wiens kunde, ervaring en inzicht hij nimmer tevergeefs een beroep zou doen. Het is dan ook deze oude heer de Gelder geweest, die in het najaar van 1901 met zijn zoon een plan ontwierp voor het graven van een dokbassin op de Heyplaat en er in grote trekken een aan de hand deed voor het opstellen der werkplaatsen en machinerieën, waarbij de meeste werkplaatsen geprojecteerd werden aan de westzijde van het terrein.

23 Januari 1902

Nadat nog grote moeilijkheden – waarop wij echter niet tot in bijzonderheden zullen ingaan, gedachtig aan de onsterfelijke woorden van Pierre de Marivaux, die gezegd heeft, dat men met *alles* te vertellen een goede kans loopt vervelend te worden! – met het plaatsen der aandelen overwonnen waren en het syndicaat tenslotte voltekend was, werd – en hiermede begint in werkelijkheid de historie, aan welke dit boek zijn voornaamste bron dankt – op 23 Januari 1902, ten overstaan van notaris P. C. van Vollenhoven te Rotterdam een acte gepasseerd, waarbij *De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V.*, welker statuten reeds op 7 Januari van datzelfde jaar koninklijk goedgekeurd waren, opgericht werd.

Wie dit geschrift tot heden met aandacht en genegenheid gevolgd heeft, zal vermoedelijk een ogenblik terugdenken aan die andere acte, welke zes-en-veertig jaren tevoren, in 1856, door Duncan Christie getekend werd en als het ware de papieren afdruk was van de eerste schrede op een moeilijk, maar merkwaardig pad. Men mag – en waarlijk zonder een fantast genoemd te worden – zeggen, dat de R.D.M., die bij de verschijning van dit boek getooid is met het gouden gewaad van de Halve Eeuw, een geboortestadium van zes-en-veertig jaren heeft door-

gemaakt. Zij werd, om de dichterlijke wending thans af te wisselen voor een term uit de mechanica, de resultante van de firma's Christie & Zn., Christie & Nolet, Christie, Nolet & De Kuyper, de Société Anonyme des Fonderies et Constructions Navales de la Meuse, de Maatschappijen „De Maas" en „Schoonderloo", en opnieuw de Maatschappij „De Maas". Deze alle vormen de mijlpalen langs de weg, die geleid heeft naar de onderneming, welke thans vijftig jaren, in voor- en tegenspoed, bijdraagt tot de roem onzer vaderlandse scheepsbouwindustrie, en in elk dezer mijlpalen staat, als op Egyptische obelisken en Romeinse gedenkzuilen, een fragment gebeiteld uit de wordingsgeschiedenis van de R.D.M., De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V.



EERSTE BELANGRIJKE OPDRACHT

De commissarissen der R.D.M. – onder wie wij noemen de heren H. de Jongh van de N.V. Phs. van Ommeren; J. P. J. Lucardie, directeur van de Maatschappij „De Maas"; ir J. F. Rebel, civielingenieur; Ph. W. van der Sleyden, oud-Minister van Waterstaat en L. W. Veder, lid der firma Hudig & Blokhuyzen – besloten de offerte van het syndicaat, dat het aangekochte terrein, alsmede 207 aandelen van de Maatschappij „De Maas" voor een som van *f* 101.400,— te koop aangeboden had, te accepteren. En op 1 Maart 1902 werd bij besluit van aandeelhouders overgegaan tot liquidatie van laatstgenoemde onderneming.

Men kan niet beweren – en laten wij dit maar dadelijk erkennen – dat het de jonggeborene terstond naar den vleze ging. Het leek er niet naar! Verschillende krachten schenen aanvankelijk samen te spannen, om het haar moeilijk en onbehagelijk te maken. De emissie der aandelen tegen een koers van 92 % ondervond van vele zijden de grootste tegenwerking. De toenmalige burgemeester van Rotterdam, de heer F. B. 's Jacob, kwam met het niet bepaald aanmoedigende voorstel om het terrein aan de Heyplaat maar aan de gemeente af te staan en, in ruil daarvoor, met een ander genoegen te nemen, en een lid van de gemeenteraad maakte het nòg onaangenamer door eenvoudig in overweging te geven alle plannen tot het vestigen van een scheepsbouw- en reparatiebedrijf als luchtkastelen te beschouwen en derhalve te schrappen. Maar ondertussen had de R.D.M. reeds twee dokken in bestelling gegeven en was het voorstel Dutilh, om voorlopig niet over te gaan tot het aanschaffen van een vierde gemeentedok in de Raad van Rotterdam verworpen. De Departementen van Financiën (afd. Domeinen) en Waterstaat, welker belangen eisten dat zij zich aan de zijde van de gemeente schaarden, betoonden zich al evenmin geestdriftig, om de nieuwe onderneming enige gronden in erfpacht af te staan. Het gelukte echter aan de president-commissaris, Ph. W. van der Sleyden, de geopperde bezwaren uit de weg te ruimen. Zo werd na het voeren van onderhandelingen op 15 September 1902 een definitief contract met de Staat der Nederlanden gesloten, krachtens hetwelk aan de R.D.M. in erfpacht werd gegeven een gedeelte van de Boven-Heyplaat ter grootte van bijna negen hectaren, zodat zij thans, met hetgeen zij reeds bezat, beschikken kon over ruim 12 hectaren, die voor een deel eigendom en voor een deel erfpacht waren. Zowel de afmetingen als de gunstige ligging van dit terrein stelden de maatschappij in staat zich op de meest economische wijze te installeren en zich in de toekomst aanmerkelijk uit te breiden.

De onderhandelingen waren lang van adem geweest en daardoor was het bouwen van de nieuwe fabriek wel wat vertraagd. Op 18 Juli 1902 was de opdracht tot het vervaardigen der door de R.D.M. zelf in tekening gebrachte dokken gegund aan de firma Wm Hamilton te Port-Glasgow en de levering dezer reuzen, welke op 1 Augustus 1903 moest geschieden, werd met spanning tegemoet gezien.

DIRECTIE EN COMMISSARISSEN IN 1951. V.L.N.R. DE HEREN JHR I. H. A. BACKER, H. LUCARDIE, PHS VAN OMMEREN, MR K. P. VAN DER MANDELE, IR A. KNAPE, IR K. VAN DER POLS, J. G. A. FONTEIN EN W. GOUDRIAAN

Overigens: er was nog werk van interne aard genoeg aan de winkel! Het terrein Heyplaat lag op het zg. „laagwaterniveau" en moest, alvorens er op gebouwd kon worden, vier meter worden opgehoogd. Ook in de zuiver-materialistische wereld, waartoe het ophogen van grond toch stellig behoort, blijkt de ene hand de andere wel eens schoon te wassen. Want die ophoging kon geschieden met de uit de te graven dokhaven afkomstige specie. De uitvoering van deze beide werken werd opgedragen aan de firma P. A. Bos te Gorinchem. In voorbereiding was ook de inrichting van een electrische centrale als krachtinstallatie voor de dokken en de machines in de fabriek. De benodigde ketels en machines werden, ter besparing van kosten, op de werf zelf gemaakt en met de Haarlemsche Machinefabriek v/h Gebr. Figee werd gecontracteerd voor de levering der dynamo's en electromotoren in de dokken. De bouw van fabrieksgebouwen en werkplaatsen, waaronder een hoofdgebouw van ongeveer 3500 m² werd in handen gelegd van de A.G. für Brückenbau, Tiefbohrung und Eisenkonstruktion te Neuwied aan de Rijn.

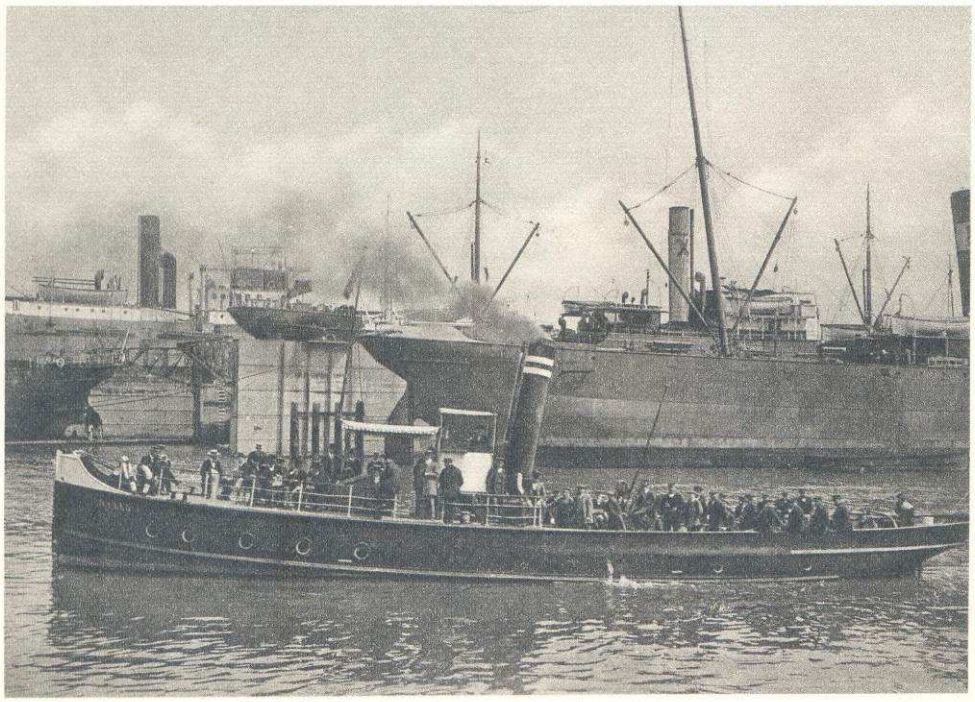
Ere wien ere toekomt

De van de Maatschappij „De Maas" overgenomen werktuigen waren niet in overeenstemming met de eisen des tijds. Wèl was haar aanzienlijke voorraad magazijngoederen en gereedschappen van belang, en van nòg groter betekenis was het, dat zij beschikte over circa 300 vaste werklieden, waarvan velen gedurende lange tijd hun beste krachten aan de R.D.M. gegeven hebben. Het zij ons vergund hier reeds terstond de namen te noemen van hen, die het meest op de voorgrond traden, en wel: Baas van der Reyden, van de ketelmakers (31 Maart 1943 gepensionneerd), Baas Swinkels, van de bankwerkerij (4 November 1933 gepensionneerd) en Meester van den Berg, machinist en de eerste die zich bij de R.D.M. op electrotechnisch gebied inwerkte (28 Maart 1931 gepensionneerd).

Een wijs leider kiest goede raadslieden

Het kan ir M. G. de Gelder – jong als hij was – als een grote verdienste toegerekend worden, dat hij terstond de noodzakelijkheid inzag, zich te omringen met medewerkers, die op een grote bedrijfservaring konden bogen. Maar zulke medewerkers waren toen klaarblijkelijk hier te lande nog niet te krijgen, want vele jaren lang, niet slechts onder het bewind van de Gelder, maar ook onder dat van zijn opvolgers, ontmoeten wij in de geschiedenis der maatschappij figuren van Schotse afkomst, die, naast hun directie, op inrichting en leiding van het bedrijf een zeer grote invloed uitgeoefend hebben. De eerste van hen was de heer James Crighton, die een practijk van twaalf jaren achter de rug had en op een Schotse werf aan de Clyde werkzaam geweest was, toen hij zich op 23 Januari 1902 aan de R.D.M. verbond. Na verloop van tijd werd hij in de wandeling „de stalen Crighton" genoemd, omdat hij de afdeling werktuigbouw beheerde, en zulks ter onderscheiding van zijn broer John, die op 15 April 1903 als chef van de afdeling scheepsbouw in dienst trad, en de naam kreeg van „de ijzeren Crighton". Naderhand, toen de scheepsbouw voor het bedrijf van meer belang werd, verscheen o.a. ook de heer Paterson, eveneens een Schot, ten tonele. Zij allen hebben veel bijgedragen tot de successen, die de R.D.M. behaald heeft.

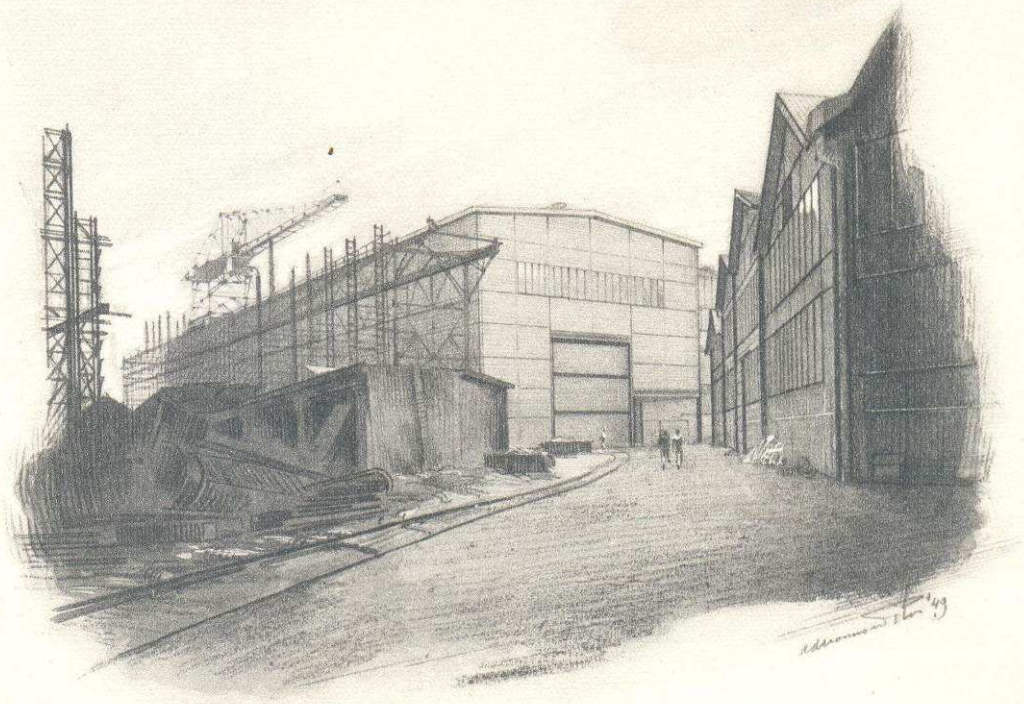
DE R.D.M. OP HET TERREIN VAN DE VOORMALIGE MAATSCHAPPIJ „DE MAAS" TE DELFSHAVEN IN 1902

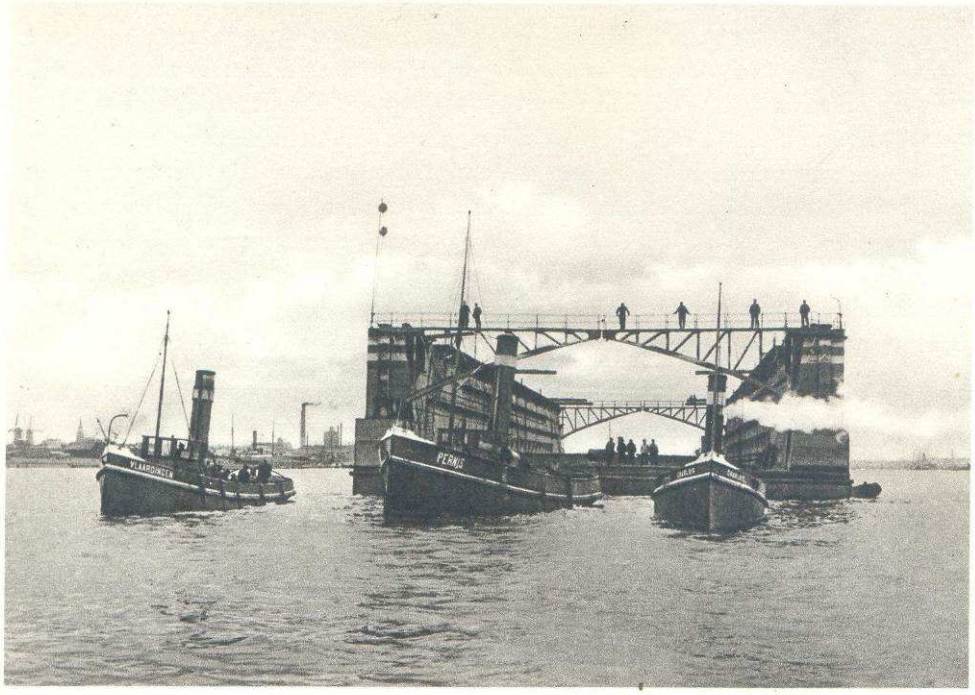


HET EERSTE OP DE HEYPLAAT GEBOUWDE SCHIP, DE „DOCKYARD I"

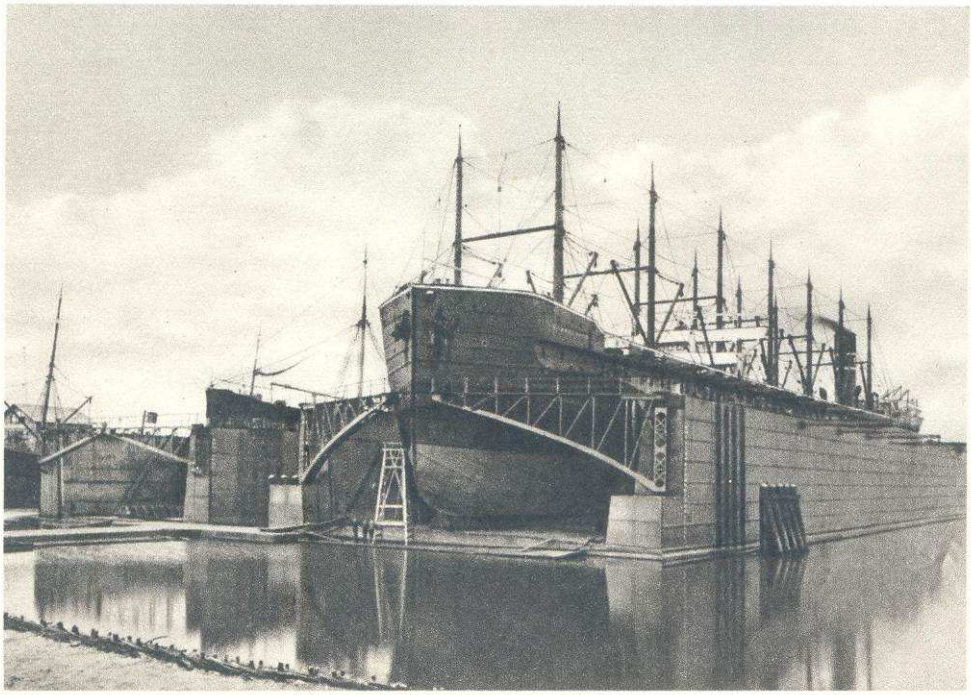
De wind woei uit het Zuiden

Het voornaamste, althans heugelijkste, feit uit deze beginperiode – waaraan dit hoofdstuk ook zijn titel verschuldigd is – hebben wij tot het laatste in petto gehouden: de eerste belangrijke opdracht! De wind, die de zeilen van het jonge bestaan van de R.D.M. deed bollen, woei uit het zuiden en bracht een herinnering mee aan citroenen en palmen. Want het was de Società di Navigazione a Vapore Zaratina, welke de nog maar pas geborene de opdracht verleende tot het bouwen van een stoomschip, bestemd voor de vaart in de Middellandse Zee en te gebruiken voor de postdienst van de Oostenrijkse Lloyd. De R.D.M. kweet zich voortreffelijk van haar taak, waarbij vooral niet uit het oog verloren mag worden, dat de werkzaamheden nog steeds moesten plaats vinden op het oude terrein van de Maatschappij „De Maas" met haar gebrekkige inrichting!





HET 7500 TON METENDE DOK 2 KOMT UIT ENGELAND TE ROTTERDAM AAN IN SEPTEMBER 1903



HET 6749 R.T.B. METENDE ERTSSCHIP, s.s. „GRÄNGESBERG" VAN WM H. MÜLLER & CO., IN DOK 2 IN 1903

EERSTE PRINS HENDRIK-DOKKEN

Dat de R.D.M. in de eerste dagen van haar bestaan reeds dadelijk een unieke plaats bezette in de rij van haar concurrenten, komt duidelijk tot uiting in een aanbevelingsbrief aan een Duitse petroleummaatschappij, die een schip had waarvan een schroefblad verloren gegaan was. De directie der R.D.M. deelde o.a. mede, dat haar werf de enige was die aan de werkplaats een gieterij verbonden had en daardoor in staat was het in het ongerede geraakte blad op korte termijn te vervangen.

De eerste gebouwen

Men ging onvermoeid en vol zelfvertrouwen op de ingeslagen weg verder, al doemden er ook telkens nieuwe hinderpalen op. Directeur de Gelder was – en men doet de waarheid zeker geen geweld aan door te zeggen dat dit de leiding der R.D.M. altijd, zowel in tijden van opgang als neergang, gekenmerkt heeft – bezield met een geloof, dat bergen verzet. En nu behoefden er wel is waar geen bergen verzet te worden, maar er dienden toch allerlei gebouwen en installaties te verrijzen. Echter, langzaam maar zeker schreed dit werk naar zijn voltooiing.

Wm Hamilton komt de aangegane verplichting na

De firma Hamilton te Port-Glasgow hield zich aan haar woord en leverde de dokken redelijkerwijs gesproken op tijd af.

Op 13 Juli 1903 brak op de Heyplaat, waar de bovenbouw van de eigenlijke fabriek inmiddels zo goed als gereedgekomen was, een grote dag aan. Het kleinste der twee dokken, met een hefvermogen van 3000 ton, werd de dokhaven binnengesleept! Er was blijdschap en glorie, want *iets* van het gestelde ideaal had thans een tastbare gestalte gekregen! En op 18 Augustus 1903 kon in het dok, dat tijdens de overtocht (uiteraard altijd een enigszins riskante onderneming) voor noemenswaardige schade gespaard gebleven was, reeds het eerste schip, de *Batavier I*, opgenomen worden.

Met het grote dok van 7500 ton hefvermogen, dat op 3 September 1903 binnenkwam, was het minder gelukkig gegaan. Het had op zijn reis met zwaar weer te kampen gehad en dientengevolge in enige platen scheuren bekomen, afgezien nog van het feit, dat vele nagels ontzet waren. De eerste beproeving van dit dok, na het verrichten der herstellingswerkzaamheden, geschiedde door het inbrengen van het Spaanse stoomschip *Noviembre*, dat aanvaringsaverij opgelopen had. De 4000 ton wegende lading beïnvloedde zeer ongunstig de druk op het dok, dat, naar toen bleek, nog vrij aanzienlijk lekte. Doch op 25 November 1903 kon aan commissarissen gerapporteerd worden, dat het dok ledig beproefd en in goede staat bevonden was. Het wachten werd nu op het grote schip, waarmede de eindbeproeving zou kunnen geschieden. Voor dit doel bleek voorbestemd geweest te zijn het stoomschip *Lübeck* van de rederij L. Posseel te Lübeck, dat op 30 December 1903 het dok binnenvoer.

Onder storm en regen De tegenslag met het grote dok had niet kunnen verhinderen, dat de officiële opening van de dokinstallatie op het voorgenomen tijdstip plaats vond.

Z.K.H. Prins Hendrik der Nederlanden had goedgunstig beschikt op het verzoek van de R.D.M., om aan de twee eerste dokken Zijn naam te mogen geven. Deze plechtigheid geschiedde op 3 October 1903, waarbij niet alleen vele hoogwaardigheidsbekleders, maar ook, als ongenode gasten, storm en regen van hun belangstelling blijk gaven. Weinigen hadden zich echter laten afschrikken door de slechte weersomstandigheden, die, toen de tocht over de werf eenmaal achter de rug was, bovendien volkomen vergeten werden in de grote machinehal, welke, met groen en vlaggen versierd, een feestelijke en boeiende aanblik bood.

Als eerste spreker voerde de heer Ph. W. van der Sleyden, president-commissaris van het bedrijf, het woord. Hij dankte de aanwezigen voor het gegeven bewijs van medeleven met deze voor de R.D.M. zo uiterst belangrijke gebeurtenis, schetste voorts in raak gekozen bewoordingen de wordingsgeschiedenis van de maatschappij en richtte tenslotte woorden van hulde en erkentelijkheid tot allen, speciaal tot de heer M. G. de Gelder, die de dag van 3 October 1903 hadden helpen „bouwen".

Profetische woorden De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, mr J. C. de Marez Oyens, legde in zijn toespraak de nadruk op het merkwaardige feit, dat het feest dat gevierd werd de vestiging gold van de eerste particuliere droogdokmaatschappij te Rotterdam. En aan het einde van zijn rede sprak de Minister de, later profetisch gebleken woorden, dat de nieuwe onderneming zich stellig een eervolle plaats zou verwerven in de geschiedenis van handel en scheepvaart der Maasstad!

Daarna werd nog gesproken door mr J. G. Patijn, commissaris der Koningin in de provincie Zuid-Holland en de heer J. Hudig, wethouder van Rotterdam – de laatste mede de gevoelens vertolkend van burgemeester 's Jacob, die wegens familie-omstandigheden verhinderd was. Figuurlijk kan men zeggen, dat op 3 October 1903, in woord en daad, de champagne der verwachting schuimde over de eerste twee dokken der R.D.M.

DE KINDERJAREN

In het nieuwe terrein, dat, naar men hoopte de gelegenheid bieden zou de vleugels wijder te ontvouwen, kwam steeds meer tekening. November 1903 werd begonnen met het overbrengen van diverse machinerieën etc.: eerst de bankwerkerij, de draaierij en daarna de werktuigen der ijzerwerkers, waarvoor de benodigde behuizingen verrezen waren. Niet lang daarna konden de installaties van gieterij, smederij, modelmakerij en timmermanswerkplaats hun intrede doen.

Dit alles – en vooral het tempo – was voor de belanghebbenden een genoegen, maar een wijs man heeft gezegd, dat, op de keper beschouwd, geen enkel genoegen onverdeeld is. Zo was het ook hier. De ketelmakerij, die inmiddels haar plaats ook ingenomen had, was enigermate een zorgenkind, want het bleek al spoedig, dat zij zonder een behoorlijke hydraulische klinkmachine bezwaarlijk zou kunnen gedijen. Deze klinkmachine werd dan ook aangeschaft.

Het merendeel van de bedrijven was ondergebracht in één gebouw, de machinefabriek; de modelmakerij en de timmermanswerkplaats hadden onderdak gevonden in een ander gebouw, dat aan de zuidelijke grens van het terrein stond. Aan het einde van het jaar 1904 – men ziet, dat, in weerwil van de vlotte voortgang, het installeren toch nog geruime tijd had gevergd – was de volledige uitrusting overgebracht naar de Heyplaat.

De laatsten der Mohikanen

In de opstallen van de Maatschappij „De Maas" was thans een grote verandering gekomen. Zij stonden er .... woest en ledig? Och neen, dat is te veel gezegd! Maar wel was, vergeleken bij vroeger, een grote stilte in en om hen gekomen. En met uitzondering van enkele onderdelen, welke voor de R.D.M. nog van belang konden zijn, gingen deze laatsten der Mohikanen over in handen van de firma Vles, die de som van vijftienduizend gulden voor hen geboden had. Een nagalm van het oude bedrijf zou echter nog een klein half jaar op het voormalige terrein van de Maatschappij „De Maas" hoorbaar blijven, want bij de verkoop werd bepaald, dat de firma Vles de ketelmakerij nog vijf maanden ter beschikking van de R.D.M. zou laten.

Men leeft niet bij brood alleen

Toch werd het al spoedig duidelijk, dat de R.D.M. zich alleen met het uitvoeren van reparatiewerkzaamheden niet zou kunnen bedruipen. De winsten in deze sector waren op zich zelf wel bevredigend, doch reparatie-orders geven geen regelmatige bezetting en lediggang betekent weer verlies. Om de balans in evenwicht te brengen – ook een werf leeft niet bij brood alleen – was het bouwen van schepen dringend noodzakelijk.

Directeur de Gelder, man van initiatief, zag in, dat hij niet slechts de maatschappij kon dienen door op zijn kantoor te zitten en van daaruit het bedrijf te leiden, maar dat hij – ter verkrijging van meer opdrachten – ook naar den vreemde moest trekken, om daar relaties aan te knopen met rederijen en andere onder-

nemingen, welke de R.D.M. zich tot klanten zou kunnen maken. De heer de Gelder bracht bezoeken – wij doen uiteraard maar een greep uit het door hem afgewerkte reisprogramma – aan reders in Hamburg en Kopenhagen. Hij werd overal hoffelijk en welwillend ontvangen, maar kon zich toch niet onttrekken aan de indruk, dat het proces inzake het Deense stoomschip *Koch,* dat, zoals men het noemde, „aan de ketting gelegd" was, omdat men niet voldaan had aan de verplichting tot betaling der verrichte reparatiewerkzaamheden vóór het vertrek, de naam van de maatschappij ongunstig beïnvloed had. Nu kan men van mening verschillen over de juistheid van de in dat geval door de R.D.M. gevolgde lijn, maar een feit blijft het, dat hoe langer hoe meer buitenlandse ondernemingen van de diensten der R.D.M. gebruik gingen maken en de noodzakelijkheid van een derde dok zich steeds dringender deed gevoelen.

Alles echter in aanmerking genomen, mochten, toen over het nabije verleden een schouw gehouden werd, de in 1904 behaalde resultaten niet slecht genoemd worden. Want niet minder dan 145 zeeschepen tot een gezamenlijke tonnage van 305.020 en met een totale duur van 518 dokdagen waren in de loop van dat jaar in de dokken opgenomen geweest!

Het eerste zeeschip op de nieuwe werf

Op 22 Juli 1905 deed het stoomschip *Sliedrecht,* waarvan de R.D.M. de machines en ketels vervaardigd had, met succes zijn proefvaart. Nog geen twee maanden later werd met de firma Jos de Poorter een contract afgesloten voor het bouwen van het voor de Holland-Gulf Maatschappij bestemde stoomschip *Alwina.* De bouw van deze *Alwina,* 1850 ton metende en het eerste zeeschip, waarvan op de eigenlijke werf der R.D.M. de kiel gelegd werd, was voor de jeugdige onderneming een vererende opdracht. Zonder twijfel! Maar ook hier geen licht zonder schaduw. Want de opdracht maakte enkele kostbare voorzieningen op de werf onvermijdelijk. In de eerste plaats moest er een helling gebouwd worden. De Hollandse Maatschappij tot het maken van Werken in Gewapend Beton te 's-Gravenhage werd hiermede belast. Bovendien waren nu ook een platenschaafbank en een buigwals onontbeerlijk. Dit alles kostte veel geld en zou de financiële positie van de nog steeds in de kinderschoenen staande maatschappij aanmerkelijk verzwakt hebben, wanneer deze niet had kunnen rekenen op de steun van de Disconto-Bank. En de bouw van een tweede stoomschip, de *Constance Catharina,* voor rekening van de Noord-Nederlandse Scheepvaart Maatschappij te Harlingen, kwam reeds in zicht!

Door de poort van 1906

Het jaar 1906 zette voor de R.D.M. goed in. De N.V. Phs. van Ommeren vertrouwde haar de opdracht toe voor het bouwen van een zeelichter voor het vervoer van petroleum ten behoeve van de Maatschappij „Zeelandia", welke naam ook het schip dragen moest. Met de firma Volker & Bos werd gecontracteerd voor de levering van een baggermolen en voor de gemeente Rotterdam werden nog enkele . . . telefoontorens vervaardigd.

Werkelijk, in gelukkige omstandigheden schreed de R.D.M. door de poort van 1906!

WERF EN CONJUNCTUUR

Het is niet onbelangrijk, in elk geval niet oninteressant, de lezer – voor zover deze dit nodig mocht hebben – een eenvoudig inzicht te geven in de factoren van economische aard, waarvan de scheepsbouwwerven in het algemeen, dus uiteraard ook de R.D.M., in hoge mate afhankelijk zijn.

Stukgoederen en massagoederen

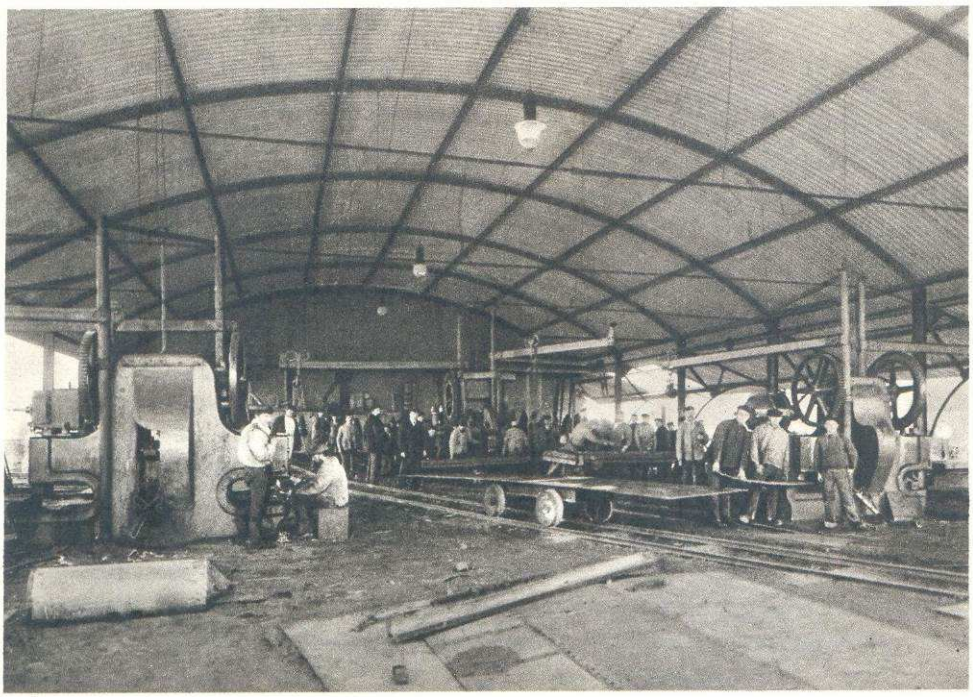
Naarmate het Rijnland een grotere industriële ontwikkeling doormaakte, groeiden niet alleen transito-handel en transito-verkeer, maar ontstond ook een structuurwijziging, in die zin, dat het stukgoederenverkeer, tot omstreeks 1870 nummer één, overvleugeld werd door de overslag van massagoederen. Steenkolen, ertsen, alsmede granen om de snel toenemende bevolking van het achterland te voeden, gingen een steeds belangrijker wordend onderdeel van het Rotterdamse havenverkeer uitmaken.

Deze ontwikkeling van zaken vond haar duidelijke weerspiegeling in de havenaanleg. De spoorweghavens en ook de Rijnhaven waren met hun langgerekte kaden, opslagruimten en spoorwegaansluitingen nog sprekende voorbeelden van stukgoedhavens. De ruimte-eisende overslag van massagoederen van rivierschip in zeeschip geschiedde op de rivier zelf. Doch de Maashaven, welke van 1904 dateert, is krachtens haar aanleg, haar *gedaante* zou men kunnen zeggen, reeds geschikt, om beide vormen van vervoer te verwerken. De in 1913 geopende en in 1920 vergrote Waalhaven echter werd de eerste typische massagoedhaven.

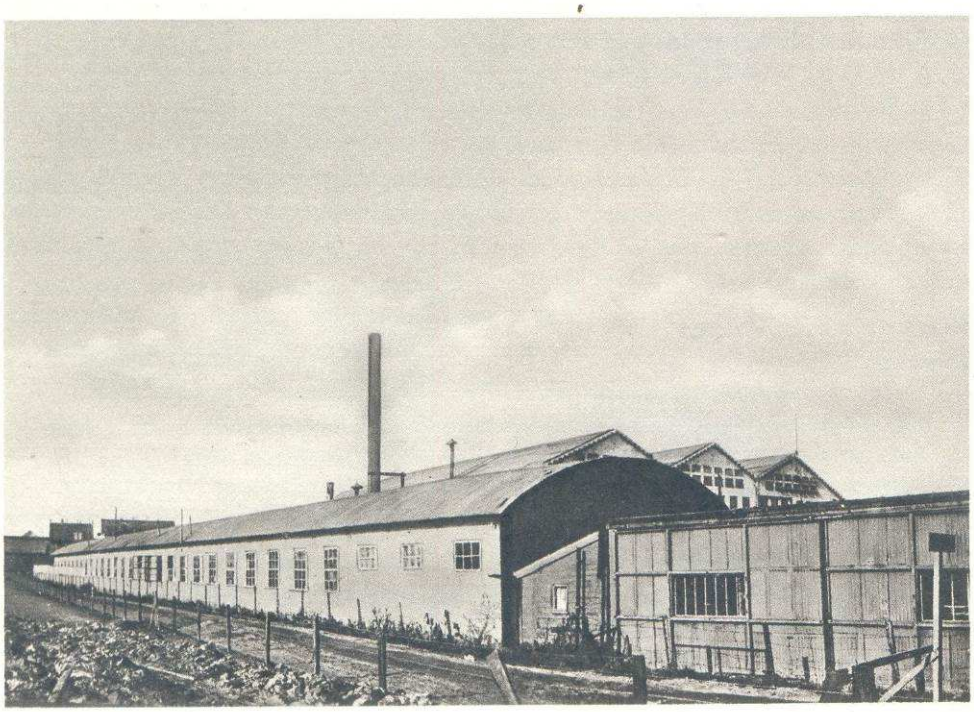
Deze ontplooiing van het handelsverkeer bezorgde de scheepvaart nieuwe mogelijkheden en daarmede – op de nauwe samenhang tussen scheepvaart en scheepsbouw werd in dit boek reeds de aandacht gevestigd – kregen ook de scheepswerven betere kansen, die bovendien tengevolge van het gestegen aantal buitenlandse schepen, dat de Nederlandse havens binnenvoer, meer reparatiewerkzaamheden konden boeken.

Wanneer worden schepen gebouwd?

De vraag of er al dan niet schepen gebouwd zullen worden is afhankelijk van de verhouding, welke op een gegeven ogenblik bestaat tussen vervoers*vermogen* en vervoers*behoefte*, dus eigenlijk het aloude handelsverschijnsel van vraag en aanbod. En de ervaring heeft onomstotelijk bewezen, dat de enige maatstaf, die hier met vertrouwen gehanteerd kan worden, het niveau der vrachtprijzen is. Deze laatste vormen als het ware de barometer, waarop de stand afgelezen kan worden. Gaan de vrachtprijzen de hoogte in, dan is er behoefte aan schepen. Het sterk fluctueren der vrachtprijzen brengt met zich mee sterke schommelingen in het aantal orders voor nieuwe schepen. Deze orders weerspiegelen beter dan de bouw der schepen zelf het verloop der conjunctuur, aangezien het afwerken der orders gewoonlijk nog geruime tijd vergt, nadat de conjunctuuromslag is ingetreden. De daling der materiaalprijzen kan zeer wel een gunstige invloed



DE SCHEEPSBOUWWERKPLAATS IN 1906, SLECHTS EEN OVERDEKTE RUIMTE



TIMMERMANS-, SCHEEPSMAKERS- EN SCHILDERSWERKPLAATS IN 1907

uitoefenen op de financiële resultaten der werven. De conjunctuurgevoeligheid der werven wordt overigens nog versterkt omdat de eindproducten der afdeling scheepsbouw, de schepen, een vrij grote duurzaamheid bezitten. Wanneer bij neergaande conjunctuur het vrachtvolume vermindert, zal de daaruit voortvloeiende overvloed aan scheepsruimte de vrachtprijzen snel doen dalen. Hoe kan de scheepvaart daarvoor enige vergoeding vinden? Natuurlijk door lage prijzen te betalen voor het bouwen van schepen. Het dalen van deze prijzen wordt nog in de hand gewerkt door een teveel aan werfcapaciteit, als logisch gevolg hebbend, dat de concurrentiestrijd tussen de verschillende werven heviger wordt.

De duurzaamheid der schepen vergroot de terugslag op de werven in verband met het zg. acceleratiebeginsel, een technisch verschijnsel: naarmate de duurzaamheid, in casu van het schip, groter is, zal de normale jaarlijkse vervangingsvraag des te geringer zijn. Dit zal tengevolge hebben dat een plotselinge uitbreiding van de vraag een des te grotere invloed heeft. Gaat b.v. een schip 25 jaren mee, dan wil dat zeggen, dat per jaar 4 % der schepen moet vervangen worden. Wil men nu in een bepaald jaar b.v. de vloot met 8 % uitbreiden, dan heeft zulks een verdriedubbeling der benodigde werfcapaciteit ten gevolge.

Een tweesnijdend zwaard

De gevolgtrekking is gemakkelijk te maken: bij neerwaartse conjunctuur ondervindt de scheepvaart het nadelige gevolg daarvan door lage vrachtprijzen, maar voor de scheepsbouw wordt het een tweesnijdend zwaard, want de werven krijgen niet alleen te kampen met lage prijzen, maar ook met onderbezetting. Zeker, voor de scheepsbouw is de mogelijkheid tot enige compensatie hiervoor aanwezig, want in tijden van algemene depressie kan het bouwen van schepen soms aanlokkelijk zijn wegens de gedaalde bouwprijzen en het feit, dat nieuwe schepen meer efficiënt zijn dan oude, dus de concurrentie het langst, en met de beste kans op succes, kunnen volhouden. Maar men mag hierbij echter weer niet uit het oog verliezen, dat een dergelijke vervaardiging van schepen in zekere zin als een boemerang werkt: zij verlengt immers de duur van de scheepvaartcrisis, omdat zij de totale vervoerscapaciteit, die toch al te omvangrijk was, nog meer vergroot.

Conclusie

In het licht van de hierboven vermelde feiten bezien, mag men de betekenis van de eerste jaren der R.D.M. dus niet afmeten naar de toen behaalde financiële resultaten. Deze waren, hoewel van ontevredenheid bij commissarissen en directie geen sprake was, wellicht niet zo bijzonder gunstig, omdat de kinderjaren der maatschappij juist samenvielen met een conjuncturele teruggang. De werkelijke betekenis gaat eerst later blijken, wanneer de stad aan de Maas haar grote vlucht neemt.

NAAR EEN BESCHEIDEN 2½ %

Naar een bescheiden 2½ %

Omstreeks 1906 begon de heer de Gelder te denken over het stichten van woningen in de nabijheid der werf. Het is begrijpelijk, dat deze gedachte opkwam, want het was het bedrijf – dat ver gelegen was van de wooncentra – vrijwel onmogelijk bij spoedreparaties, die geheel of gedeeltelijk buiten de gewone werkuren verricht moesten worden, snel over de benodigde arbeiders te beschikken. Men had zich weliswaar, om het euvel een weinig te ontgaan, beholpen met het bouwen op de werf zelf van een stuk of wat woonhuizen ten behoeve van enkele employé's, die men in elk geval te allen tijde vlug moest kunnen bereiken, maar een ideale – laten we bescheiden zijn en zeggen: bevredigende – toestand was daarmede stellig nog lang niet in het leven geroepen.

De R.D.M. kocht onder Pernis, toen nog geheel een landbouwers- en vissersdorp, een bouwterrein aan, dat ongeveer 15.000 m² besloeg en beoogde zich in verbinding te stellen met personen of corporaties, die genegen waren daarop een complex moderne woningen te laten verrijzen. Commissarissen gaven machtiging, onderhandelingen te openen met de directie der Maatschappij „Vooruitgang" te 's-Gravenhage. De bedoeling was, dat deze de grond kopen en er vijftig tot vijf-en-zeventig woningen op neerzetten zou, onder een huurgarantie van de zijde der R.D.M. voor de duur van minstens tien jaren. Dit ging echter niet door en het scheen nu eenmaal in de sterren geschreven te staan, dat het nog bijna acht jaren, tot eind 1913, moest duren, voordat ir de Gelder met het bouwen van het Tuindorp Heyplaat een begin kon maken.

Van masten en tonnen

Meer en meer werd de behoefte gevoeld aan *vak*lieden, vooral ijzerwerkers, klinkers en kokers. Er waren ook dikwijls extra krachten nodig, want aan het eind van het jaar 1906 was er zelfs zoveel reparatiewerk, dat ook nog van de gemeentedokken gebruik gemaakt moest worden. In die gemoedelijke tijd werden gemoedelijke middelen te baat genomen, om, wanneer dit nodig was, los personeel naar de werf te krijgen. Dat ging soms zo: op één der loodsen was een mast geplaatst, waarlangs een ton op en neer bewogen kon worden. Werd de ton gehesen, dan was dit het sein, dat er arbeiders op de werf aan de slag konden gaan, en de vissers uit Pernis, die op dat ogenblik toevallig zonder werk waren, haastten zich op dit „Zuster Anna, ziet gij nog niets komen?" naar de etablissementen der R.D.M.

Professor Dijxhoorn en de R.D.M.

De werf en de etablissementen der R.D.M. hadden aan belangstelling uit technische kringen niet te klagen. Professoren en studenten der Technische Hogeschool te Delft brachten herhaaldelijk bezoeken aan de maatschappij.

Tot de geregelde bezoekers, vaak als leider van het Gezelschap Leeghwater, behoorde professor Dijxhoorn, die als oud-hoofdingenieur van het Etablissement

DE GIETERIJ IN 1907

Fijenoord een voorliefde voor scheepswerven had behouden en er daarom ook genoegen in vond zijn goede leerlingen op scheepswerven in een betrekking geplaatst te krijgen. De beide tegenwoordige directeuren der R.D.M. zijn merkwaardigerwijs „met lof" afgestudeerden onder professor Dijxhoorn en beiden hebben bij hun sollicitatie bij de R.D.M. zijn bijzondere voorspraak genoten.

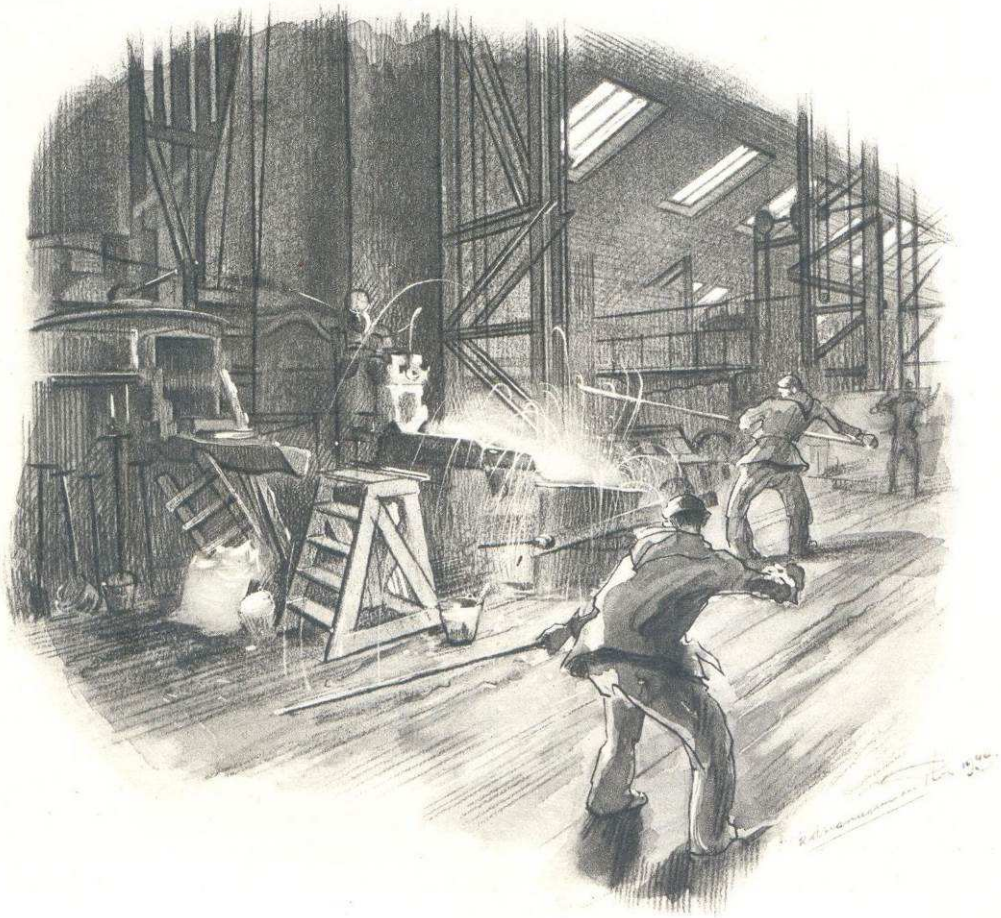
Men kreeg – en het mag hier zonder een zweem van grootspraak gezegd worden – steeds een gunstige indruk van het bedrijf. Dit was nu eens een ruim opgezette en, voor die tijd, op voortreffelijke leest geschoeide werf! Vooral dank zij de zeldzame energie van de heer de Gelder, wie commissarissen en medewerkers bovendien nog zeer erkentelijk waren voor het gebaar, dat hij de R.D.M. de voorrang geschonken had boven de Technische Hogeschool, waar hem de hoogleraarskatheder was aangeboden.

Wie het kleine niet eert . . . .

De aandelen gingen, wat natuurlijk met vreugde en voldoening vastgesteld werd, een niet onbelangrijke stijging vertonen. Toch bleef de financiële positie van de jeugdige onderneming tot een voorzichtige zuinigheid manen – dat was echter, en naderhand werd het bewijs er onomstotelijk voor geleverd, allerminst een zuinigheid, die de wijsheid bedroog. Het werd wenselijk geacht zich voorlopig te beperken tot het aannemen van werken, die met de bestaande outillage uitgevoerd konden worden. Wanneer men een omelette wil bakken, moeten er eieren stuk

geslagen worden, en als men nu het geld voor die eieren niet heeft of doelmatiger wil aanwenden..? Prozaïscher gezegd: de R.D.M. aanvaardde geen orders, die de aanschaffing van nieuwe werktuigen noodzakelijk maakten. Ja, het gevolg hiervan was, dat een fraaie order tot het bouwen van een schip van 4000 ton van de hand gewezen moest worden. Een beetje sneu? Natuurlijk! Maar een krachtige leiding moet op een zeker ogenblik „neen!" kunnen zeggen, hoe aanlokkelijk het „ja!" ook is.

Deze zuinigheidspolitiek had echter ook nog een ander – verheugend – gevolg. Er kon voor de eerste maal op de aandelen een, zij het ook bescheiden, dividend uitgekeerd worden: 2½ %.



VERDUBBELING EN DRIEVOUD

De personeelssterkte van de R.D.M. groeide voortdurend. In het jaar 1905 werkte zij met *vijfhonderd* en in het jaar 1907 reeds met *duizend* man, ongeacht de losse, in de dokken werkzame, sjouwers.

Daarom werd de wenselijkheid uitgesproken, om naast en onder de heer James Crighton – zijn broeder John had de maatschappij inmiddels verlaten en was opgevolgd door zijn landgenoot Paterson – een jong ingenieur aan te stellen. Crighton zelf was van de noodzakelijkheid hiervan niet overtuigd.

Het ging de R.D.M., die in 1907, als gevolg van vele vroeger ontvangen bestellingen, een grote bedrijvigheid aan de dag legde, goed. Bemoedigend was ook het feit, dat de tegenzin, die lange tijd geheerst had, om schepen op Nederlandse werven te laten bouwen, nu wel definitief tot het verleden behoorde. De voorkeur voor de Engelse werven was in belangrijke mate afgenomen.

Autogeen branden

In 1907 werd voor het eerst de techniek van autogeen branden op de werf der R.D.M. toegepast, wat, vooral bij reparatiewerken, een algehele ommekeer in de tot dusverre gevolgde werkwijze teweeg bracht. Want voordien moesten bij een bodem- of andere schade alle te vernieuwen nagels worden uitgeboord. Aanvankelijk bestonden er wel bezwaren tegen deze brandmethode, omdat de branders de nieuwe techniek – het kwam wel voor, dat niet het hart van de nagel, maar de plaat er omheen werd geraakt – nog niet voldoende onder de knie hadden. Maar . . . . een man, die flink zijn vak verstaat, moet zijn gereedschap goed vertrouwen, zegt Goethe in zijn „Faust". En daar werd bij de R.D.M. ook steeds naar gestreefd. Het op maat branden van platen en profielen uit de hand, bleek een enorme vooruitgang vergeleken bij het zo bezwaarlijke knippen met korte scharen van circa 12″ slaglengte. Later werd deze bewerking nog belangrijk verbeterd door het in gebruik nemen van automatische brandmachines. Thans worden, want de tijd heeft tot 1952 waarlijk niet stil gestaan!, rol- en guillotinescharen gebezigd, waarmede vrijwel alle platen in één of enkele slagen op maat kunnen worden gesneden.

Oranje en de zee

Nederland en de zee zijn niet van elkander te scheiden. Het is door een romanschrijver eens gezegd: „Holland is geboren uit de zee. Maar de zee is een jaloerse moeder en heeft anderen er nooit het ongestoorde genot van gegund. Zij heeft vaak gepoogd met geweld het gegevene te hernemen en die begeerte leeft nog steeds in haar golven, vooral wanneer deze, woedend beschuimd, de kusten rameien."

Maar het is in onze vaderlandse historie nooit alleen en uitsluitend gegaan om de fameuze vlootvoogden, de robuuste en onverschrokken matrozen, de kloekberamende handelslieden en de durvende scheepsbouwers, maar ook zij, die in de stilte van hun studeerkamer temidden der folianten verbleven, beleden met het woord en de daad hun liefde voor de ruimte der oceanen. Zo bracht de hooggeleerde

Petrus Plancius, die op 15 Mei 1622 „binnen Amsterdam Godtsalich in den Heere ontslapen" is, de toenmaals bekende zeeën der wereld in kaart.

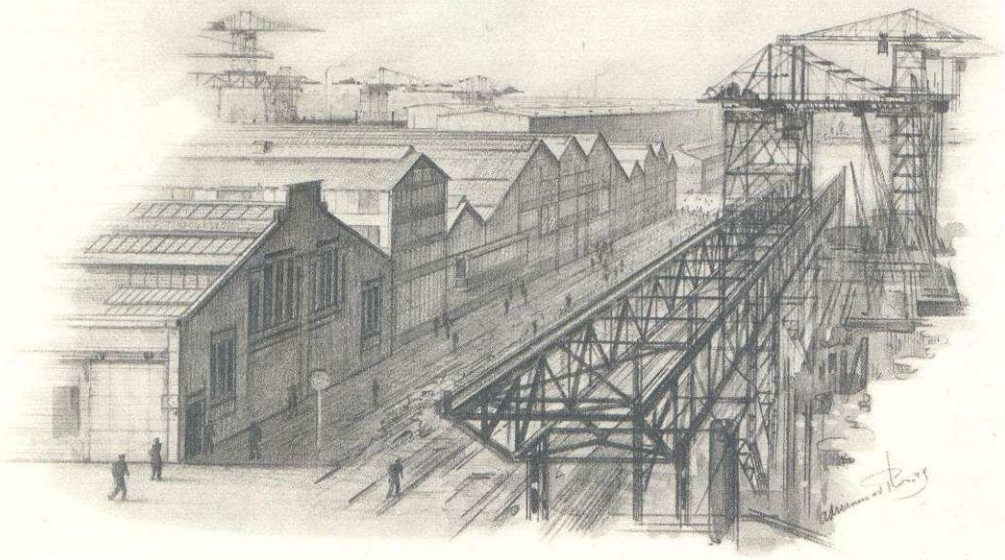
Kan men voor de verbondenheid van Nederland aan de zee een schoner symbool vinden dan in de zinvolle woorden van Willem de Zwijger, de Vader des Vaderlands, die in zijn wapen het devies voerde Saevis tranquillus in undis – Rustig in de woeste golven? De Oranjes hebben te allen tijde de betekenis van het grote water voor Nederland ingezien en het is dus begrijpelijk, dat zij vaak een warme belangstelling aan de dag legden voor de Nederlandse scheepvaart en scheepsbouw.

Voor de jonge R.D.M. was het een tot blijde voldoening stemmende gebeurtenis, toen op 31 Maart 1908 op de werf het vaderlandse dundoek in top gehesen kon worden, ter gelegenheid van een bezoek, dat H.M. Koningin Wilhelmina en Z.K.H. Prins Hendrik der Nederlanden aan de werf en de werkplaatsen brachten.

Rechtvaardiging

In 1908 moest de heer L. W. Veder wegens gezondheidsredenen aftreden als commissaris; hij werd in deze functie opgevolgd door de heer J. C. Veder.

Niettegenstaande de depressie in de scheepsbouwnijverheid in het algemeen, welke zich vooral in het buitenland openbaarde, had de onderneming in het zo even genoemde jaar niet over gebrek aan werk te klagen – er stond onder meer een stoomschip van 4500 ton op stapel. En wanneer wij nu nog vertellen, dat het dividend op de R.D.M.-aandelen van 2½ % tot 5 % verhoogd werd, en voorts in de herinnering brengen, dat driemaal zoveel man als in 1905 aan het werk waren, is de titel, die boven dit hoofdstuk staat, meteen gerechtvaardigd.



NAAR HET JAAR 1910

Als het getij verloopt . . . Hadden wij het in dit boek al niet eerder over de golfslag? Welnu dan: in 1909 bleef de totale omzet van het bedrijf onder die van het voorgaande jaar. De neergang in de scheepsbouwindustrie, waarop aan het slot van het vorige hoofdstuk reeds gezinspeeld werd, maakte het moeilijk doorlopend werk tegen lonende prijzen te krijgen. Het gevolg was: slapte. En deze werd weerspiegeld door de personeelsbezetting, welke in 1909 aanvankelijk – en zo juist hebben wij nog wel zo fier van een drievoud gewaagd! – tot duizend en aan het eind van dat jaar zelfs tot zevenhonderd man terugliep.

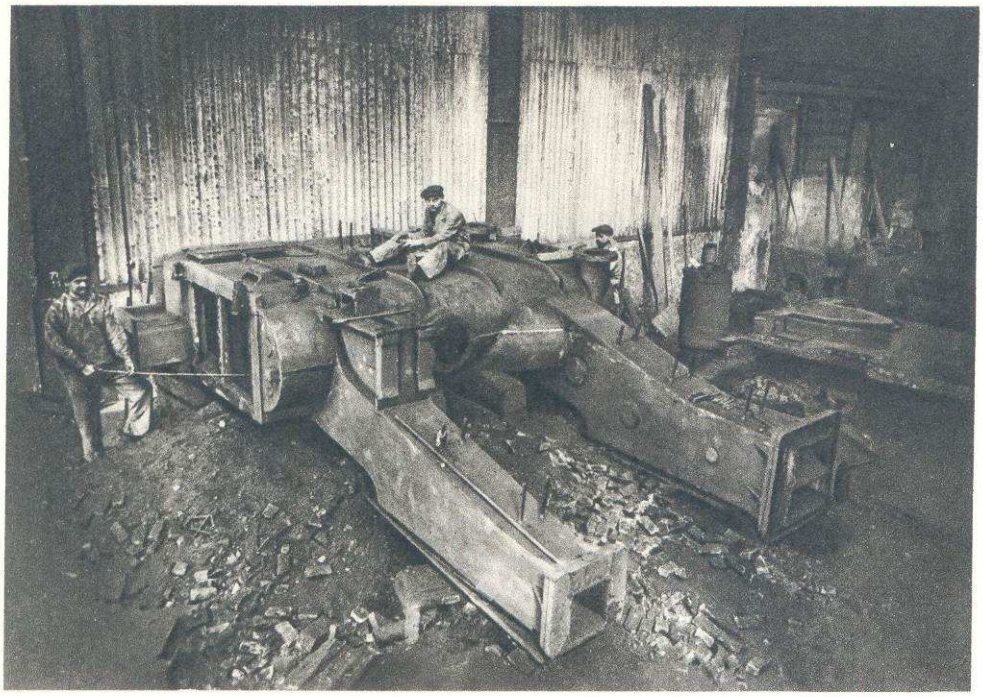
Hierbij kan ook nog vermeld worden – en onwillekeurig denkt men terug aan de „woningen bij de werf" – dat nog steeds geen bevredigende oplossing gevonden was voor het vervoer der werklieden van en naar de fabriek. De bootjes der gemeente deden in dit opzicht wel wat zij konden, maar een feilloze verbinding boden zij toch niet.

Confectie Op 4 Mei 1909 werd te water gelaten het stoomschip *Megrez*, 4600 ton metende, voor de N.V. Van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Stoomvaart Maatschappij. Dit schip werd zelfs nog enkele dagen vóór de overeengekomen datum opgeleverd, welke voortvarendheid mede leidde tot bestelling door de genoemde rederij van een tweede schip met een laadvermogen van ongeveer 5200 ton. Schepen van dit draagvermogen zouden de grondslag gaan vormen van wat huiselijk genoemd werd „confectiebouw": namelijk het in serie vervaardigen van schepen, welke, behalve enkele door de reders gewenste details, volmaakt elkaars evenbeeld waren. Hierdoor en uit hoofde van de reeds gestandaardiseerde voortstuwingsinstallaties, zijnde 2 tot 3 Schotse ketels en een eenvoudige triple expansie-machine met een minimum aan hulpwerktuigen, konden dergelijke schepen zeer vlug en economisch afgeleverd worden. Een bouwtijd op de helling van 13 tot 16 weken en een afbouwtijd van 11 tot 20 dagen na de tewaterlating behoorde dan ook niet tot de uitzonderingen. Bij de *Keilehaven* gelukte het zelfs de machines en ketels in 6 dagen te monteren en op de zevende dag na de tewaterlating proef te varen. Het draagvermogen en daarbij aansluitend het machinevermogen van deze serie-schepen bewoog zich in steeds opgaande lijn. Wij vermelden, dat tot 1921 successievelijk gebouwd werden:

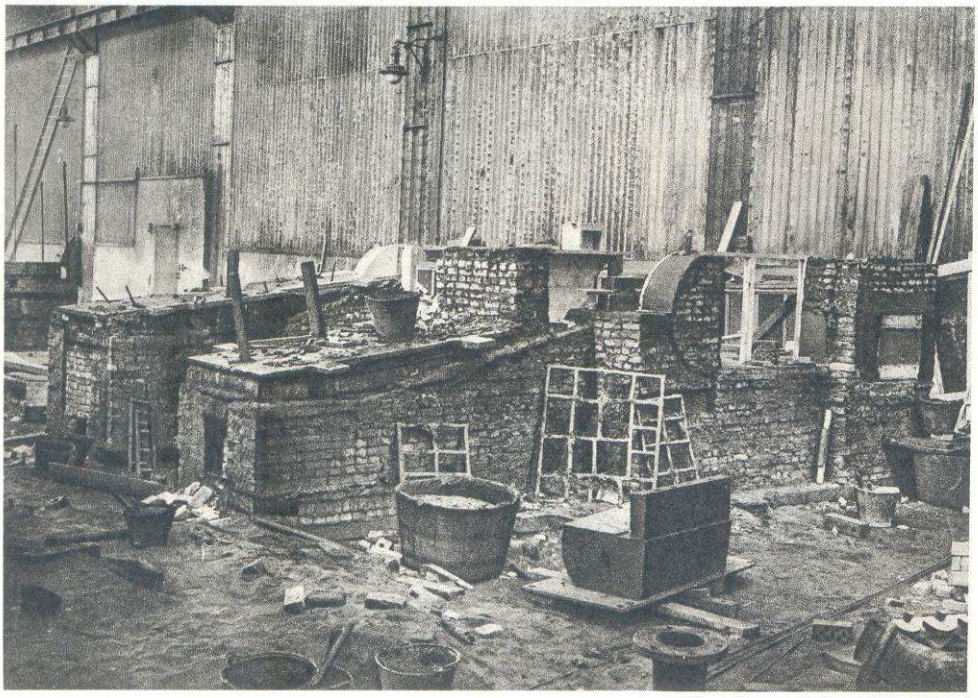
5	schepen	van	5200	ton	met	machines	van	1100 ipk
10	„	„	5600	„	„	„	„	1250 „
4	„	„	6000	„	„	„	„	1450 „
15	„	„	6300	„	„	„	„	1450 „
3	„	„	7000	„	„	„	„	1900 „

alle bestemd voor Nederlandse rederijen.

Het is wonderlijk, dat met de vooral in het begin zo zeer primitieve



GROOT GIETSTUK UIT 1910; CONDENSOR EN KOLOMMEN IN EEN STUK GEGOTEN



DE VORM, WAARIN BOVENSTAAND GIETSTUK WERD GEGOTEN

uitrustingen, zowel in de werkplaatsen als op de hellingen, zulke snelle afleveringstijden konden worden bereikt. Maar billijkheidshalve moet anderzijds ook in aanmerking worden genomen, dat in die dagen in de eerste plaats de inrichting en constructie der schepen zoveel eenvoudiger was dan thans en in het algemeen niet die strenge eisen aan bouw en afwerking gesteld werden gelijk thans zowel door reders als andere betrokken instanties geschiedt.

Arbeidscontract

In 1909 speelden personeelsaangelegenheden een niet onbelangrijke rol.

Voor de ontwikkeling van de moderne arbeidsovereenkomst was het jaar 1907 reeds van grote betekenis geweest, want toen kwam de Wet op de Arbeidsovereenkomst van het Ministerie-de Meester tot stand, waarbij werkgever en werknemer bij het sluiten der arbeidsovereenkomsten gelijkwaardige partijen werden. Voordien moest bij geschillen de werkgever op zijn woord worden geloofd. Den werknemers van de R.D.M. werd in 1909 de inhoud bekend gemaakt van een nieuw arbeidscontract en zij hadden de verplichting binnen acht dagen te verklaren of zij al dan niet wilden tekenen. Dit alles verliep zonder noemenswaardige haperingen. Met het oog op de veiligheid werden voorts zodanige bepalingen gemaakt, dat het niet meer mogelijk was jongens onder de leeftijd van 16 jaren op schepen in bouw tewerk te stellen. Dit viel, zoals men zich voorstellen kan, bij vele werknemers in minder goede aarde, omdat hun gezinnen daardoor de verdiensten van deze knapen moesten derven.

De heer de Gelder nam omstreeks dezelfde tijd het initiatief tot stichting van het fonds Belangen Personeel, waaruit o.a. de ouden van dagen – er bestond toen nog geen afgeronde pensioenregeling – een toelage konden ontvangen.

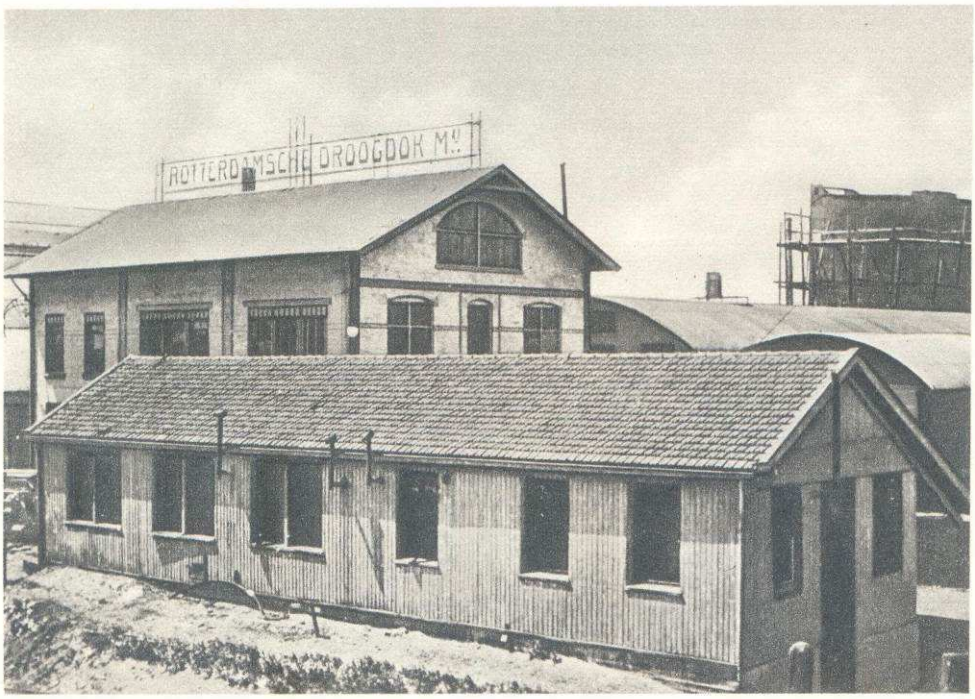
Status der R.D.M.

In de tijd, waarover wij thans schrijven, omvatte het etablissement der R.D.M. drie hellingen, geschikt voor schepen tot 110 m lengte, de ijzerwerkersloods met een oppervlakte van circa 2000 m², de houtbewerkingsloods inclusief de modelmakerij met een gezamenlijke oppervlakte van 1350 m², de dokhaven van ongeveer 3 ha oppervlakte, waarin de beide dokken van respectievelijk 90 en 135 m lengte en 3000 en 7500 ton hefvermogen, de eigenlijke machinewerkplaats ter oppervlakte van circa 3600 m², omvattende ook de smederij, de ketelmakerij, draaierij en bankwerkerij, met een groot aantal werktuigen van allerlei soort, en tenslotte de ijzer- en kopergieterij, waarin stukken van 10 ton gewicht konden worden gegoten. En dan waren er nog de nodige magazijnen, kantoren en andere administratielokalen.

Een gunstige kaart

Toch – beween nimmer de dag voor hij ten einde is – bleken de resultaten aan het eind van het jaar 1909 veel bevredigender te zijn dan men in het begin had kunnen vermoeden. Het dividend, dat op de R.D.M.-aandelen uitgekeerd kon worden, bedroeg zelfs 7½ %. Er had namelijk voor de R.D.M. een gunstige kaart in het spel van de handel gelegen. Het dalen der prijzen voor het materiaal dat benodigd was voor het uitvoeren der lopende orders, prijzen, die bij de offertes dus hoger gecalculeerd waren, maakte de aanvankelijk gestelde winstmarge breder. Vandaar die verrassende uitslag.

EEN GEDEELTE VAN HET BEDRIJF IN 1911



HET HOOFDKANTOOR IN 1911; OP DE VOORGROND HET GEBOUWTJE VOOR DE LOONADMINISTRATIE

DUIZEND EN TIEN

Het jaar 1910 vertoonde een gestadige opleving van reparatie en bouw. En alles zou vermoedelijk nog vlotter gegaan zijn, wanneer de materialenvoorziening geen bijzondere zorg vereist had. Herhaaldelijk kwam het voor, dat materialen, waarom men op de werf en in de werkplaatsen „zat te springen", weken en langer op zich wachten lieten. Het werd een herhaling der van ouds bekende, maar altijd nieuw blijvende klachten!

De Bison

Inmiddels noopte de vervaardiging der steeds in afmetingen toenemende schepen – behalve het bouwen van grotere hellingen – ook tot het aanschaffen van krachtiger werktuigen. Het was dan ook in deze tijd, dat de bouw van een drijvende bok onderhanden genomen werd. Deze bok was, om eens gemoedelijk en een tikje overdrachtelijk te spreken, een merkwaardig beest. Hij heette *Bison* – of bokken en bisons familie van elkaar zijn, weten wij niet, maar een zoöloog zou, zo U dit begeert, hier opheldering kunnen verschaffen – en onderscheidde zich van alle andere toentertijd in Rotterdam en omstreken beschikbare hefwerktuigen van die aard door zijn speciale bouwtrant. Op 27 September 1910 werd deze bok bij een belasting van 66 ton „geprobeerd" en in gunstige conditie bevonden. De Rotterdamse havenoutillage was weer een kostbaar en nuttig instrument rijker geworden.

Een record gebroken

De Stoomvaart Maatschappij „Nederland" gaf een mooie order: het bouwen van het vrachtschip *Kambangan*, metende 8650 ton, te voorzien van triple expansie-machines met een vermogen van 4250 ipk, en twee dubbele en twee enkele ketels. Om dit werk – het schip brak namelijk een record, want het was groter dan tot dusverre in Nederland gebouwde schepen – te kunnen aanvangen en tot een goed einde te brengen, moest een speciale helling aangelegd en dienden weer enige nieuwe machines gekocht te worden. Men mag zeggen, dat voor die tijd deze opdracht verhoudingsgewijs in belangrijkheid niet onder deed voor die in 1936 van de *Nieuw Amsterdam*. Slechts met geregeld en bijna onbeperkt overwerk over de gehele linie, wat toen nog mogelijk was, slaagde men er in, om het schip binnen 14 maanden op te leveren.

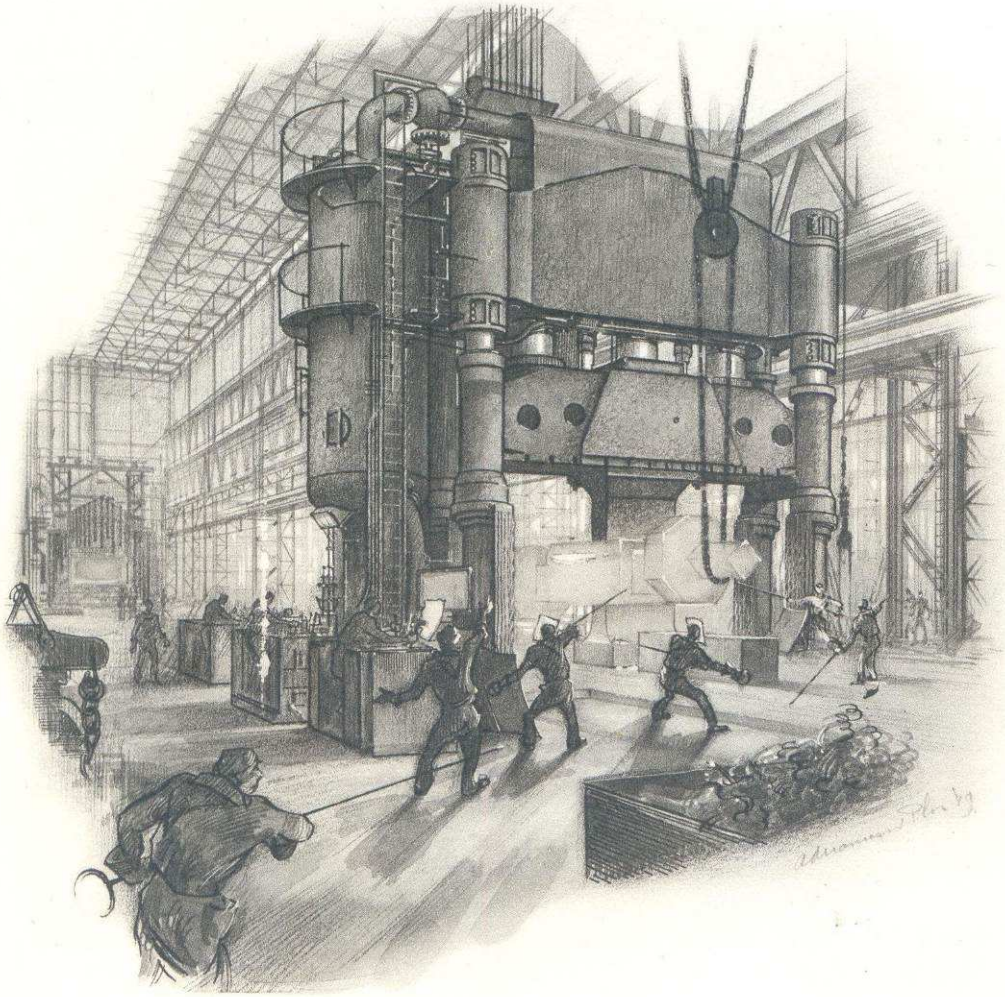
1000 . . .

De mens – en wat is de geschiedenis van een bedrijf eigenlijk anders dan een geschiedenis van mensen, die, naar het woord van de heer D. C. Endert Jr, op de schouders van anderen staan? – meet en karakteriseert de loop van zijn leven door middel van, voor hem, opmerkelijke „evenementen". En een dergelijk evenement was het voor de R.D.M. zeer zeker toen op 26 Maart 1910 – de onderneming bestond ongeveer acht jaren – het duizendste schip gedokt werd. Het was de Spaanse *Achecolanda*.

10 . . .

In Mei 1910 werd het college van commissarissen met een nieuw lid verrijkt, nl. met de heer J. H. Hummel, directeur van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij.

Aan het eind van dit jaar had men allerwege de indruk, dat de depressie in de scheepvaart vrijwel overwonnen was en een tijdperk van gezonde ontwikkeling voor de boeg lag, waarvan ook het scheepsbouw- en reparatiebedrijf de vruchten zou kunnen plukken. En met tevredenheid mocht worden vastgesteld, dat de R.D.M., die thans op haar aandelen een dividend van 10 % uitkeerde, weer een belangrijke schrede voorwaarts gegaan was.



DE SCHIJNWERPER OP HET TUINDORP HEYPLAAT

De overtuiging won steeds meer veld, dat terreinuitbreiding noodzakelijk was. Hoe was in 1911 de toestand? Het aantal ligplaatsen voor de in reparatie zijnde schepen en die, welke – te water gelaten – nog moesten worden afgetimmerd, bleek te klein te worden. Een tweede haven aan de westzijde van het terrein zou waarlijk geen overbodige weelde zijn. Na wikken en wegen, na voorstellen verwerpen en voorstellen aanvaarden – wij hebben al eerder gezegd, dat de gemeente Rotterdam onwrikbaar op het standpunt stond, dat haar stedelijk belang te allen tijde boven het particuliere praevaleerde – kon de R.D.M. de beschikking krijgen over 4 ha grond. Met spoed werd toen begonnen aan het bouwen van een nieuwe helling en het graven van een haven aan de westzijde. Dit ging begrijpelijkerwijs met grote kosten gepaard. Maar men was er van overtuigd, dat de uitbreiding ten volle gemotiveerd werd door de vlucht, welke het bedrijf had genomen en, wanneer de voortekenen niet àl te zeer bedrogen, in de toekomst nog verder zou nemen. Bovendien... de leiding had tot heden immers duidelijk bewezen, dat zij nooit verder wilde springen dan haar polsstok lang was. De aanloop tot een grotere sprong moest dus wel gerechtvaardigd zijn.

Men ondernam bij de gemeente ook nog pogingen, om grond achter de fabriek te kopen of in erfpacht te verkrijgen, mede – en hier werd opnieuw gepraeludeerd op het landelijke tuindorp, dat men eenmaal het aanzien hoopte te schenken – met het oog op het bouwen van personeelswoningen. Deze pogingen werden echter niet met succes bekroond. Dit is oorzaak geworden dat het hoofdgebouw smal van vorm bleef en in latere tijden voor een horizontale uitbreiding niet in aanmerking kon komen. Toen een verruiming onvermijdelijk geworden was, moest men het dus wel in verticale richting zoeken – wat het enorme werk van een verzwaring der fundamenten met zich meebracht.

Wij klagen niet – verre van dat! – maar menen toch wel terloops even te mogen opmerken, dat het de R.D.M., gelijk men het wel eens uitdrukt, niet „cadeau is gegeven". Voor haar welvaart heeft zij vaak in de bres moeten staan en... vechten! In 1911 – wij lassen hier met een enkel woord in, dat de plannen om het oorspronkelijke machinegebouw met 30 m te verlengen tot uitvoering kwamen – werd weer gewerkt met ongeveer 1260 man. Het bleef als steeds moeilijk, om aan meer bekwame vaklieden en geschikte bazen te komen.

Schepen in bouw

Op 23 October 1911 ontving de R.D.M. van Solleveld, van der Meer & T. H. van Hattum's Stoomvaart Maatschappij de opdracht tot het bouwen van een stoomschip van 5500 ton. Het aantal schepen, dat in bouw was, steeg hierdoor tot zeven, met een totaal laadvermogen van 40.250 ton. Deze schepen moesten binnen een jaar in de vaart komen! Bij dit alles was het uitermate jammer, dat men, overstelpt dus met werk, de aanvragen van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij niet in overweging kon nemen. Het

behoeft wel geen betoog, dat dit een grote teleurstelling betekende; de R.D.M. moest zich nu de kans laten ontgaan om te bewijzen, dat zij ook in staat was passagiersschepen te bouwen!

Electrisch lassen In 1911 werd voor het eerst het electrisch lassen ingevoerd, waartoe een der motorboten van de R.D.M. met een electrische lasinstallatie uitgerust werd. En in de loop der komende jaren nam deze methode zo'n vlucht, dat bij de verschijning van dit herdenkingsboek het lasserspersoneel uit ongeveer 250 man bestaat.

In het jaar 1911 werden nog twee sleepboten aangeschaft, die hoofdzakelijk dienst moesten doen om schepen uit de havens in en uit de dokken te brengen.

Tien jaren oud In Januari 1912 kwamen in de hogere personeelsregionen enige wijzigingen. ir A. Knape en ir Roel Smid werden toegevoegd resp. aan de ingenieurs Crighton en Paterson. Reeds eerder had de bouw en uitbreiding van werkplaatsen en kantoren geleid tot de aanstelling van een eigen bouwkundige.

Tien jaren waren inmiddels voorbijgegaan sedert de R.D.M. opgericht was. Dank zij haar solide grondslag en uitmuntende leiding had de onderneming zich van jaar tot jaar kunnen ontwikkelen. Er vond weliswaar geen officiële herdenking plaats, maar na Pasen werd aan alle employé's, die langer dan drie maanden in dienst waren, een gratificatie toegekend. Tien jaren! De leiders zagen met trots terug op het verleden en met vastberadenheid naar de toekomst. Reeds nu merkte de directie in haar jaarverslag op, dat de onderneming zich zou dienen toe te leggen op het bouwen van grote schepen, waartoe zij door haar uitrusting en ligging een bijzondere geschiktheid verworven had.

Het eerste tankschip De afdeling scheepsbouw ondervond met het bouwen van het stoomschip *Mijdrecht,* het eerste door de R.D.M. op stapel gezette tankschip, veel moeilijkheden. Het afklinken der tanks vergde meer tijd dan gecalculeerd was. Daar kwam nog bij, dat het benodigde materiaal zeer onregelmatig geleverd werd. Een en ander berokkende zowel de maatschappij als haar opdrachtgeefster, de N.V. Phs. van Ommeren, een aanzienlijke schade.

Een ongunstige kaart In het algemeen waren de resultaten van de bouw in 1912 niet onbevredigend. Wel stegen – en hier lag dus een minder gunstige kaart dan in 1909 – de materiaalprijzen en lonen, wat de oude orders minder winstgevend deed zijn, doch wegens een doorlopende behoorlijke bezetting konden met de nieuwe opdrachten nog goede resultaten worden bereikt.

De kunst van hijsen Aanvankelijk bestond een hijswerktuig uit een langsscheepse, over het midden van de helling tussen twee palen gespannen staaldraad. Door middel van een langs die draad lopende takel kon een werkstuk gehesen en op zijn plaats gebracht worden. Dit primitieve systeem werd later vervangen, eerst door houten en nadien door geconstrueerde ijzeren laadpalen met dito laadbomen. De heer de Gelder liet in 1913 echter tussen twee hellingen een hooggelegen kraanbaan opstellen met twee lichte en snelle electrisch gedreven kranen met grote sprei. Men kan zeggen, dat met dit systeem furore

gemaakt is. Het heeft sindsdien niet alleen in ons land, maar over vrijwel de gehele wereld navolging gevonden.

De reflector op Tuindorp Heyplaat

Het gemis van eigen woningen nabij de werf openbaarde zich steeds sterker. Bekwame krachten, die gaarne bij de R.D.M. in dienst getreden waren, voelden het als een bezwaar, dat de afstand van werf naar woonhuis zo groot was. Het ideaal van een eigen aantrekkelijk huizencomplex, waarover de heer de Gelder al jaren tevoren gepeinsd had, *bleef* dus het ideaal. En in 1913 kwam er in dit opzicht een licht aan de horizon der verlangens. Een terrein van 4 ha was, zoals wij reeds schreven, aangekocht. De gemeente stond nu nog ongeveer 1,23 ha in erfpacht aan de maatschappij af.

Eigen woningen bij de werf! Het kon er thans van komen. Uiteraard was hier van enig streven naar winst geen sprake – men bereidde er zich integendeel veel eer op voor, dat geldelijke offers gebracht moesten worden. Het voordeel voor de R.D.M. bestond uit het feit, dat op deze wijze een vaste kern van werknemers gevormd werd, werknemers, die in geval van nood snel opgeroepen konden worden.

De heer de Gelder – en het is ons een aangename plicht ook deze hulde aan zijn nagedachtenis te kunnen brengen – had een groot sociaal gevoel en wilde gaarne de uiterlijke omstandigheden van de werknemers, die onder zijn hoogste leiding werkten, verbeteren. Hij voerde ook al vroeg naar Engels voorbeeld de vrije Zaterdagmiddag in.

In alle beschaafde landen was in die dagen een beweging gaande, die er naar streefde, om het peil der volkshuisvesting en daarmede tevens dat der volkswelvaart te verhogen. De heer de Gelder had reeds verschillende van dergelijke bedrijfsnederzettingen, o.a. die van Lever Bros, in ogenschouw genomen, doch de opzet van deze nog lang niet volmaakt kunnen vinden. Hij is het ook geweest, die tezamen met de bekende architect H. Baanders, de grondslag gelegd heeft voor een tuindorp, dat tot op de huidige dag voldoet aan alle eisen, welke men in sociaal, architectonisch en stedebouwkundig opzicht aan een dergelijk woningencomplex dient te stellen.

Toen de plannen een vastere vorm hadden aangenomen, vielen deze zozeer in de smaak bij de gemeente, dát deze gewonnen kon worden voor verdere uitbreiding. Hieruit vloeide de overweging voort, om een bouwmaatschappij op te richten, en – wij lopen thans enkele schreden op de geschiedenis vooruit – op 14 Mei 1914 werd dan ook de Bouwmaatschappij Heyplaat gesticht, waarvoor de R.D.M. het benodigde kapitaal verschafte.

Aan het bekoorlijke Tuindorp Heyplaat, dat men het adagio zou kunnen noemen in de bruisende symfonie, die „Rotterdamsche Droogdok Maatschappij" heet, zullen wij in dit boek nog een afzonderlijk hoofdstuk wijden.

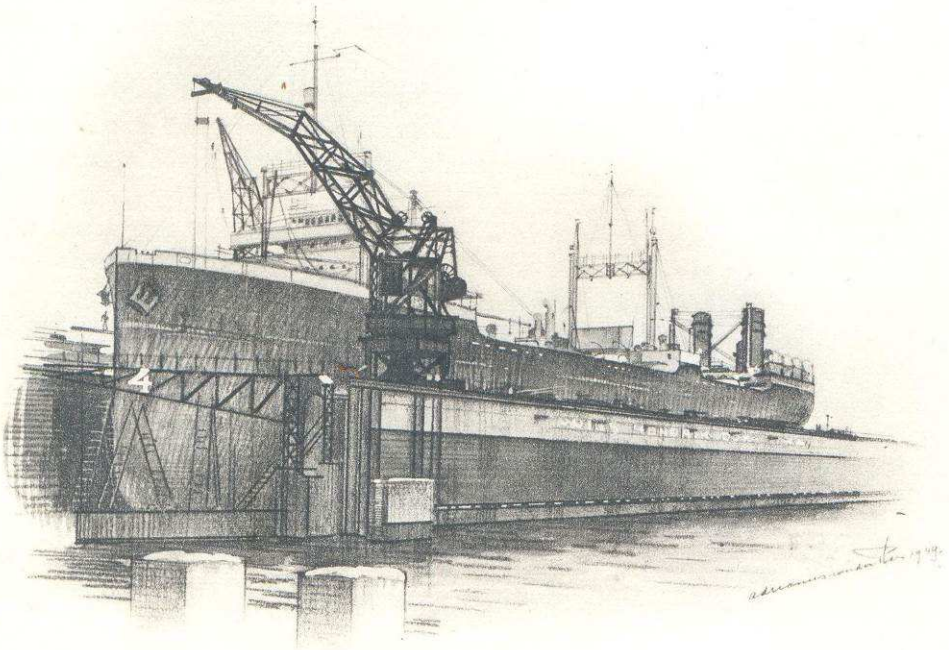
De gang van zaken in 1913

Zo groot was in 1913 de vraag naar schepen voor het binnenland, dat aan buitenlandse aanvragen geen gevolg gegeven kon worden. Het tekort aan geschoolde werklieden vormde

in deze periode het knelpunt. Hierdoor was het helaas niet steeds mogelijk de werfcapaciteit ten volle te benutten, wat op zijn beurt weer de oorzaak was, dat bijna alle schepen met enige vertraging werden afgeleverd. Werkstakingen en uitsluitingen kwamen in dit jaar niet voor, hoewel met de eerste wel enige malen gedreigd werd.

De turbine

Een belangrijke gebeurtenis was de opdracht van de firma Wm Ruys & Zonen om het bij de R.D.M. in bouw zijnde vrachtschip *Turbinia,* als proef op kleine schaal, te voorzien van zogenaamde „geared turbines". De R.D.M. was de eerste onderneming in Nederland, die een turbine voor scheepsvoortstuwing bouwde. Ofschoon deze eerste turbine op zichzelf een technisch succes genoemd mocht worden en de bouw daarvan een uitstekende opleiding is gebleken voor de vele turbine-reparaties, welke de maatschappij heeft uitgevoerd en nog uitvoert, werd het toch duidelijk, dat voor een regelmatige, lonende fabricage dezer machines een reeks speciale machines aangeschaft zou moeten worden. Toen in 1914 de oorlog uitbrak, was dit niet meer mogelijk. En na 1918 was er zoveel werk, dat er niet meer aan turbines gedacht kon worden. Met uitzondering van de fabricage van enkele afgewerkte stoomturbines van klein vermogen in de periode, vallende tussen 1928 en 1938, zou het nog ruim dertig jaren moeten duren alvorens weer aan turbines van groot vermogen gearbeid werd.



DE EERSTE WERELDOORLOG

1914

Velen bleven het tot en met de vooravond van de fatale dag onbestaanbaar achten, dat de volken van het oude Europa tegen elkander ten strijde zouden trekken. Maar allen moesten het wel geloven, toen het ogenblik aanbrak, waarop de fiere woorden van Jaurès: „Wij kennen slechts het verdrag, dat ons aan de gehele mensheid bindt!" op de wind verwaaiden.

De inzet van het eerste oorlogsjaar, toen de legers nog niet gemobiliseerd, de ultimata nog niet gesteld waren en de kanonnen nog niet gedreund hadden, was voor de R.D.M. vrij gunstig. De schaduw, die de grote, komende gebeurtenis vooruit wierp, was nog zo van lichtplekken vol, dat hij geen schaduw geleek.

D. Brough

De heer D. Brough, die jaren achtereen als shipyard-manager op werven in Schotland gewerkt had, deed op 1 Februari 1914 zijn intrede; hij kwam in de plaats van zijn landgenoot Paterson, die, zoals wij aanstonds zullen zien, elders voorbereidende werkzaamheden ging verrichten.

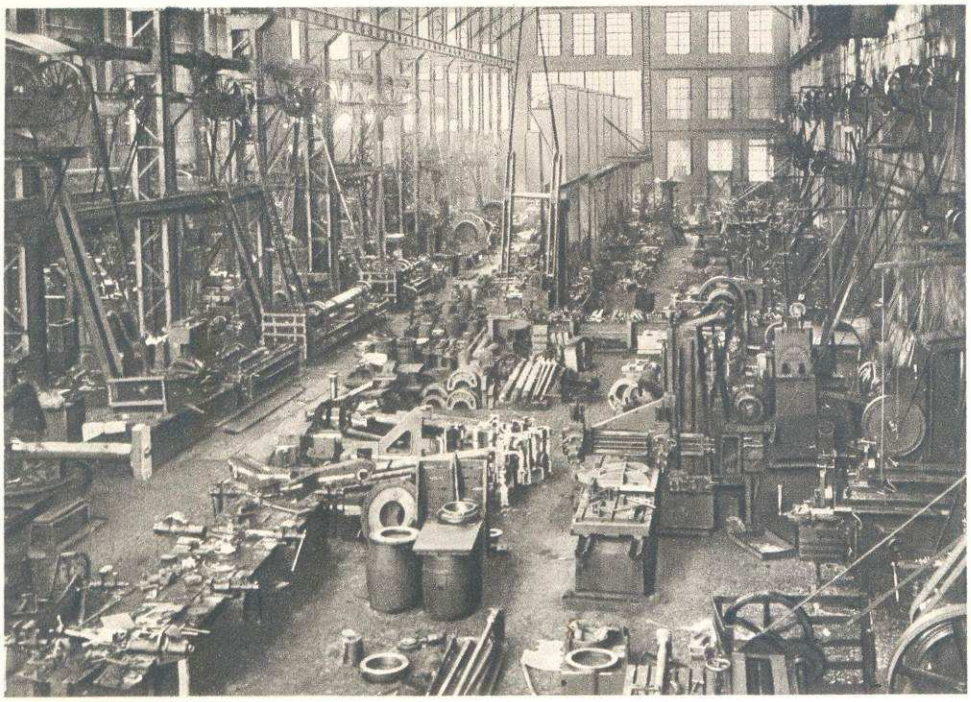
Nieuwe Waterweg

De concurrentie met de bestaande reparatiebedrijven in Rotterdam heeft minder invloed gehad op de ontwikkelingsgeschiedenis der R.D.M. dan de oprichting van een nieuwe maatschappij op 10 Juni 1914 – namelijk de Scheepsbouw Maatschappij „Nieuwe Waterweg" door Furness' Scheepvaart- en Agentuur Maatschappij te Rotterdam. Dit bedrijf werd geheel ingericht als een zuivere nabootsing van de R.D.M. Men begon onmiddellijk hoofdingenieurs over te nemen, om niet te zeggen: weg te kopen! Paterson was reeds bezweken. James Crighton kwam na hem. Vele bazen en werklieden volgden nog. Het was het oude lied: het zoete gefluit van de vogelaar, die gouden bergen belooft!

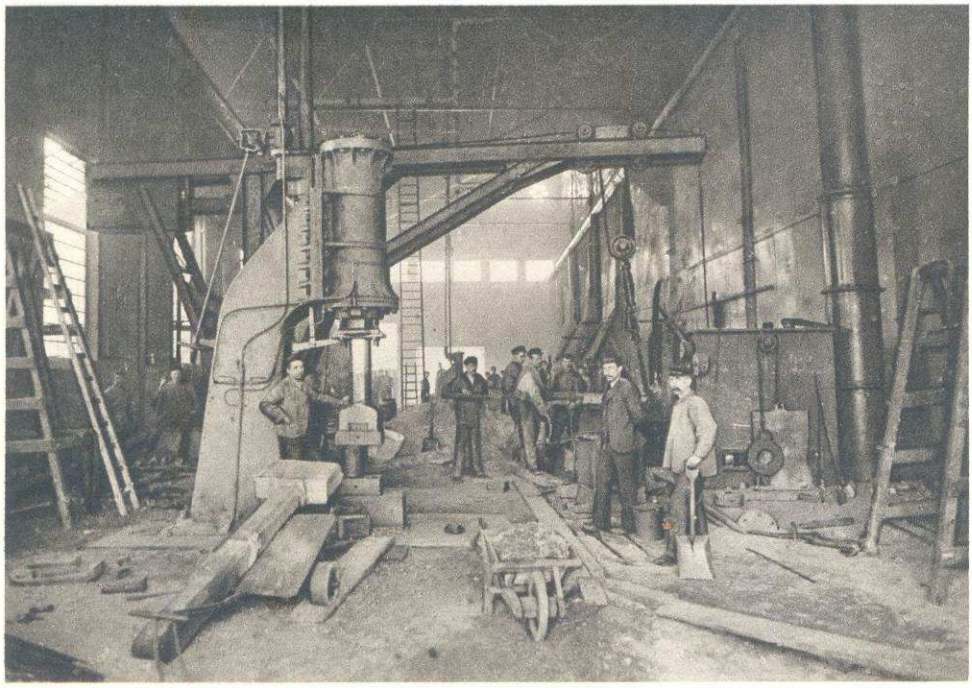
Maar de handelwijze van de „Nieuwe Waterweg" had voor de R.D.M. één onschatbaar voordeel: hen, die het bedrijf trouw gebleven waren, bezielde zij met een verdubbelde geestdrift. En geestdrift voorwaar is door alle eeuwen heen een doeltreffender wapen geweest dan geld.

D. C. Endert Jr

Op 1 November 1914 kwam de heer D. C. Endert Jr als hoofdingenieur Werktuigbouw in dienst. Daarvóór was hij gedurende vijftien jaren bij Werkspoor te Amsterdam in betrekking geweest, waar hij, als pionier voor ons land, op het gebied der dieselmotoren reeds zijn sporen verdiend had. Aan het verlangen om iets fraais te bouwen, dat stellig bij elke ware constructeur opkomt, werd altijd weerstand geboden, wanneer dit zou indruisen tegen het algemeen bedrijfsbelang. Door de R.D.M. werd tot heden dan ook geen enkele dieselmotor gebouwd. Want het doel, waarvoor de R.D.M. opgericht was – in de eerste plaats „reparatie" – zou voor de toekomst ook richtsnoer blijven. Wel werd de machinefabriek regelmatig uitgebreid, teneinde het steeds toenemende reparatiewerk baas te kunnen blijven en alle onderdelen voor dieselmotoren te kunnen vervaardigen.



DE MACHINEFABRIEK IN 1915



DE SMEDERIJ IN 1915

Dit enkele feit belicht reeds het karakter van de heer Endert, wiens levensgeschiedenis – en wij mogen dit hier stellig reeds met een diepe en onverwelkbare eerbied aan zijn nagedachtenis verklaren – voor een groot deel de geschiedenis van de maatschappij geworden is. Met een nobele en strijdvaardige toewijding heeft de heer Endert zijn liefde, zijn beste krachten, en misschien zelfs méér dan dat, gegeven aan de onderneming, die hem boven alles dierbaar was en die hij, gelijk één zijner naaste medewerkers het na zijn plotselinge dood zo treffend schreef, gediend heeft met trouw aan plichten en verplichtingen, aan vrienden en ondergeschikten, aan elke goede zaak, waaraan hij zich kon wijden.

Het verloop

In weerwil van de in Europa heersende oorlogstoestanden, kwamen vele aanvragen voor de bouw van schepen binnen. Met het oog hierop was een nieuwe helling nodig. Deze werd gebouwd en kreeg een lengte van 525 voet. Veel moeilijkheden werden intussen ondervonden met de levering van materialen uit Engeland, daar de Engelse regering geen uitvoervergunning verschafte alvorens voldoende bewijzen overgelegd waren, dat het te bouwen schip werkelijk voor Nederland bestemd was en de materialen niet uitgevoerd zouden worden. Zoals vanzelf spreekt volgde niet lang daarna de Duitse regering dit voorbeeld. De R.D.M. liep dus een tweevoudig risico om op een zwarte lijst te worden geplaatst.

Dank zij de gelukkige combinatie van reparatie- en bouwbedrijf kon het aantal werknémers toch tot in de tweede helft van 1914 gehandhaafd blijven. Aan het eind van dit jaar, waarop men ook met voldoening en vreugde kon terugzien op gereed gekomen woningen van het Tuindorp Heyplaat, waren vijf hellingen in gebruik, twee voor schepen van 250 voet, twee voor schepen van 350 voet en één voor schepen van 525 voet lengte; een zesde bevond zich in bouw.

1915

Het jaar, waarin Italië zich bij de Geallieerden zou aansluiten, opende met een order: de N.V. Stoomvaart Maatschappij „Nederland" gaf opdracht voor het vervaardigen van een per 1 Januari 1917 op te leveren vrachtschip met een laadvermogen van 10.000 ton. Het werd intussen steeds moeilijker om materialen te krijgen – aan koperen pijpen was, om een enkel ding te noemen, in het geheel niet meer te komen. De voltooiing van het stoomschip *Barendrecht* voor de N.V. Phs. van Ommeren, waarvan de romp door de R.D.M. naar Engeland uitbesteed was, werd daardoor ten zeerste belemmerd. Besloten werd machines en ketels naar Schotland te zenden en de machine-installatie daar te laten afwerken. Het schip kwam naar de werf terug, maar . . . zonder koperen pijpen!

Het bouwen van schepen

Ook in 1915 bleef de bouw van schepen de voornaamste taak van het bedrijf vormen. In totaal werden acht schepen afgeleverd met een gezamenlijk laadvermogen van 48.000 ton en machinecapaciteit van 11.000 ipk. Hierbij nam de *Turbinia,* waarvan wij reeds vroeger gewaagden, een zeer belangrijke plaats in. De bouw van dit 5600 ton metende schip – die 13 maanden in beslag nam, waarvan 6 op de helling – wekte zelfs de belangstelling van de Minister van Marine, die zich naderhand ook bereid verklaarde aan de proeftocht deel te nemen.

ONTHULLING VAN HET MONUMENT IN HET TUINDORP HEYPLAAT OP 4 APRIL 1917. GESCHENK VAN DE N.V. VAN NIEVELT, GOUDRIAAN EN CO.'S STOOMVAART MAATSCHAPPIJ

Prijsstijgingen en hun gevolgen

Sinds het vorige jaar, 1914, was het reparatiewerk verminderd, doch de bouw van schepen, gelijk wij gezien hebben, aanmerkelijk toegenomen – waarbij overigens niet uit het oog verloren mag worden, dat de bouw niet het meest winstgevende onderdeel van een scheepswerf uitmaakt. De oorlog bracht mee, dat de prijzen der materialen enorm de hoogte ingingen. Ook die der levensmiddelen stegen, zodat het personeel op loonsverhogingen aandrong. Hoe het ook zij, meer werklieden moesten worden aangenomen en toen het ogenblik aangebroken was, om de zakelijke weegschaal in ogenschouw te nemen, bleek er nog een zeer bevredigend resultaat bereikt te zijn. De sinds haar stichting opgedane ervaring begon voor de maatschappij gestaag vruchten af te werpen.

A. F. J. Dijkgraaf

De heer de Gelder kon – en geen sterveling zou het gekund hebben – bij de gestadige groei van het bedrijf niet alles tot in de details blijven overzien en beheren. Teneinde hem van een gedeelte zijner veelomvattende bezigheden te ontlasten, werd op 1 Juli 1915 de heer A. F. J. Dijkgraaf tot kassier en algemeen chef der Administratie benoemd. De keuze bleek al spoedig een goede geweest te zijn. Want ook de heer Dijkgraaf beschikte evenals ir de Gelder over de in het leven zo uiterst belangrijke gave, om de juiste medewerkers te kiezen. Hij deed zich spoedig kennen als een stuwende kracht en een man van onwrikbare systemen.

Een tiende schip

Het tiende schip, dat de R.D.M. aan de N.V. Van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Stoomvaart Maatschappij afleverde, heette *Alcor* en maakte op 22 October 1915 zijn geslaagde proeftocht. Deze gebeurtenis werd door de opdrachtgeefster o.a. gevierd met het schenken van bijdragen voor het Ziekenfonds van de werklieden der R.D.M. en voor het oprichten van een fontein in het Tuindorp Heyplaat. Er werd besloten op het Vestaplein een paardendrinkbak te bouwen met een, door architect H. Baanders ontworpen, zuil, waarop de dichter-in-steen P. Zijl het beeld zou plaatsen van een spelend knaapje. Ongeveer anderhalf jaar later kon dit monument onthuld worden.

1916

De materiaalpositie werd elke dag nijpender en de werkzaamheden ondervonden de grootste belemmeringen door vertraging in de levering der grondstoffen. De ontwrichtende greep van de oorlog op het economische leven werd steeds wurgender. Buitenlandse leveranciers annuleerden overeenkomsten wegens het door hun regeringen opgelegde verbod van uitvoer. Prijzen werden willekeurig verhoogd. Dit alles bracht gevaarlijke risico's mee in verband met de vaak reeds lang tevoren vastgestelde bouwsommen.

Vervaardiging van oorlogsmateriaal

Tot heden was Nederland buiten de oorlog gebleven. Maar hoelang, vroeg men zich in brede kringen af, zou dit nog kunnen voortduren? Het Ministerie-Cort van der Linden stelde alles in het werk, om de vaderlandse neutraliteit te bewaren, doch er behoefde maar één geweer verkeerd afgeschoten te worden, om Nederland zijn partij te laten meespelen in het orkest, dat zijn helse muziek over Europa dreunde. Daarom werd koortsachtig voortgewerkt aan de bewapening. Wanneer het uur der beproeving mocht komen, wilde men gereed zijn, om de vaderlandse bodem te verdedigen. Ook de R.D.M. werd ingeschakeld in de aanmaak van oorlogsmateriaal. In April 1916 nam men de vervaardiging van granaten, later ook van geweerlopen ter hand.

Dispereert niet

Toen in October de Duitse regering alle uitvoer van ijzer en staal definitief beëindigde, werd de materiaaltoestand wel buitengewoon ernstig. Ofschoon de maatschappij nog een behoorlijke voorraad van een en ander bezat, trachtte zij deze – men kent immers de waarheid: waar afgaat en niet bijkomt. . . – door bestellingen en aankopen op een zeker peil te handhaven. Maar vaak was datgene wat nog geleverd werd, wij denken hier bijvoorbeeld aan gietcokes, van een zo slechte kwaliteit, dat het practisch onbruikbaar genoemd moest worden. Klagen hielp echter niets, want de leveranciers voeren allen in hetzelfde schuitje.

Het woord van Coen kreeg op de werf nieuw leven: Wanhoop niet! Men bleef, in weerwil van ettelijke tegenwerkende factoren, de hoop koesteren, om de toestand meester te blijven.

Aan het eind van het derde oorlogsjaar was het bedrijf uitsluitend aangewezen op de bouw van schepen, voor zover het aanwezige materiaal dit althans nog toestond. Het reparatiebedrijf lag nagenoeg stil. Hoewel ook de voorgenomen uitbreidingen zeer belemmerd werden, kwam toch nog een nieuwe smederij, o.a.

voorzien van een grote stoomhamer van 5 ton, waarmede men de toen benodigde smeedstukken zelf kon smeden, gereed. Een kantoorgebouw met een gevelbreedte van 80 m moest echter nog enige tijd op voltooiing wachten.

Ja, de toestanden werden wel uitermate knellend. Uit Duitsland kwam *in het geheel* en uit Engeland *bijna geen* materiaal meer. En in Amerika lagen voor millioenen aan materiaal, dat, hoewel het door de bestellers reeds lang betaald was, òf vastgehouden òf gerequireerd werd! Dan nog de prijzen! Die waren met honderden procenten gestegen: klinknagels bijvoorbeeld, die vroeger *f* 14,— per 100 kg gekost hadden, kwamen nu op *f* 40,— tot *f* 48,—!

Wij besluiten het overzicht 1916 met de vermelding, dat in dit jaar ir A. Knape de maatschappij verliet – later bleek, dat het slechts voor zeer korte tijd zou zijn – om elders een hogere functie te aanvaarden.

1917 De strijd in Europa naderde, hoewel het nog vele maanden duren moest voordat de vuurmonden tot zwijgen gebracht konden worden, zijn ontknoping. Met de afkondiging van de onbeperkte duikbotenoorlog dreef Duitsland ook Amerika tegen zich in het harnas en bezegelde daarmede zijn eigen noodlot. Op 6 April 1917 verklaarden de Verenigde Staten aan Duitsland de oorlog.

Wanneer wij dit neerschrijven en tegelijkertijd denken aan de vijftigjarige geschiedenis der R.D.M., welke wij bezig zijn in schrift te brengen – een geschiedenis, die in het eeuwen-oude gebeuren van de grote en altijd bewogen wereld niet meer dan een zeer klein, bijna onopmerkbaar, onderdeel is – bevangt ons opnieuw het besef hoe de machtige synthese, welke dit leven toch op een of andere wijze moet zijn, voor het menselijk oog elke seconde en overal in tegenstellingen uiteenvallen kan. Want op 4 April, acht-en-veertig uren vóór de Amerikaanse oorlogsverklaring, werd ter gelegenheid van de tewaterlating van de *Sirrah* in het landelijk Tuindorp Heyplaat de paardendrinkbak onthuld, waarover wij enige bladzijden vroeger reeds hebben geschreven. Een kleine pastorale voltrok zich temidden van een onoverzienbare tragedie.

In eigen band Teneinde een gemakkelijker contact te hebben met de leveranciers in Rotterdam werden met de gemeente besprekingen geopend, om een klein terrein aan de Schiemond in pacht te krijgen, teneinde daarop een expeditieloods met woning voor de expediteur te bouwen. De gemeente maakte weinig of geen bezwaren. Tegelijk verkreeg men hierdoor een eigen terrein voor de afvaart van de veerboten.

Uitbreidingen Ondanks de stagnaties kwam het nieuwe kantoorgebouw – U herinnert zich wel: dat van 80 m gevelbreedte! – in Mei 1917 gereed en kon in de daaropvolgende zomer reeds betrokken worden. Bovendien werden twee nieuwe werkplaatsen aanbesteed.

Werknemers in crisistijd In deze tijd laaide in de gehele werknemerswereld onrust op, tengevolge van de reeds hier en daar gegeven ontslagen. Het is begrijpelijk, dat de mensen, en het waren waarlijk niet de werknemers alleen, geprikkeld werden: hun bestaanszekerheid werd bedreigd en de moeilijkheden ten aanzien van de levensmiddelenvoorziening – weinig bevroedde

men, dat een kwart eeuw later nog heel andere dingen beleefd zouden worden! – werden bij de dag groter.

Bij handhaving van het volle loon werd ernstig overwogen, om ⅓ door het Nationaal Steuncomité, ⅓ door het gemeentebestuur en ⅓ door de werven te doen bekostigen. Er kwam een wachtgeldregeling tot stand van 70 % van het loon, waarvan de helft voor rekening van de werven kwam en de andere helft voor die van Rijk en gemeente tezamen.

De Zwarte Lijst

Grote moeilijkheden ondervond men tengevolge van de door Duitsland aan de reders gestelde eis, dat deze geen lading vervoerden, en geen schepen gecharterd werden voor rekening van de geallieerde mogendheden. Bij weigering tot tekening der desbetreffende verklaring mochten geen reparaties aan dergelijke schepen uitgevoerd worden, op straffe van plaatsing op de zwarte lijst. De R.D.M. moest, om te voorkomen, dat ook aan de kolenleveranties een einde gemaakt zou worden, alles in het werk stellen om zo lang mogelijk aan deze zwarte lijst te ontkomen.

Op 17 Juli 1917 vond de geslaagde proeftocht plaats van het stoomschip *Lingestroom* van de N.V. Hollandsche Stoomboot Maatschappij, maar dit schip, evenals de *Berkelstroom* van dezelfde rederij, kon niet afgeleverd worden, omdat de zo even genoemde maatschappij, die een dienst op Engeland onderhield, inmiddels op de Duitse zwarte lijst gezet was.

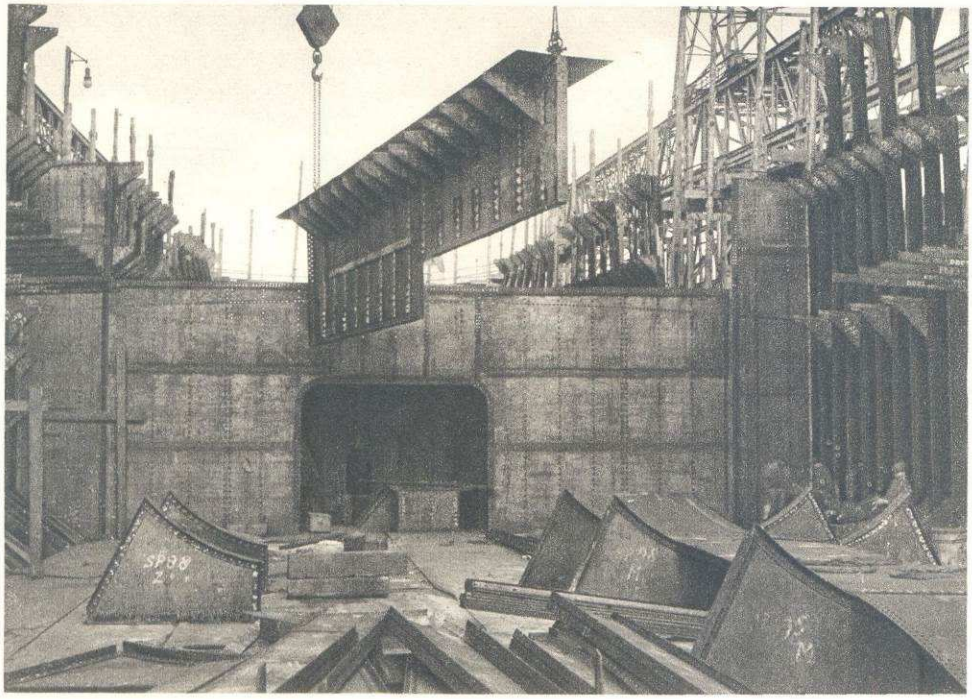
Naar de eindfase van het jaar

De langzamerhand noodlottig geworden materiaalpositie – reeds eerder moest helaas met Solleveld, van der Meer & T. H. van Hattum's Stoomvaart Maatschappij overeengekomen worden, om aan een voorlopig contract tot levering van twee schepen geen gevolg te geven – leidde er toe, dat de nog aanwezige werklieden moeilijk aan de gang konden worden gehouden. Eigenlijk had men reeds velen van hen moeten ontslaan, doch uit begrijpelijke overwegingen van humaniteit werd de voorkeur gegeven aan een inkorting van de werktijd. Sedert 25 Augustus 1917 werd op Zaterdag dan ook niet meer op de werf gewerkt.

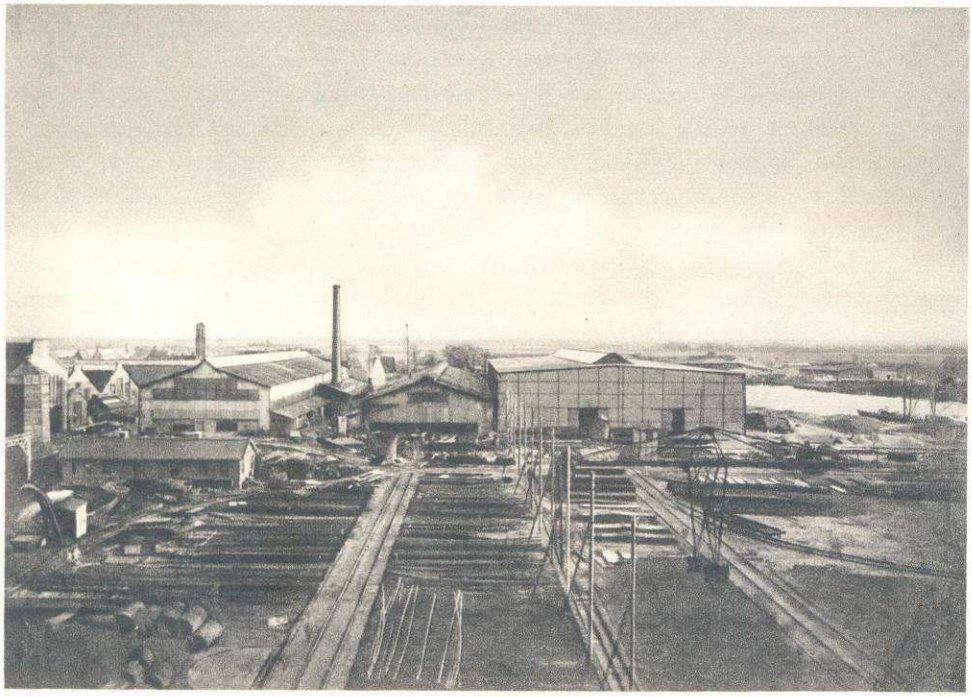
De bedoelingen en de pogingen van de leiders van het bedrijf waren goed en energiek genoeg, maar in dit geschrift is al eerder herinnerd aan de waarheid, dat niemand gehouden is het onmogelijke te verrichten. Een vuist zetten als er geen hand is, kàn niet. Het gebrek aan brandstof werd steeds klemmender en op een gegeven ogenblik was er nog slechts een voorraad, die, ook bij het zuinigste gebruik, voor niet langer dan vier weken voldoende zou zijn. Daarna zouden smederij, gieterij en ketelmakerij hun deuren moeten sluiten en zou een ontslag op grote schaal niet kunnen uitblijven.

In October was het personeel, dat in de aanvang van 1917 nog ruim achttienhonderd man bedroeg, reeds tot duizend geslonken, ongeveer de kern uitmakend. En het ontslag van nog vijfhonderd man moest in overweging genomen worden. Regelmatig werd contact gehouden met het Nationaal Steuncomité over de vraag op welke wijze het best voorzien kon worden in de noden der getroffenen.

Langzaam, maar in wezen nog veel te vlug naar de zin der betrokkenen,



„PREFABRICATION" REEDS IN 1919



HET SORTEERTERREIN IN 1919. OP DE ACHTERGROND DE SCHEEPSBOUWWERKPLAATSEN

naderde het ogenblik, waarop men genoopt zou zijn de gehele werf stop te zetten.

1918 In verband met plannen voor de toekomst – hoewel er een stilte was ingetreden, zat men niet als bij een gevallen vesting terneder – werden ernstige pogingen ondernomen tot het verkrijgen van meer terrein. In Februari 1918 werd van het Ministerie van Waterstaat toestemming verworven tot het aanleggen van werken op het nieuw verkregen terrein. De Staat had namelijk 32 ha grond in erfpacht uitgegeven en het gemeentebestuur van Rotterdam verklaarde zich bereid, om te bevorderen, dat de omlegging van de Heysehaven zó zou geschieden, dat ten westen van het huidige terrein ruimte zou worden gewonnen voor de stichting van een gebouw van 60 m frontbreedte aan de Heyplaatstraat. Bovendien verleende de gemeente vergunning tot verdere uitbreidingen op de Boven-Heyplaat en vergroting van diverse werkplaatsen.

Het overlijden van ir M. G. de Gelder

Het overlijden van de heer M. G. de Gelder op 2 Mei 1918 was een gevoelig verlies. Hij was een man van opmerkelijke energie, een ruime blik en een bewonderenswaardig helder inzicht – bovendien was hij, als harmonisch complement van zijn persoonlijkheid, een fijn en humaan mens. In hem verloor de onderneming en het personeel een bekwaam directeur en een sociaal-denkend man, die de maatschappij geleid heeft in haar moeilijke tijd van herinrichting, in haar periode van aanloop en in de jaren van haar geleidelijke ontwikkeling. Hij legde door zijn streven en werken de hechte grondslag voor de toekomst van het bedrijf, waaraan hij zijn geest en zijn hart had verpand. Steeds was zijn uitmuntend financieel beleid gebleken door geregelde afschrijvingen en tijdige kapitaalsuitbreidingen. Het moge hier tevens opgemerkt worden, dat ook de Commissie tot vaststelling van de Minimum-Uitwatering te Rotterdam, waarvan hij het voorzitterschap bekleed heeft, in ruime mate de onschatbare voordelen van de grote theoretische kennis van ir de Gelder ten deel gevallen zijn.

Tijdelijk samengaan met Wilton

Door het college van commissarissen werd voorlopig de heer L. P. de Stoppelaar, gedelegeerd-commissaris, belast met de dagelijkse leiding van het bedrijf. Betreffende de voorziening in de directie werkte deze een voorstel uit, dat een samengaan met Wilton ten doel had.

In de loop van het jaar 1918 werd een tijdelijke overeenkomst getroffen met de N.V. Wilton's Machinefabriek en Scheepswerf, teneinde te trachten de gewenste belangensfeer te scheppen. Voor de duur van de overeenkomst werden de directeuren van Wilton benoemd tot mede-directeuren van de R.D.M., terwijl de gedelegeerd-commissaris dezer onderneming als zodanig werd opgenomen in het college van commissarissen van Wilton. Aan de directie der R.D.M. werden intussen in Wilton's bedrijf dezelfde bevoegdheden gewaarborgd, welke aan de directie van Wilton door haar benoeming bij de R.D.M. waren toegekend.

Daar echter de R.D.M. van mening was, dat de tijdsomstandigheden voor een dergelijk samengaan verschillende bezwaren konden opleveren, werd de overeenkomst per 1 December 1918 al weer opgezegd.

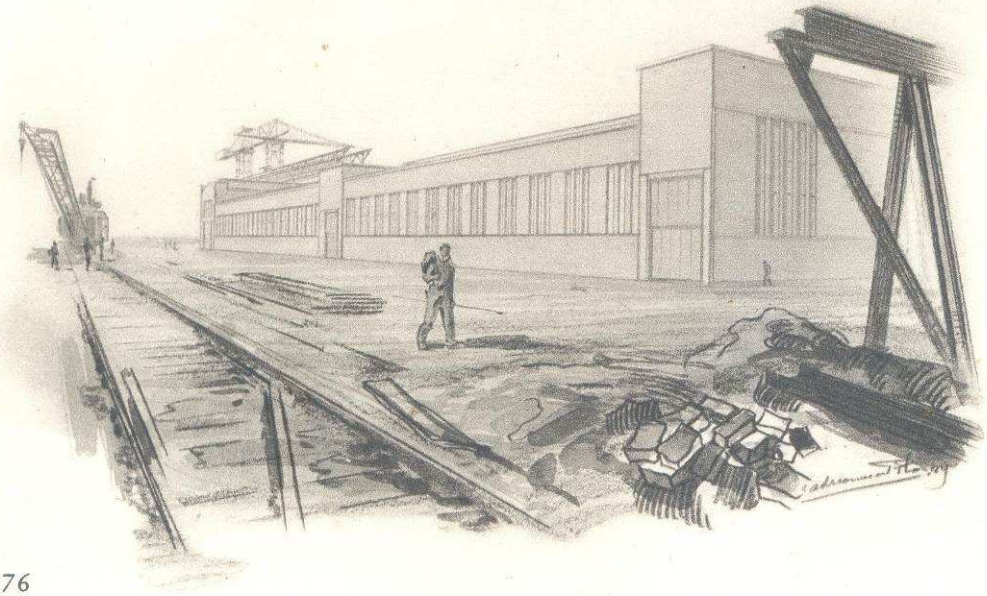
Wijzigingen in de leiding der R.D.M.

In 1918 trad de heer Ph. W. van der Sleyden af als lid van het college van commissarissen, waarvan hij van de aanvang af president was geweest. Hij werd in deze functie opgevolgd door de heer H. de Jongh, terwijl de heer A. J. M. Goudriaan aan het college werd toegevoegd. De heren D. C. Endert Jr en A. F. J. Dijkgraaf waren op 27 Juli 1918 beiden tot directeur benoemd.

De wapens worden gestrekt

Tegen het einde van 1918 hield de wereld de adem in. Al eerder. Want in Juli werd aan weerszijden van Rheims een offensief ingezet – de oude, grijze kathedraal, waar eenmaal de Franse koningen gekroond werden, sidderde op haar grondvesten. Maar toen de maand September naar haar vijftiende dag ging, werden de Duitsers teruggedrongen op de Hindenburglinie. Het einde van de reusachtige worsteling, die thans nog in stuiptrekkingen verliep, was nabij. Oostenrijk gaf het op. Duitsland volgde. Op 11 November werd te Parijs des voormiddags half twaalf een kanonschot gelost. Het was het teken, dat de Duitsers de voorwaarden der Geallieerden aanvaard hadden en de oude Clémenceau kon met ontroerde stem in de Franse Kamer verklaren, dat het geheiligde ogenblik, waarop de Natie zolang gewacht had, was aangebroken. En wederom schreed de wereld naar een Kerstfeest. Men kon zich opmaken in vrede te herstellen en te vervangen wat gehavend of vernietigd was, in vrede voort te arbeiden aan de verwezenlijking van eenmaal gestelde en gebleven idealen.

Zo ook voelde de R.D.M. het.



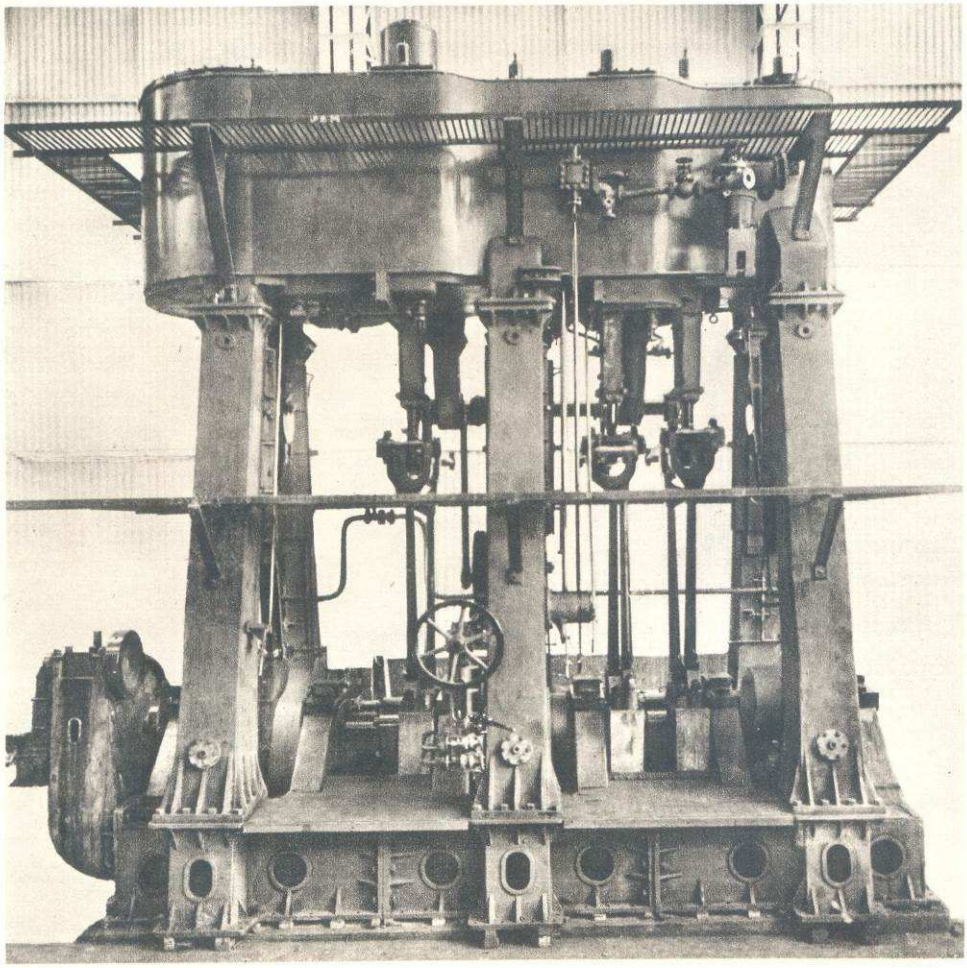
WERELDHANDEL 1919-1925 IN DE SPIEGEL

Hadden zich de jaren tot 1914 gekenmerkt door een wereldhandel, die zich gestadig uitbreidde, waarmede de uitbreiding der scheepvaart vrijwel gelijke tred hield – in de periode onmiddellijk na de eerste wereldoorlog hernam de scheepvaart haar opwaartse trend. Onder invloed van de hoge vrachtprijzen, enerzijds uitvloeisel van de geslonken handelsvloot en anderzijds uitvloeisel van de grote vervoersbehoefte in verband met de na-oorlogse wederopbouw, kon allerwege een groots bouwprogramma ten uitvoer gelegd worden. De tonnage der wereldvloot, die in 1914 ruim negen-en-veertig millioen registerton bruto bedroeg en in 1918 gedaald was tot nog geen zeven-en-dertig millioen registerton bruto, overtrof reeds in 1920 de vooroorlogse grootte. De totale omvang bedroeg toen namelijk niet minder dan ruim zeven-en-vijftig millioen registerton bruto!

Bouwtempo en duurzaamheid

Dit enorme bouwtempo kon slechts bereikt worden ten dele door zeer eenvoudige standaard-schepen in de vaart te brengen, zoals in de U.S.A. onder meer geschiedde, ten dele door een sterke uitbreiding van de werfcapaciteit in de landen, die oorlog gevoerd hadden. Hoewel een dergelijke uitbreiding vooral met het oog op de duurzaamheid der schepen niet geheel zonder risico kon plaats vinden, was zij op dat moment toch onvermijdelijk. De grote internationale concurrentie leidt immers tot uitschakeling van diegene, die op kritieke ogenblikken niet snel kan leveren. De scheepsbouw is echter zonder meer afhankelijk van de orders der scheepvaart; de scheepvaart kan deze opdrachten in verband met de sterke fluctuaties der vrachtprijzen – waarover wij elders reeds het een en ander geschreven hebben – nu eenmaal slechts schoksgewijze geven.

Daarbij komt nog, dat vele der oude schepen na zware oorlogsdiensten noodzakelijk vervangen moesten worden, hetgeen uiteraard tevens het geval was met die schepen, welke slechts een korte levensduur bezaten. Dat desondanks in het algemeen de terugslag in 1920 hevig was, vindt zijn hoofdoorzaak in de sterke achteruitgang van het volume van de wereldhandel in de jaren na 1920. Hierdoor werd de verhouding tussen de vervoerscapaciteit en de vervoersbehoefte ernstig verstoord. Juist de duurzaamheid der schepen was daarbij oorzaak, dat de vervoerscapaciteit niet snel, deze maal in neerwaartse richting, kon worden aangepast aan de gedaalde vervoersbehoefte. Het uit de vaart nemen der schepen kan pas tot herstel van het evenwicht leiden, wanneer de vrachten sterk gedaald zijn. Immers aan het opleggen van schepen zijn zo hoge kosten verbonden, dat het vaak voordeliger is met een zeker verlies door te blijven varen. Indien verder een rederij de concurrentiestrijd niet langer kan volhouden, vormt zulks geen oplossing; haar schepen worden dan tegen lage prijzen verkocht, wat de concurrentie in de scheepvaart waarschijnlijk zal verergeren. Het slopen van oude schepen is in tijden van depressie evenmin aantrekkelijk wegens de lage schrootprijzen.



DE IN 1919 GEBOUWDE TRIPLE EXPANSIE-STOOMMACHINE, 3600 IPK, VAN HET S.S. „SAPAROEA", GEBOUWD VOOR DE N.V. STOOMVAART MAATSCHAPPIJ „NEDERLAND"

Complex van factoren

De genoemde hoofdoorzaak van de terugslag, het onbevredigende volume van de wereldhandel, was toe te schrijven aan een complex van factoren, voor een deel van structurele en voor een deel van conjuncturele aard.

Onder de structuurveranderingen, die de na-oorlogse wereld vertoonde in vergelijking met de vooroorlogse situatie, was in verband met de scheepvaart en dus met de scheepsbouw, van grote betekenis de overgang van de economische suprematie van Engeland naar de U.S.A. Deze hadden zich in de periode 1914-1918 ontwikkeld van debiteurennatie tot crediteurennatie en gaven in het economische wereldgebeuren na 1918 de toon aan. Duidelijk zou – wij stellen het hier bij anticipatie vast – dit blijken in het grote crisisjaar 1929, toen de depressie uit de Verenigde Staten zich voortplantte over de gehele wereld. Industrialisatie van de

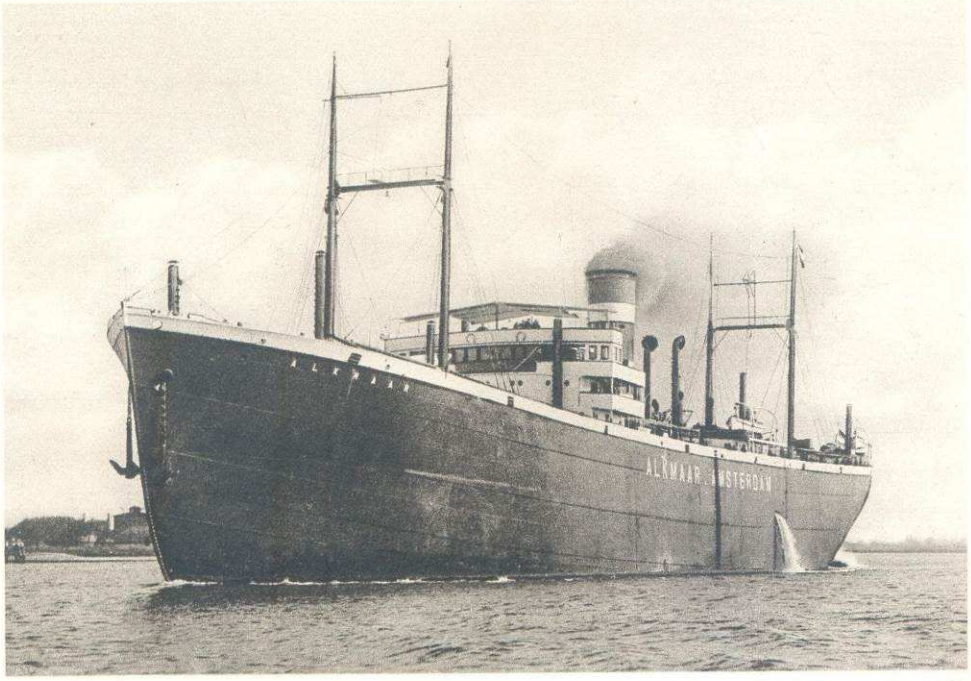
overzeese gebieden, waaronder Japan, vormde voorts een factor, die op de duur een relatieve vermindering van de vervoersbehoefte met zich mee bracht. Verder werden ook industrieën gevestigd nabij de vindplaatsen der grondstoffen, waardoor de vervoersbehoefte zich verplaatste van de grondstoffensector naar die van de minder ruimte vergende eindproducten. Deze laatste factoren, hoe belangrijk overigens ook, kunnen echter niet van doorslaggevende betekenis geacht worden voor de verklaring van het teveel aan vervoerscapaciteit, daar hiertegenover ook tendenzen staan, die in omgekeerde richting werken. De toenemende ontwikkeling bijvoorbeeld van achterlijke gebieden betekent meer koopkracht, die juist het vervoer ten goede komt. Verder vergt de verschuiving van trampvaart naar lijnvaart, mede ontstaan door de verschuiving van het grondstoffenvervoer naar het vervoer van eindproducten, in de regel juist een relatief grotere tonnage.

Protectionistische handelspolitiek

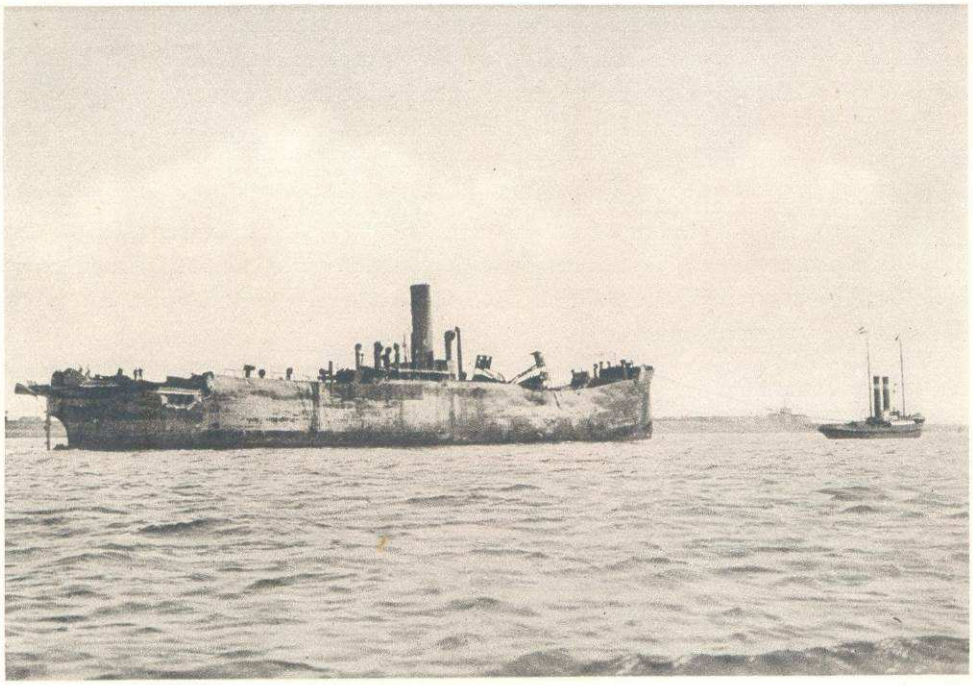
Van fundamentele betekenis is dan ook vooral de reeds geschetste verschuiving van het zwaartepunt van de wereld naar de U.S.A., een verschuiving, die, zoals wij allen thans weten, na de tweede oorlog definitief haar beslag zou krijgen. De overgang van debiteurennatie naar crediteurennatie, zonder dat men zich de noodzakelijke spelregels had eigen gemaakt, had pijnlijke gevolgen. Een eerste vereiste is, dat de crediteur vertrouwen heeft in zijn schuldenaar. De termijn van credietverlening moet verband houden met het vermogen tot terugbetaling, dat de debiteur bezit. Voorts moet hem het nakomen van zijn verplichtingen, zo hij hiertoe wel in staat is, mogelijk worden gemaakt. Dit laatste kan slechts geschieden in de vorm van goederen, met andere woorden: de vrijhandel vormt een essentieel onderdeel van de spelregels. Het was destijds Keynes, de grote financier van de tweede wereldoorlog, die hierop wees in zijn „Economical consequences of Peace". Engeland was tot 1914 in de practijk steeds een groot voorstander geweest van het dogma van de vrijhandel, dat de maximale mogelijkheden open laat, om te profiteren van de voordelen der internationale arbeidsverdeling. De U.S.A. daarentegen zetten hun oude protectionistische handelspolitiek voort. In haar uiterste consequentie leidt deze protectionistische politiek tot autarkische gemeenschappen, tot groot nadeel van de wereldhandel.

De gouden standaard

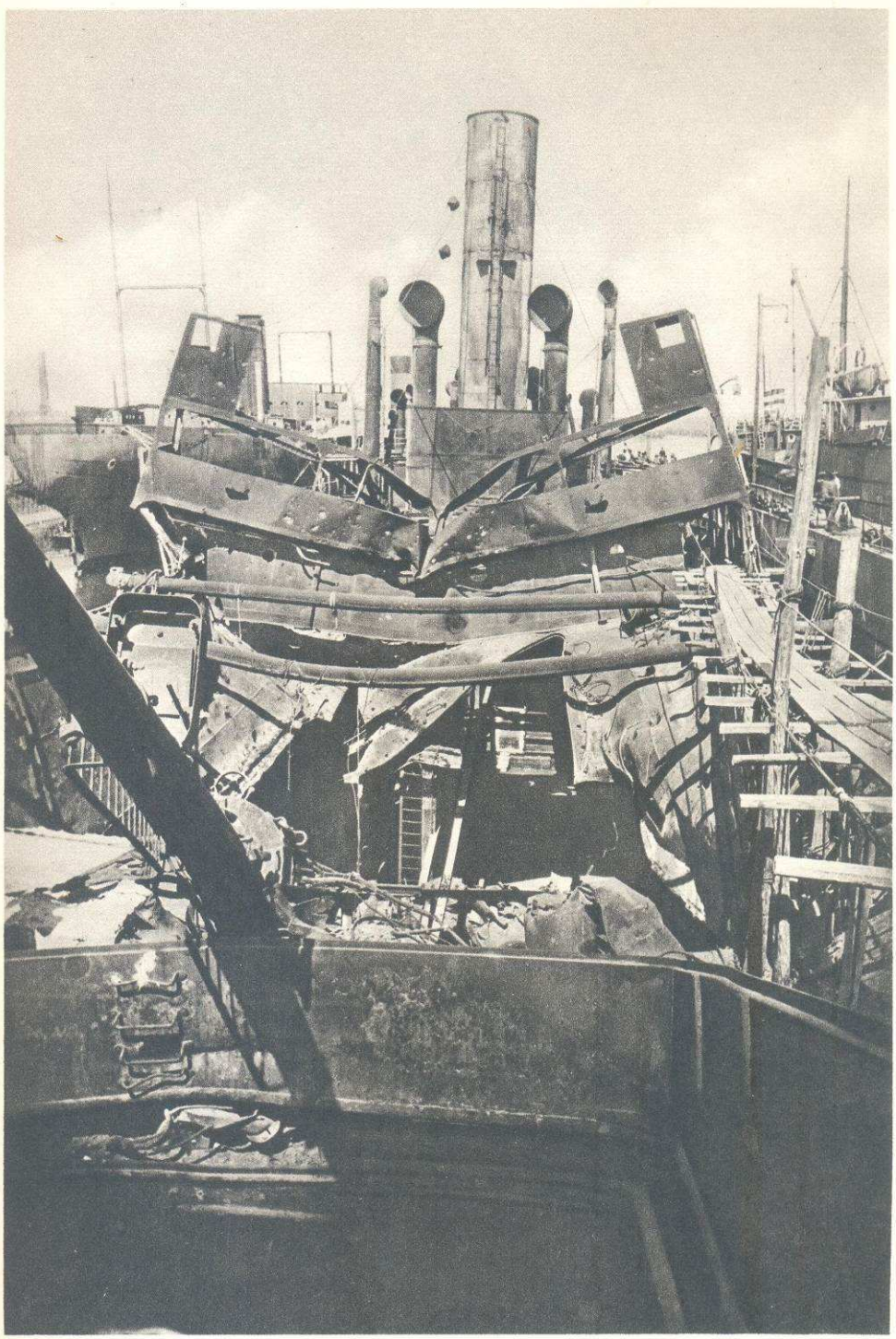
De wereldhandel nam dus een ongunstige wending als onmiddellijk gevolg van het afwijken van de vrijhandel. Ook indirect had de protectionistische handelspolitiek een ongunstige invloed. Doordat betaling in goederen geweigerd werd, stegen de valutakoersen van die landen, die een protectionistische handelspolitiek voerden, d.w.z. dat de koers van de dollar de hoogte inging. Thans, nu men gewend is aan fluctuerende wisselkoersen, zou dit minder als een bezwaar gevoeld worden. Destijds echter trachtte men zich vast te klampen aan de dogmatische gouden standaard. Vooral de Engelse City meende haar verloren centrale positie te kunnen herwinnen via het herstel van vaste wisselkoersen op vooroorlogse pariteit. Met andere woorden: men wilde de koers van het pond sterling ten opzichte van de dollar, de buiten-



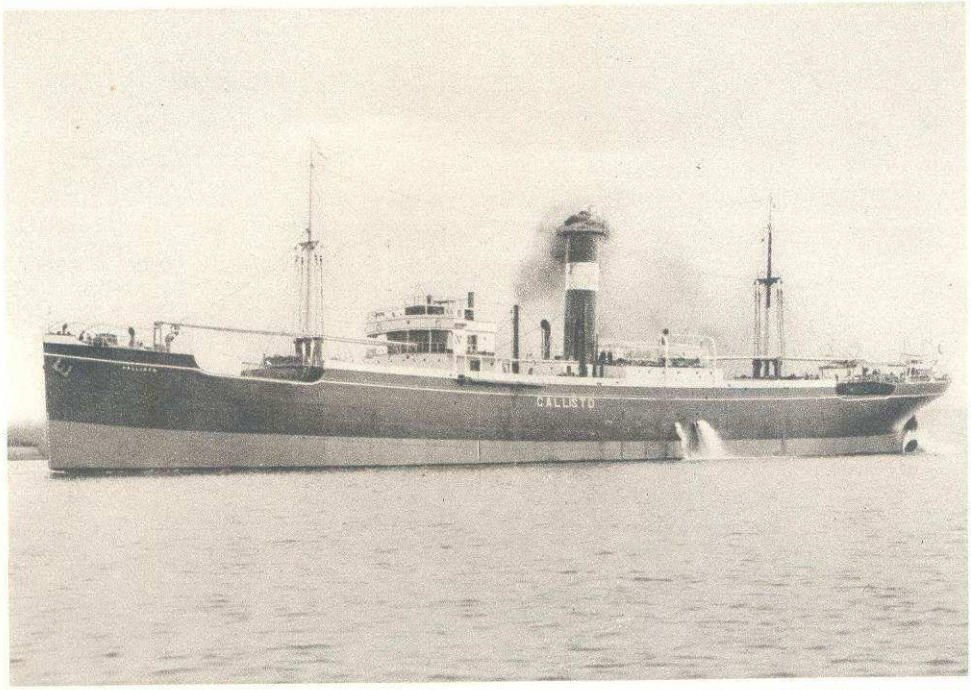
HET s.s. „ALKMAAR", 6944 R.T.B., GEBOUWD VOOR DE KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE STOOMBOOT MAATSCHAPPIJ, TIJDENS DE PROEFTOCHT OP 12 SEPTEMBER 1919



HET FRANSE s.s. „VICTORIEUX", 8870 TON DRAAGVERMOGEN, KOMT ALS WRAK IN DE NIEUWE WATERWEG AAN IN AUGUSTUS 1919. HET SCHIP VERLIET GEHEEL HERSTELD DE WERF IN JULI 1920



HOE HET s.s. „VICTORIEUX" ER BIJ AANKOMST TE ROTTERDAM UITZAG



HET s.s. „CALLISTO", 4310 R.T.B., GEBOUWD VOOR DE N.V. MAATSCHAPPIJ „ZEEVAART" (HUDIG & VEDER N.V.), TIJDENS DE PROEFTOCHT OP 28 APRIL 1920

waarde van het pond sterling, doen stijgen. Dit trachtte men te bereiken via een verhoging van de waarde van het pond sterling in het binnenland ten opzichte van goederen en diensten – de binnenwaarde van het pond sterling. Binnen- en buitenwaarde van de valuta zullen immers steeds ten nauwste met elkander verband houden. Verhoging van de binnenwaarde van het geld is identiek met een deflatiepolitiek. Zo ziet men dan ook in Engeland na 1920 een doelbewuste deflatiepolitiek toegepast, ondanks ook hier de waarschuwingen van Keynes. Deze wees er op hoe een deflatiepolitiek nimmer de gevolgen van de oorlogsinflatie ongedaan zou kunnen maken. Inflatie zowel als deflatie, aldus de opvatting van Keynes, betekenen beide een scheeftrekking van de prijzenstructuur, omdat niet alle prijzen gelijktijdig en in dezelfde mate zullen stijgen als dalen. Inflatie, gevolgd door deflatie, zal aldus neerkomen op een dubbele scheeftrekking van de prijzenstructuur. Met name de kosten-elementen zullen veelal star blijken te zijn en wel tot groot nadeel van het bedrijfsleven.

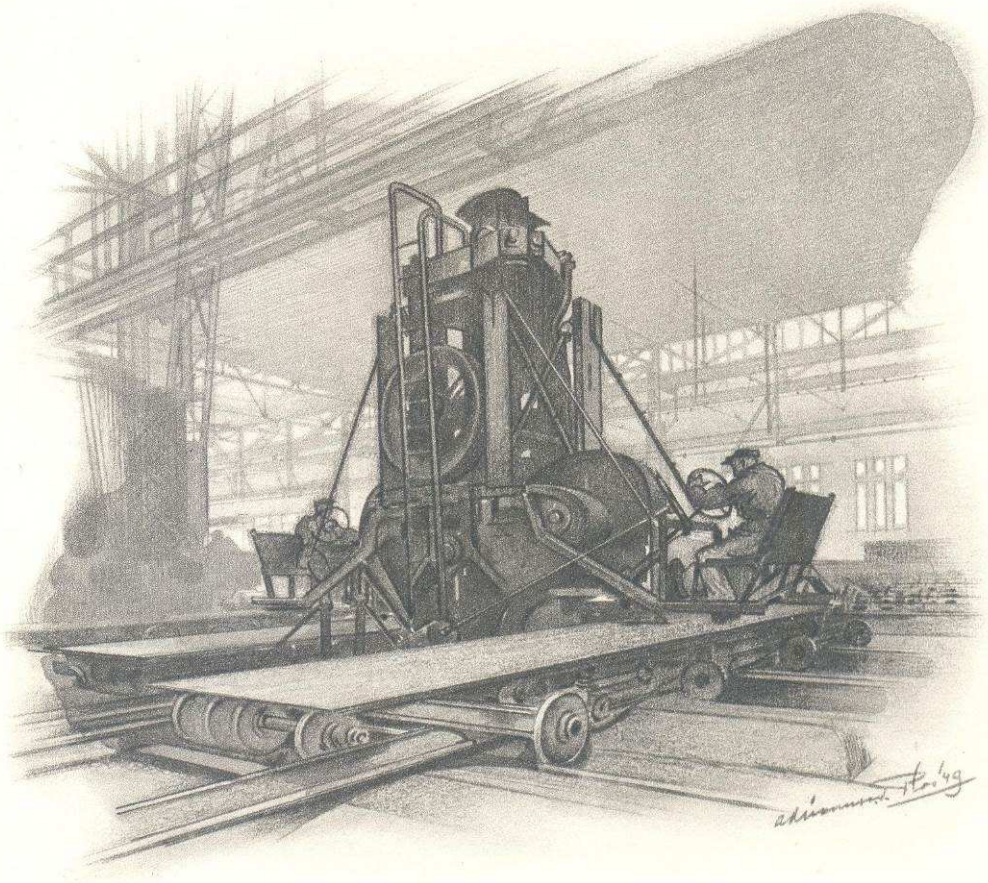
Na 1925

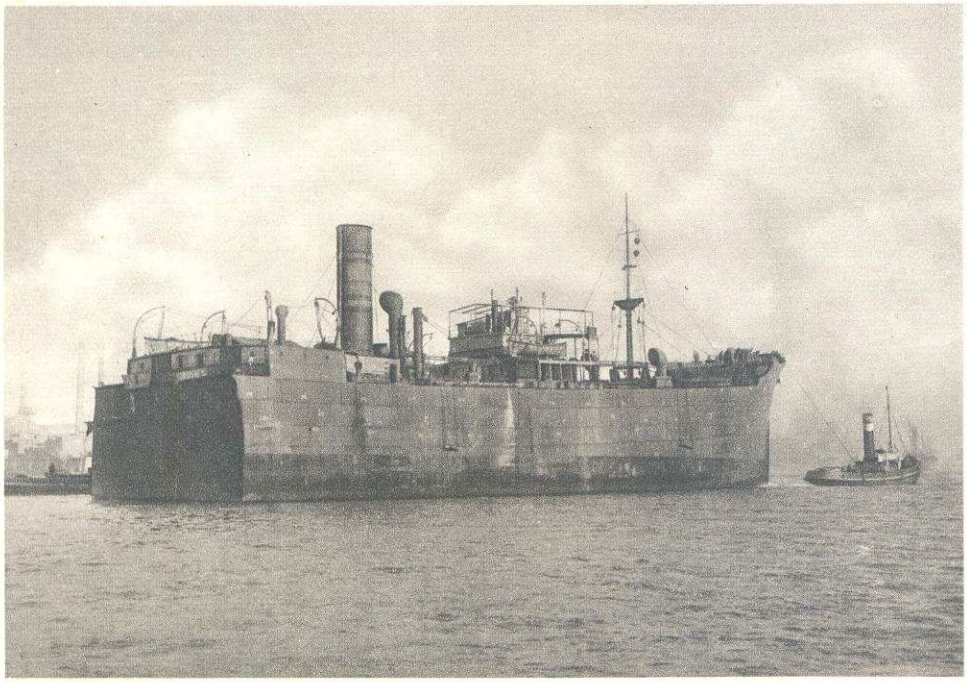
De periode na 1925 was er een van opgaande conjunctuur en groot vertrouwen. Het herstel kon snel voortgang vinden. Dit tijdperk staat wel bekend als de tweede industriële revolutie. Op grote schaal vonden investeringen plaats. Groot waren de veranderingen in het transportwezen. Auto en vliegtuig namen een enorme vlucht, de laatste zowel figuurlijk als letterlijk. Voor de scheepsbouw was dit van belang in verband met de daaruit voortvloeiende en

snel toenemende behoefte aan tankschepen. Koeltechniek en radio hadden eveneens grote invloed op het zeetransport. De electrotechnische en chemische industrie ontwikkelden zich in enorm tempo. Lang zou echter de hausse niet duren – eind 1929 volgde reeds de bekende enorme terugslag.

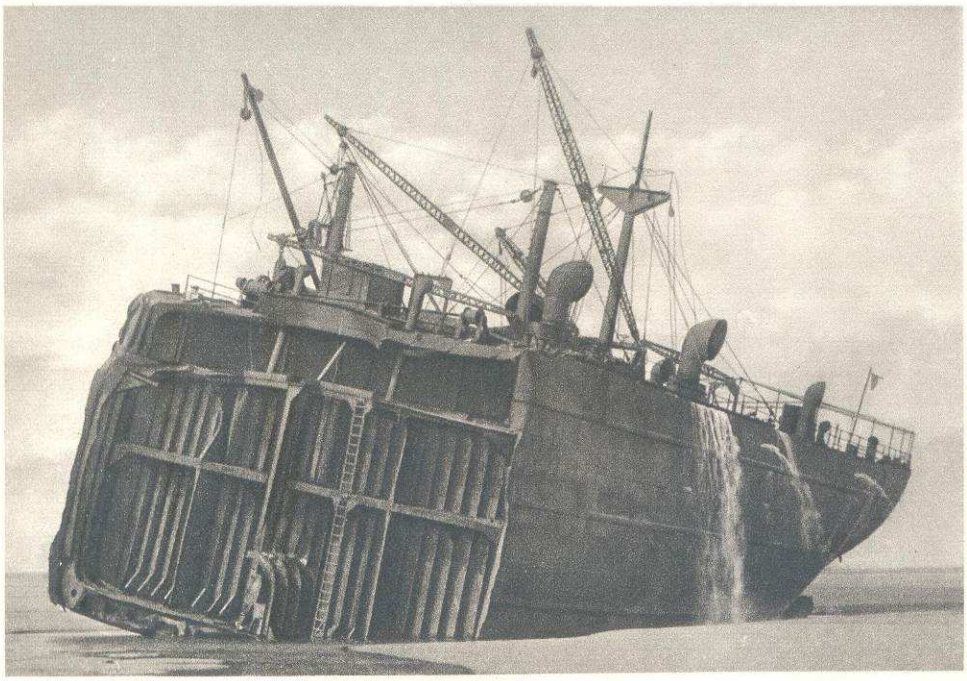
De R.D.M. biedt een spiegelbeeld

Duidelijk vinden wij het geschetste conjunctuurverloop weerspiegeld in de geschiedenis van de R.D.M., zij het dan ook, dat de scheepsbouw de hausse enigszins vertraagd weergeeft, omdat het eerste tonnage-overschot emplooi moest vinden, alvorens het vrachtniveau kon oplopen en dus schepen besteld en gebouwd werden.





HET VOORSCHIP VAN HET ENGELSE s.s. „LINERTON" KOMT IN ROTTERDAM AAN OP 25 OCTOBER 1920. HET SCHIP STRANDDE IN NOVEMBER 1919 OP DE ENGELSE OOSTKUST EN BRAK DAAR IN TWEEËN



HET ACHTERSCHIP VAN HET s.s. „LINERTON" OP HET STRAND AAN DE ENGELSE OOSTKUST. HET KWAM OP 19 NOVEMBER 1920 BIJ DE R.D.M. AAN

HERSTEL EN UITBREIDING

Enkele algemene opmerkingen vooraf: de opleving in het bedrijf zou, wat de reparatiewerken betreft, de komende jaren in niet geringe mate beïnvloed worden door het optreden van de heer Endert, die het minder zocht in het opnieuw doen oplaaien van een zware concurrentiestrijd op de rivier dan wel in het veroveren van nieuwe opdrachten uit het buitenland. Gewend als hij was om in den vreemde te verkeren, zag hij dit ook als een zeer aanlokkelijk onderdeel van zijn taak. In de periode vallende tussen 1919 en 1932 bevorderde hij, als logisch gevolg van het zo even genoemde streven, het instellen van vaste agentschappen in de voornaamste buitenlandse scheepvaartcentra, alsmede het vestigen van correspondentschappen aldaar.

Het gelukte hem, ir A. Knape, nadat deze ongeveer twee en een half jaar elders werkzaam geweest was, in Januari 1919 te bewegen als hoofdingenieur Werktuigbouw bij de maatschappij terug te keren.

De leiding van het scheepsreparatiewerk werd toevertrouwd aan de heer J. H. van den Berg, die – er is wel niemand, die deze stelling zou willen aanvechten – reeds onder Paterson en Brough op dit moeilijke terrein zijn sporen verdiend had. De heer Knape hield de eerstvolgende jaren nog de leiding in handen van de afdeling machinereparaties tot hij hiervoor voldoende assistenten had opgeleid. Zo werd onder de algemene leiding van de heer van den Berg tenslotte een geheel zelfstandige reparatie-afdeling gevormd, welke afdeling, naarmate de jaren voortschreden, *de* grote levensader van de werf zou worden.

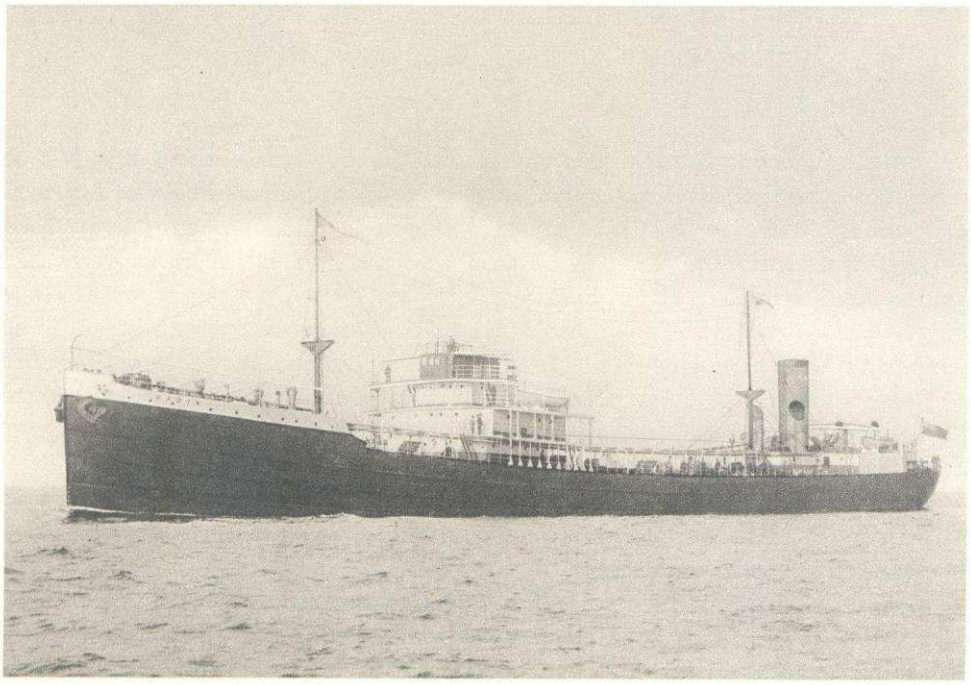
In de afdeling Scheepsbouw werd op 1 Maart 1919 de heer G. M. Chambers benoemd. De leiding van de tekenkamer Werktuigbouw kreeg de heer D. de Kwaadsteniet voor zijn rekening.

Leider worden is niet licht . . .

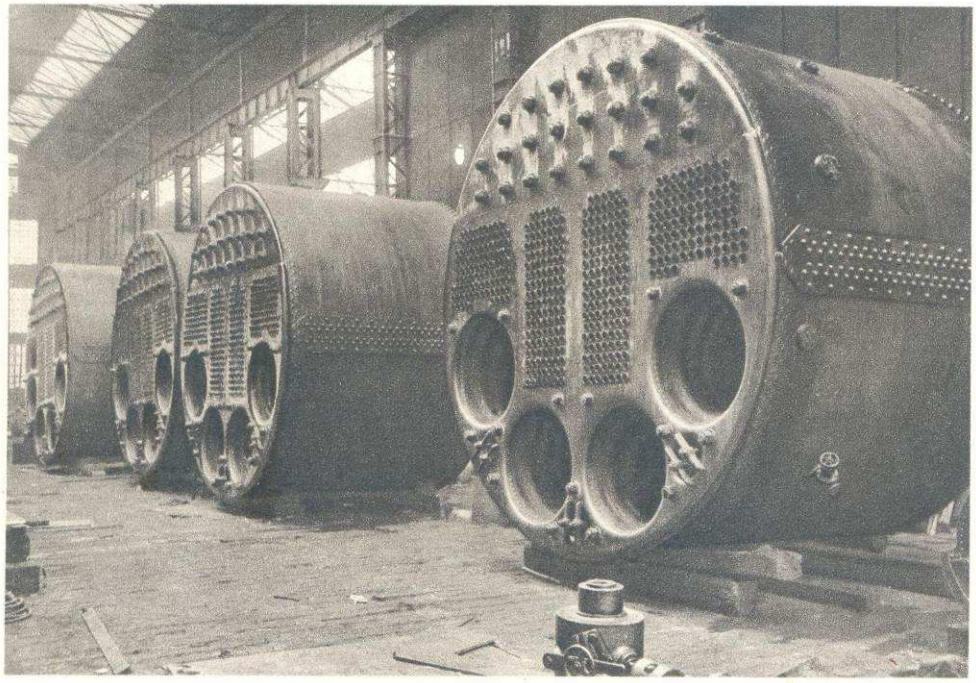
Het kwik steeg weer in de thermometer der bedrijfswelvaart. De bezetting van de werf groeide naar haar oorspronkelijke omvang terug. In November 1918 had het aantal werklieden nog slechts driehonderd bedragen. De heraut, die de poorten van het jaar 1919 opende, blies reeds zeshonderd op zijn bazuin! Juni gaf twaalfhonderd en December marcheerde op met over de tweeduizend!

Uiteraard vereiste bij deze gestage toeneming het werkliedenvraagstuk de grootste aandacht van de leiding. Met een veelvoudige variatie op het bekende rijmpje van het vader-worden en het vader-zijn, mogen wij hier zeggen: „Leider *worden* van een groot bedrijf, dat is niet licht, maar leider *zijn* is nog een zwaardere plicht!"

Een van de grootste zorgen was het verkrijgen van materiaal, in de eerste plaats voor de lopende opdrachten en vervolgens met het oog op de voorraad en de nog aan te nemen orders. De beste markt hiervoor was Engeland, waar de heer Endert voor deze aankopen dan ook herhaaldelijk weken lang vertoefde.



HET GEHEEL GEREPAREERDE EN TOT TANKSCHIP VERBOUWDE s.s. „LINERTON" VERLAAT OP 8 OCTOBER 1921 ALS HET ENGELSE TANKSTOOMSCHIP „RADIX" VAN DE KONINKLIJKE SHELL DE WERF



DE 4 CYLINDRISCHE STOOMKETELS MET TOTAAL 1263 M^2 VERWARMD OPPERVLAK VAN HET s.s. „ZOSMA", GEBOUWD VOOR DE N.V. VAN NIEVELT, GOUDRIAAN & CO.'S STOOMVAART MAATSCHAPPIJ, AUGUSTUS 1921

Een staking van de metaalbewerkers had gelukkig het personeel van de R.D.M. onaangetast gelaten. Maar het spook – Ibsen heeft ons geleerd dat spoken zeer hardnekkig kunnen zijn! – van de staking bleef voortdurend rondom de werf zweven, hoewel de lonen reeds per 1 Januari 1919, en later opnieuw per 1 Juni, verhoogd waren. De voorziening in sociale aangelegenheden kreeg een niet te onderschatten betekenis. En de leiding ging stellig doelbewust verder op de weg, waarop de ontslapen directeur, ir M. G. de Gelder, haar was voorgegaan.

Het vestigen van goodwill

De terugkeer van Nederlandse schepen uit Amerika droeg niet weinig bij tot de verlevendiging van het bedrijf. Vooral de tweede helft van het jaar 1919 kenmerkte zich door een zeldzame bedrijvigheid, zowel wat de bouw als wat het reparatiewerk aangaat. Meer dan 200 schepen met een totale tonnenmaat van 500.000, waaronder 25 met aanzienlijke oorlogsschade, werden dat jaar onderhanden genomen. De relaties met Engeland hadden zich sterk uitgebreid, met het verheugend gevolg, dat men van voldoende reparatiewerk in de naaste toekomst verzekerd kon zijn. Bij de uitvoering van door Engelse reders verstrekte opdrachten, gold het gulden beginsel, om door een vlugge aflevering van goed werk de naam der maatschappij aan gene zijde van de Noordzee definitief te vestigen.

Steeds omvangrijker werd het laadvermogen van de schepen, welke de maatschappij kreeg te bouwen. Zo droeg de N.V. Phs. van Ommeren haar in de loop van het jaar het bouwen op van een schip van 9500 ton, wat meteen een pijl op de nabije toekomst betekende: het vervaardigen van schepen met een laadvermogen van meer dan 10.000 ton! Bij het sterk opgevoerde bouwtempo was het noodzakelijk de vooroorlogse graad van efficiency weer snel te bereiken – waar men dan ook voortreffelijk in slaagde.

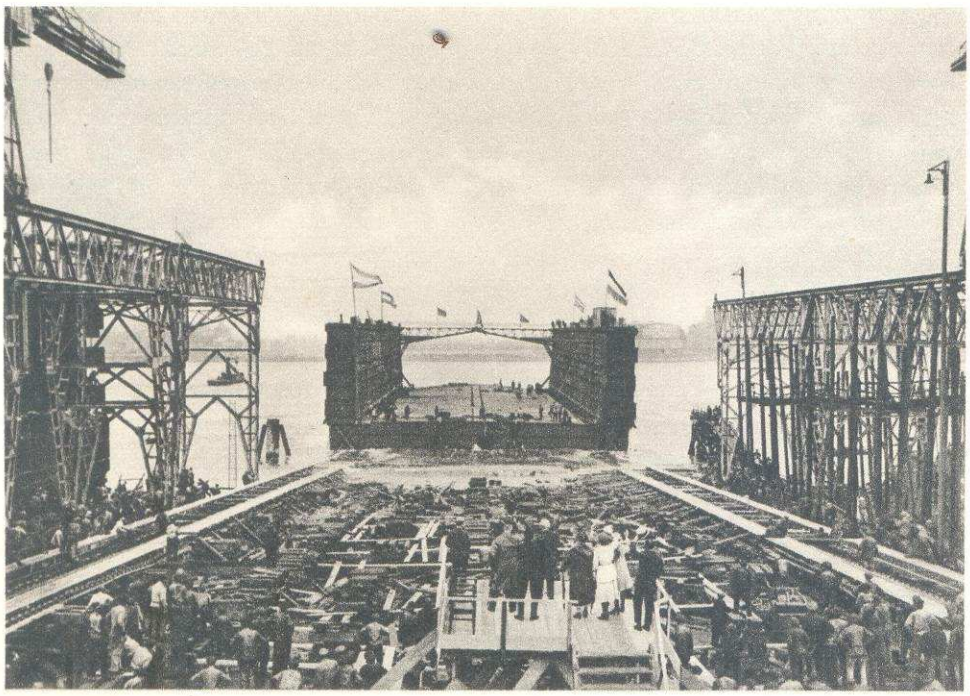
Het havenprobleem

Gestadig vorderde de havenuitbreiding en men had gegronde verwachting, dat de vergrote dokhaven vóór het eind van het jaar 1919 in gebruik genomen worden kon. Ook in de verlegging van de Heysehaven begon meer en meer tekening te komen. Reeds in November was de oude Heysehaven gedempt en kon aansluiting aan het nieuwe terrein worden verkregen. De halve breedte van de nieuwe haven, grenzend aan het terrein van de maatschappij, bleef eigendom van de Staat.

Tuindorp Heyplaat

Temidden van het wel zeer zakelijke relaas, waarmede wij op het ogenblik doende zijn, dragen wij, om de mogelijke dorheid van cijfers en feiten wat op te fleuren, een enkele bloem aan, die aan fris gras, aan landelijke paden, aan knusse woningen en aan zingende vogels herinnert. En zou in dit boek die bloem elders geplukt kunnen zijn dan in . . . het Tuindorp Heyplaat?

Ook in 1919 – later zal dit alles nog uitvoeriger ter sprake komen, want over de „idylle" van de maatschappij beloofden wij U immers een afzonderlijk hoofdstuk! – bleef het Tuindorp Heyplaat in de toegenegen belangstelling staan van schier allen, die de kantoren, werkplaatsen en werven van de onderneming bevolkten. Men wist het, één voor allen en allen voor één, dat het tuindorp, zoals het reeds



TEWATERLATING VAN EEN HELFT VAN HET 12.000-TONS DOK IN AUGUSTUS 1922

in veler verbeelding gestalte gekregen had, er eenmaal zou komen. Maar in de wereld is het altijd zo gesteld geweest, dat het sprookje nog steeds heeft moeten wijken voor het verhaal van de werkelijkheid. Waarmede wij zeggen willen, dat met de bouw van het Tuindorp Heyplaat slechts in een bescheiden tempo kon worden voortgegaan, toen in 1919 de maatschappij zich, nadat aan de meest dringende eisen van huisvesting voldaan was, voor zeer grote investeringsuitgaven ten behoeve van de werf zelf geplaatst zag. Doch wat ir de Gelder vóór zijn verscheiden nog gedeeltelijk voltooid gezien had, zou – niemand die hier twijfelde! – eens *geheel* voltooid zijn!

Stakingen en oliestookinstallaties

Aan het eind van het jaar 1919 ondervond de bouw van schepen in hoge mate de nadelige invloed van stakingen in Engeland. De levering van materialen werd hierdoor belemmerd, wat tot gevolg had – de ene onaangename daad baart immers de andere, volgens de klassieke wijsheid! – dat een vertraging te verwachten was in de afwerking der onderhanden zijnde schepen. Men gaf er dan ook, mede in verband met de onzekerheid omtrent de prijzen, de voorkeur aan geen nieuwe contracten af te sluiten.

Als een bijzonderheid op het gebied van de scheepsbouw in deze tijd mag niet onvermeld blijven, dat de opdrachtgevers voor de te bouwen schepen meer en meer oliestookinstallaties begonnen te verlangen. Dit was eveneens een uitvloeisel van

de in Engeland, wegens de stakingen, vertraagde kolenleveranties. Voor de R.D.M. betekende deze nieuwigheid heel wat meer werk.

1919 kort samengevat

Vooral de geperfectionneerde werkmethoden en uitstekende organisatie, gecombineerd met een volledige bezetting en de grote lust, waarmede door iedereen in het bedrijf werd aangepakt, leverden het succes op, dat over het jaar 1919 op de aandelen een dividend uitgekeerd kon worden van 20 %.

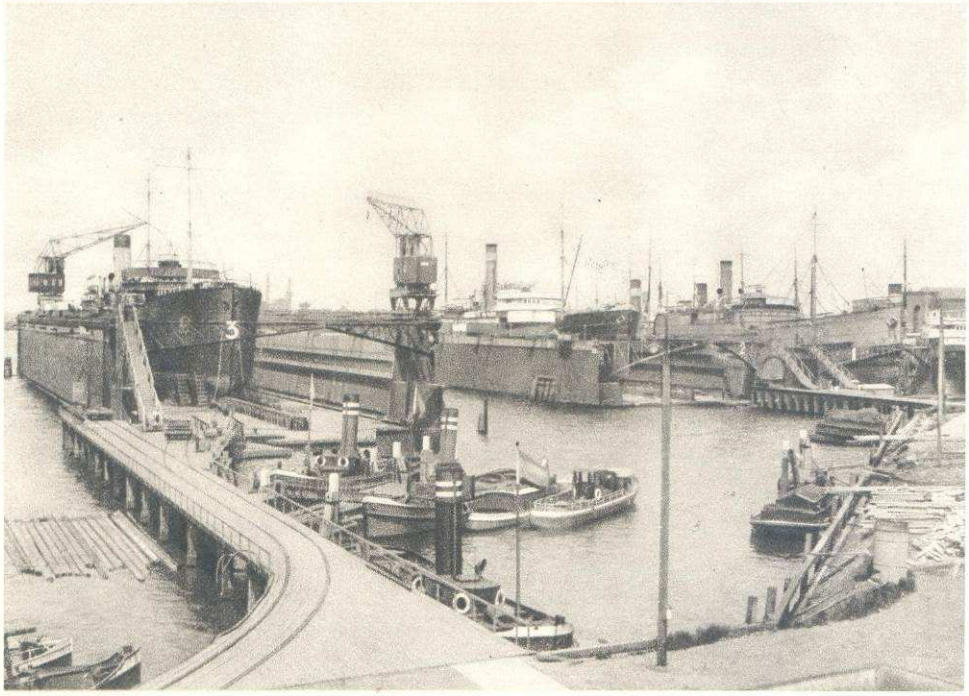
Bouw en reparatie

Tussen bouw en reparatie bestaat – natuurlijk! – in het algemeen een verschil. Het fiere woord „bouw" opent grootsere, eervollere perspectieven, waarin de edelste vormen van techniek en kunst elkander ontmoeten en aanvullen kunnen. Maar laten wij in onze geestdrift voor de stoutmoedige concepties van de kunstenaar-scheepsbouwer het reparatiewerk vooral geen onrecht aandoen! Want ook dáárin zijn grote dingen te verwezenlijken. Voorbeelden? De geschiedenis der R.D.M. heeft er in elk geval twee aan te wijzen. En .... luisterrijke!

In Augustus 1920 werd het Franse stoomschip *Victorieux* als een wrak de haven van de werf binnengesleept. *Victorieux* ... een trotse naam, maar op dat ogenblik had het vaartuig niets *zegevierends* meer. Het was, geladen met munitie, in de buurt van Marseille in brand gevlogen. De brug lag gehalveerd in elkaar gezakt, de masten waren op de bezweken dekken neergestort, de huid was op sommige plaatsen als bordpapier ingedeukt en *in* het schip was het een haast niet te overziene chaos van aan flarden gescheurde platen, spanten en balken. Sic transit gloria mundi – zo vergaat de roem der wereld! Maar er is ook nog wel eens een Phoenix uit zijn asse herrezen! De *Victorieux* was oorspronkelijk Duits en in Bremen gebouwd. Wat kon men doen? Men begon met de voornaamste tekeningen bij de bouwers van het schip te kopen. Toen deze ontvangen waren ging men aan het werk. Laten wij een lang en moeilijk verhaal kort en gemakkelijk maken en alleen nog zeggen, dat wat eens een lading oud roest geleek, waaraan twintig lichters hun vracht zouden gehad hebben, in begin 1921 weer als een nieuw schip de haven verliet. Over een Phoenix gesproken ...!

Vrijwel terzelfder tijd vonden de reparatie en herbouw plaats van de *Linerton*, een vrachtschip van 11.000 ton, dat gedurende zijn eerste reis in de Tyne gestrand en in tweeën gebroken was. Voor- en achterschip werden naar de werf gebracht. Deze helften werden eerst afzonderlijk gerepareerd, waartoe van de „Nieuwe Waterweg" voor zes maanden een dok werd gehuurd, dat naar de R.D.M. werd versleept. Nadien werden beide helften in dit dok aaneen gebouwd, terwijl de machinekamer naar het achterschip verhuisde. Zo werd de *Linerton* als de tanker *Radix* herboren.

De werkzaamheden, welke aan dit schip verricht werden, overtroffen in technisch opzicht zelfs nog die aan de *Victorieux* en het kan dus geen verwondering wekken, dat de maatschappij deze opdracht als de belangrijkste reparatie-order beschouwde, welke zij tot op dat ogenblik uitgevoerd had. Ook in ander opzicht bleef de *Linerton* gedenkwaardig: één der helften was, bij een hevige storm tijdens



EEN GEDEELTE VAN DE DOKHAVEN IN 1923

de overtocht naar Rotterdam, teruggedreven naar de Engelse kust! In Engeland was toen juist een mijnwerkersstaking aan de gang en de sleepboot had haar kolen verbruikt! Toch is het nog gelukt het wrak naar de overkant te brengen.

De opleving in de scheepsbouw na 1918 bleek spoedig van korte duur te zijn. In het begin van 1920 was de werf nog vol bezet en er werkten bijna 3000 man, waaronder een 100 klinkers uit Hamburg. Opdrachten voor nieuwe schepen bleven evenwel uit en de vooruitzichten waren allesbehalve gunstig. Dit blijkt wel uit het feit, dat een opdracht voor het bouwen van 12 barges voor de Theems werd aanvaard – scheepjes niet groter dan 80 ton elk!

Het reparatiewerk werd de kurk waarop men drijvende bleef. Nu er voor enige hellingen voorlopig geen emplooi zou zijn, achtte men het wenselijk en nodig, om de bouw van een derde dok, een dok van niet minder dan 12.000 ton hefvermogen, in eigen beheer uit te voeren.

1921 In 1921 deed de wereldcrisis zich in zulk een hevige mate gevoelen, dat de Metaalbond in Mei van dit jaar zich genoodzaakt zag de vroeger vastgestelde minimum inkomen-grens te verlagen. De scherpe buitenlandse concurrentie liet geen andere keus. Op 5 October 1921 viel een loonsverlagingsbesluit, dat negen dagen later op alle werven te Rotterdam, Dordrecht en Utrecht bekend gemaakt werd. Op 31 October daaraanvolgend brak een staking uit, welke tot in het begin van het jaar 1922 zou voortduren.

INZINKING

In het begin van het jaar 1922 gelukte het met de Metaalbewerkersbond tot overeenstemming te geraken op een basis, die het midden hield tussen hetgeen verlangd en hetgeen aangeboden was.

En opnieuw heerste er bedrijvigheid in de werkplaatsen, op de terreinen en in de dokken. Ook de goede stemming onder het personeel keerde weer spoedig terug.

Fusiepogingen „Nieuwe Waterweg"

De reeds vroeger door de „Nieuwe Waterweg" – waaraan, hetgeen wij volledigheidshalve vermelden, enige jaren tevoren ir Brough zich verbonden had – ondernomen pogingen, om met de R.D.M. tot een fusie te geraken, werden hervat. Gedurende twee maanden voerden de beide ondernemingen besprekingen met elkander, zonder dat deze echter met een positieve uitslag bekroond konden worden.

Algemene toestand 1922

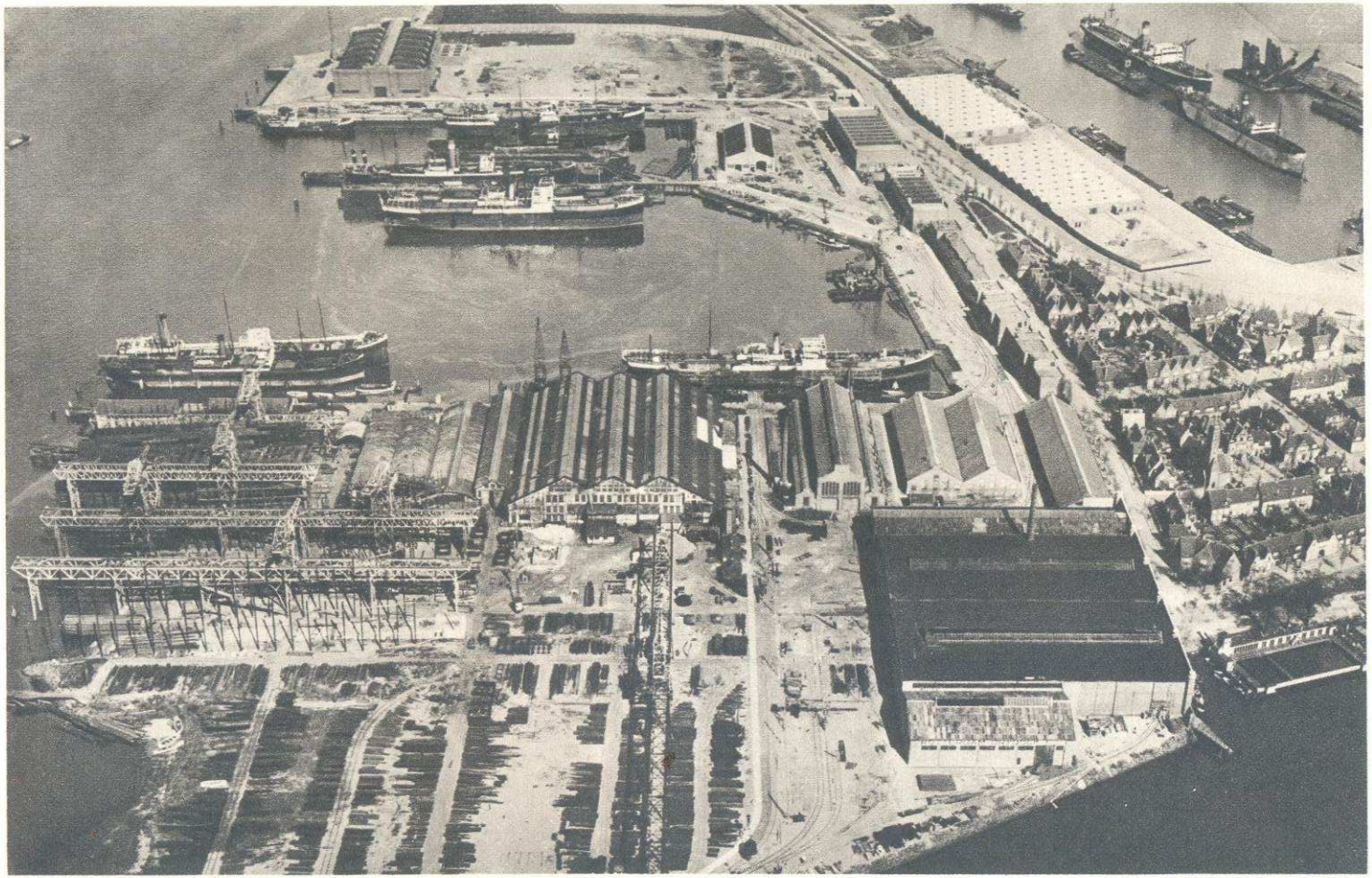
De aandachtige lezer kan het ons stellig niet kwalijk nemen, dat wij de golfslag, reeds meermalen in deze bladzijden genoemd, opnieuw tot symbool van de dynamiek der R.D.M. stellen. Want het rhythme van op- en neergang, dat het maatschappelijk bestel nog steeds heeft gekenmerkt, deed zich wederom gelden. De conjunctuur bewoog zich in 1922 in neerwaartse richting en de maatschappij zou zich, hoewel zij het gehele jaar nog een redelijke bezetting kon handhaven, hieraan niet kunnen onttrekken. Overigens: men zat ook thans niet bij de pakken neer, integendeel, inzinkingen werden zoveel mogelijk benut tot het verbeteren van de outillage der werf. In dit verband was het een belangrijk moment, toen het dok van 12.000 ton hefvermogen in drie delen te water gelaten kon worden.

Overlijden President-Commissaris

In April 1923 ontviel de R.D.M. haar president-commissaris, de heer Herman de Jongh, die op de leeftijd van tachtig jaren overleed. De heer de Jongh, indertijd reeds commissaris van de Maatschappij „De Maas", behoorde, zoals wij reeds schreven, tot de eerste commissarissen der R.D.M. In weerwil van zijn gevorderde jaren had hij in 1918 de verantwoordelijke taak van president van het college van commissarissen op de schouders genomen en zich daarvan, tot aan zijn dood toe, voortreffelijk gekweten.

Mineur

In September 1923 was de stemming, zowel ten aanzien van de bouw als van het reparatiewerk, zeer in mineur. De sterkte aan werknemers sprak hier een duidelijke en onverbiddelijke taal: half Juli nog 1300 man en in September nog slechts iets meer dan de helft! Ook een gedeelte van het technische personeel moest ontslag worden verleend. Bezuiniging was alles wat de klok sloeg. Het is begrijpelijk, dat alle pogingen in het werk gesteld en alle mogelijkheden uitgebuit werden om nieuw werk te verkrijgen. De opdracht tot het bouwen van een passagiersschip voor de N.V. Stoomvaart Maatschappij „Nederland", waarop de R.D.M. ten zeerste gehoopt had, ging helaas niet door. Dubbel verheugend was



HET BEDRIJF IN 1922

LUCHTFOTO K.L.M.

daarom het feit, dat men er in slaagde de bouw van twee schepen, elk groot 2300 ton, voor de Anglo Saxon Petroleum Company te boeken. Zeker, het waren geen omvangrijke schepen, maar in tijden van neergang, waarin de sourdine op de viool staat, moet het kleine bij uitstek geëerd worden, om naderhand met meer blijdschap het grote waard te mogen zijn!

Van taxi's en ponsmachines

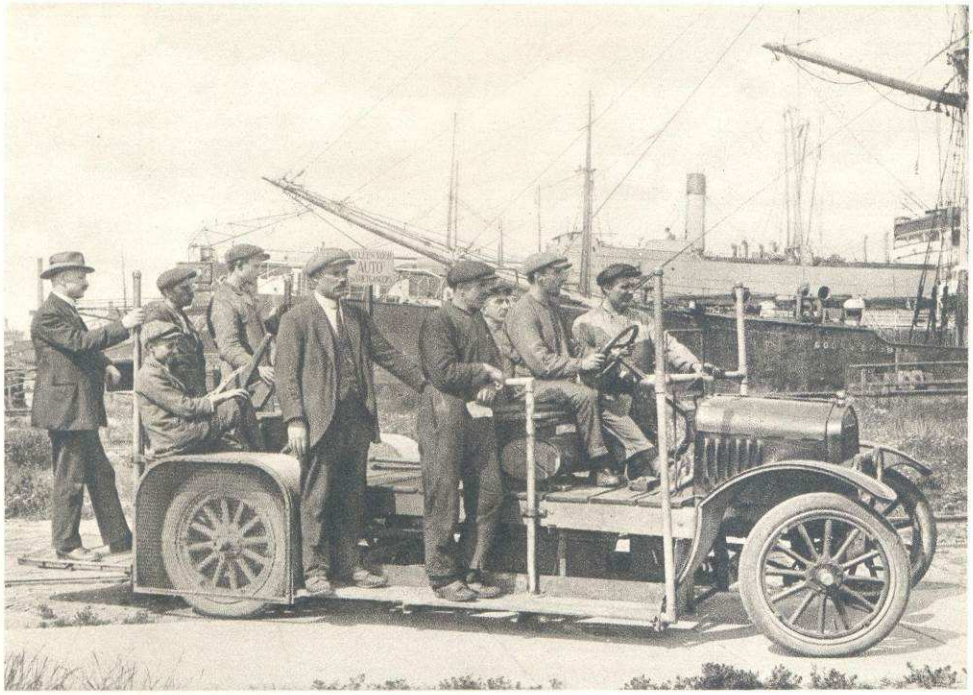
Op 19 November 1923 kon een speciaal dokkantoor in gebruik worden genomen en met het oog op de grote afstanden – heeft een dichter niet eens gesproken over de „stad van een scheepswerf"? – werd een autodienst met opstaplorries in het leven geroepen, waardoor een einde kwam aan het tijdverslindende heen en weer lopen. Met een vleugje fantasie – en wij verklappen hier gaarne, dat aan het schrijven van dit herdenkingsboek niet alleen zakelijke technici, nuchtere statistici en nauwgezette historici en economen, maar ook dromende romantici hebben medegewerkt – kan men zeggen (en de laatsten doen het met liefde!), dat van dàt ogenblik af langs de nijvere gebouwen, de gigantische kranen, de dreunende werkplaatsen en de verdiepingenhoge oceaanstomers de... taxi's af en aan snorren. Wat wilt U? Een afstand van 1½ km kon nu in honderd en vijftig seconden afgelegd worden! Wat zegt U? Dat het nog sneller kan? Dat spreken wij niet tegen, maar een werf is een werf en geen oefenbaan voor racewagens!

Het ponsen van platen ondervond hetzelfde jaar, dank zij één van de vele verbeteringen, die op naam van de heer D. C. Endert Jr staan, eveneens een grote wijziging. Er werd namelijk een éénmans-ponsmachine in bedrijf gesteld, hetgeen tot gevolg had, dat voortaan één man deed, waar er vroeger vier voor nodig geweest waren. Dit door de heer Endert geconstrueerde werktuig bleek in de practijk zulk een groot succes op te leveren, dat het al gauw ook door het buitenland overgenomen werd.

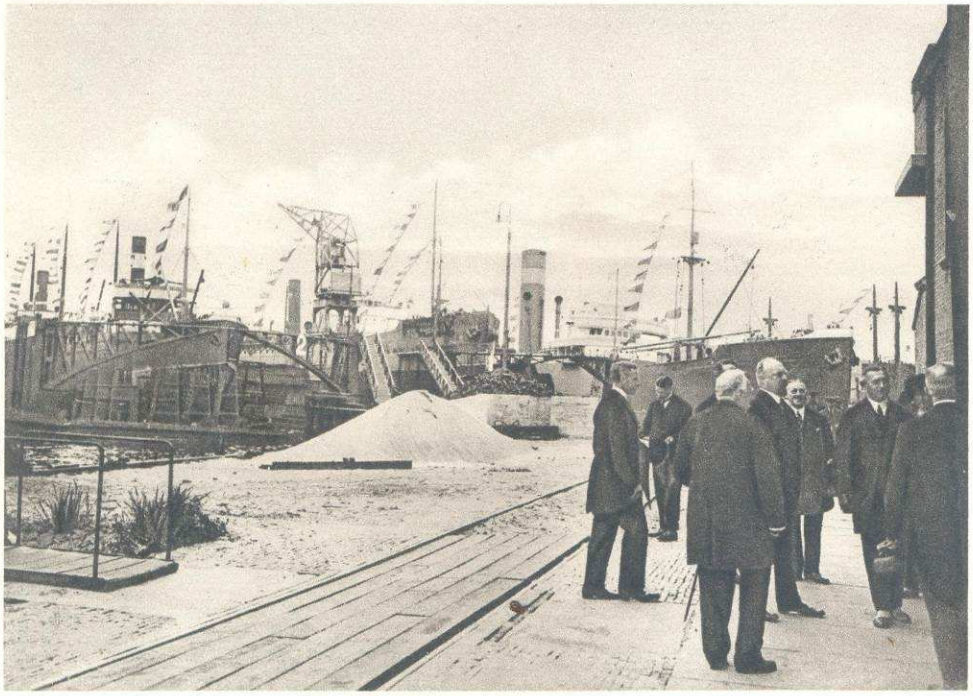
De vlag uit: Dok vraagt volk!

Het jaar 1924 bracht nog steeds niet die mate van herstel, waarnaar op alle werven – en ook in andere bedrijven – zo reikhalzend werd uitgezien. Teneinde te trachten door het noteren van lagere prijzen het verstrekken van opdrachten aantrekkelijker te maken, werd in de metaalnijverheid de 55½-urige werkweek ingevoerd, met een evenredige verlaging van het uurloon. Deze maatregel gaf, gelijk wel te voorzien geweest was, aanleiding tot enige moeilijkheden, welke op 5 Juni 1924 helaas tot een staking leidden, waarvan ook de R.D.M. niet vrij bleef. Gelukkig kon een goede maand later echter weer overeenstemming bereikt worden en werd het werk hervat.

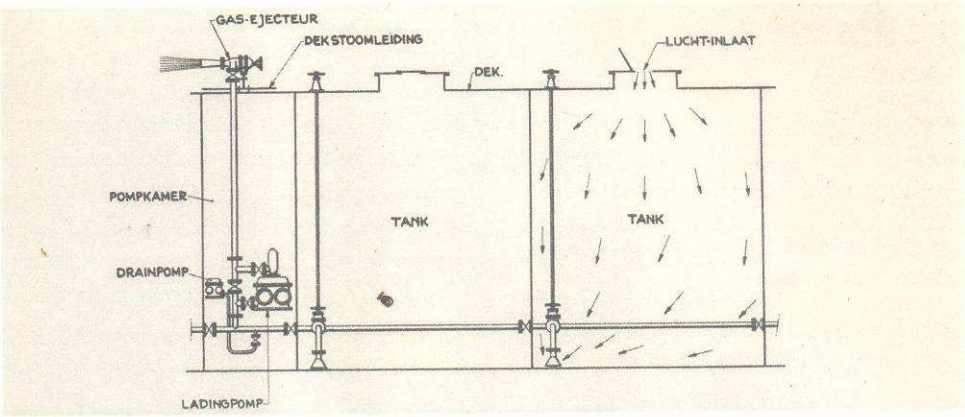
Het aannemen van werklieden geschiedde in die dagen op verschillende manieren. Door het registreren van losse werklieden, die, wanneer men hen nodig had, een oproepingskaart ontvingen. Ook, wat uit de aard van de zaak „schilderachtiger" was, ging er wel een omroeper door Pernis, die – om hier eens een plechtige uitdrukking te bezigen – den volke kond deed: „Dok vraagt volk!" En soms trok een baas naar een café te Vlaardingen, waar, ten teken, dat er mensen op de werf aan de slag konden gaan, de vlag uitgestoken werd.



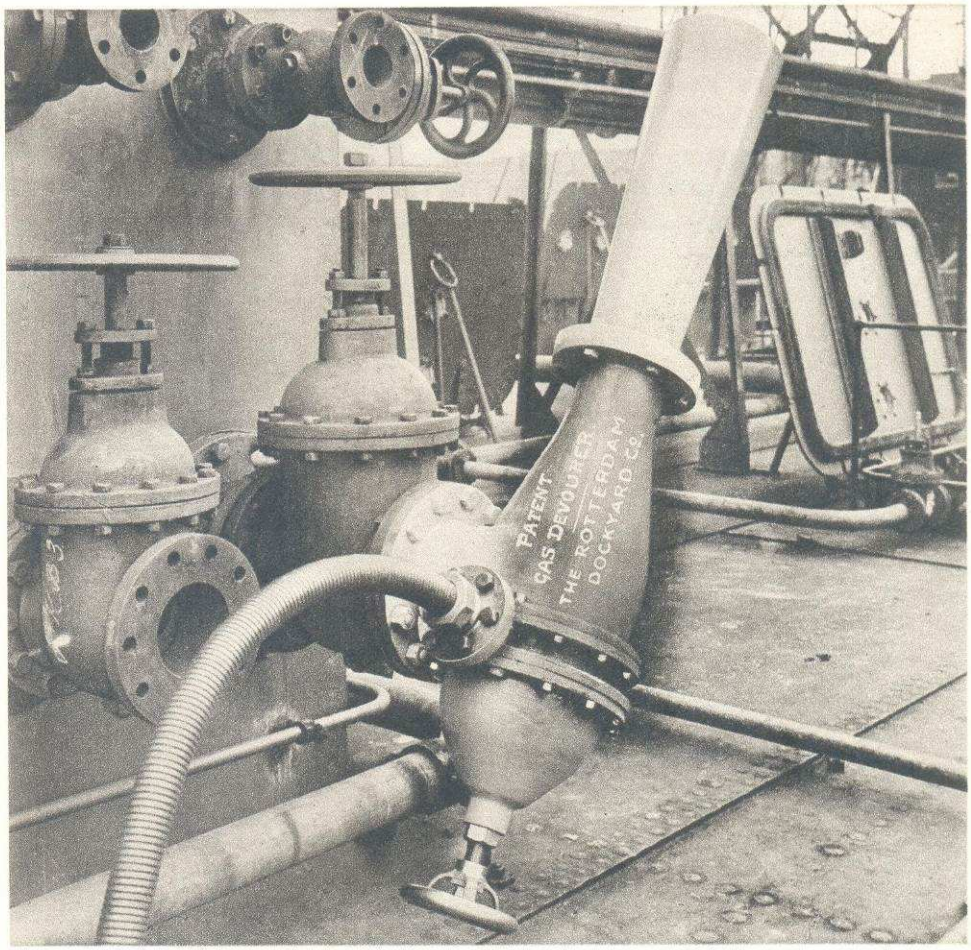
DE EERSTE, IN 1923 IN DIENST GESTELDE, TERREINAUTO



Z.K.H. PRINS HENDRIK BEZOEKT HET BEDRIJF OP 31 MEI 1924



SCHEMA, AANGEVEND DE WERKING VAN DE GAS-EJECTEUR OF GAS-DEVOURER



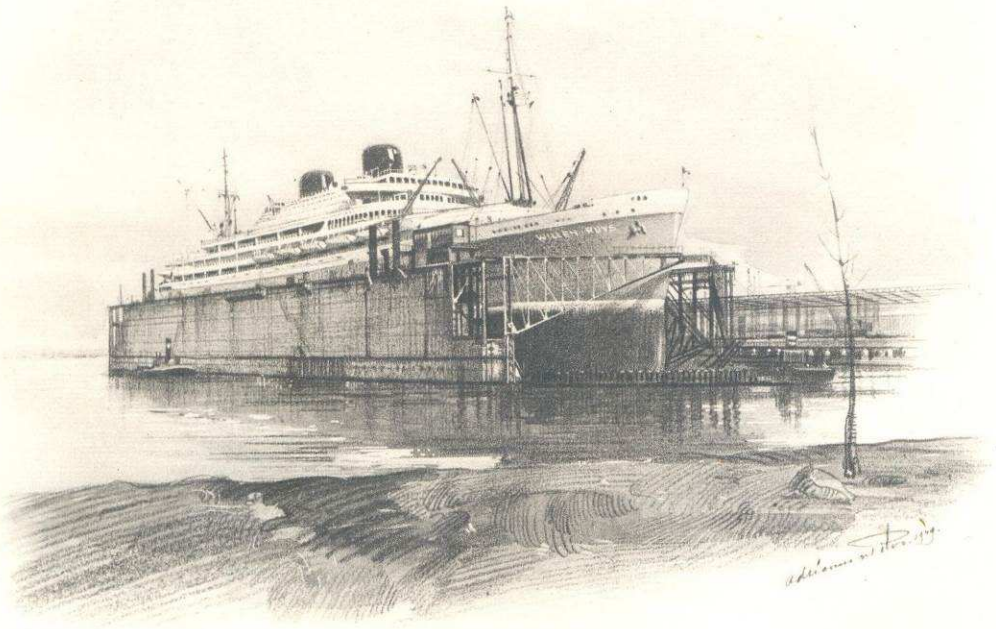
GAS-DEVOURER, OPGESTELD AAN BOORD VAN EEN TANKSCHIP. SINDS 1924 WERDEN 708 GAS-DEVOURERS IN VERSCHILLENDE AFMETINGEN VERVAARDIGD EN GELEVERD AAN REDERIJEN EN TANKINSTALLATIES IN BINNEN- EN BUITENLAND

Prins Hendrik en de R.D.M.

Op 31 Mei 1924 liep het motorschip *Sliedrecht,* in bouw voor de N.V. Phs. van Ommeren, van stapel. Z.K.H. Prins Hendrik, die, evenals H.M. Koningin Wilhelmina, steeds – gelijk wij reeds de gelegenheid gehad hebben op te merken – een grote belangstelling voor de R.D.M. aan de dag legde, was bij deze gelegenheid tegenwoordig. Tevens verleende Hij toestemming, om aan dok 3 Zijn naam te verbinden.

Uitbreidingen en vergrotingen

In het laatste kwartaal van 1924 werd er een nieuwe scheepsbouwloods bijgebouwd; voorts werden de hellingen verzwaard en de kraanbanen verlengd en tenslotte kwam ook de noodzakelijke verruiming van het hoofdkantoor tot stand. Vermelding verdient nog, dat er juist in dit jaar, met zijn velerlei moeilijkheden, verschillende grote machines werden aangeschaft.



OPLEVING EN BELANGRIJKE UITBREIDING

De ongunst der tijden had de „Nieuwe Waterweg" in grote moeilijkheden gebracht, welke voornamelijk waren veroorzaakt door de gevolgde gedragslijn dezer onderneming, die getracht had haar bedrijf gaande te houden door een belangrijk aantal orders tegen te lage prijzen aan te nemen.

De Rotterdamsche Bank, die haar geruime tijd gesteund had, stelde pogingen in het werk, om de „Nieuwe Waterweg" over te doen aan Wilton. Ook al wegens de slechte algemene toestanden, verklaarde deze zich daartoe echter niet bereid.

Wederom werd nu de R.D.M. met voorstellen benaderd, hetgeen tot het resultaat leidde, dat zij op 14 Januari 1925 alle aandelen van de „Nieuwe Waterweg" overnam. Voor de R.D.M. lag in deze transactie mede de aantrekkelijkheid, dat de „Nieuwe Waterweg" over drie droogdokken beschikte, waardoor de dokcapaciteit van de eerste onderneming zo goed als verdubbeld werd.

Tijdens een vergadering van aandeelhouders van de „Nieuwe Waterweg" traden de commissarissen van dit bedrijf af en werden vervangen door die van de R.D.M. De heren A. F. J. Dijkgraaf en D. C. Endert Jr werden benoemd tot resp. gedelegeerd commissaris en waarnemend gedelegeerd commissaris.

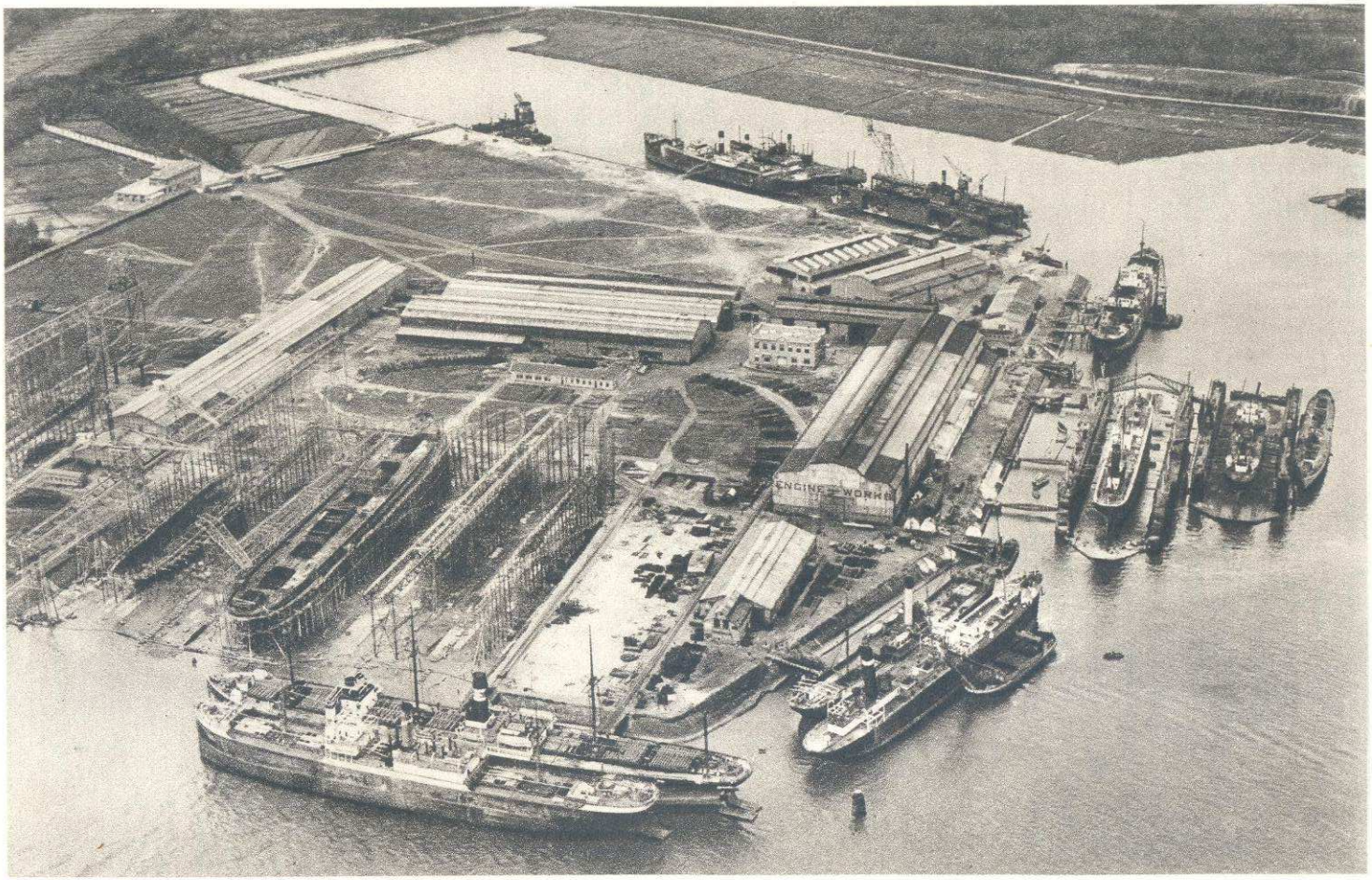
ir A. Knape trad in de directie der aangekochte werf en kreeg tot taak de aldaar bestaande misstanden te liquideren en de werf, die de laatste jaren met verlies gewerkt had, in een winstgevend en „repairminded" bedrijf om te zetten. Bovendien belastte de heer Knape – in April 1923 tot algemeen procuratiehouder en op 25 April 1925 tot onderdirecteur van de R.D.M. benoemd – zich met de coördinatie der werkzaamheden aan de beide werven. Hiertoe verzekerde hij zich van de medewerking van twee reparatie-assistenten van de R.D.M., nl. de heren J. P. C. van Oudheusden en C. D. de Jong. Op dit moment waren bij de „Nieuwe Waterweg" 7 schepen in aanbouw; het reparatiebedrijf was daar echter min of meer op de achtergrond geraakt.

Op 9 Mei 1925 – na het vertrek van de Engelse directie – werd ook de heer J. M. Taylor, voordien chef van de scheepsbouwafdeling der R.D.M., aangesteld tot directeur van de „Nieuwe Waterweg". Ook onder het personeel der R.D.M. vonden enkele mutaties plaats. De voornaamste hiervan was wel de benoeming van de heer de Kwaadsteniet tot hoofdingenieur Werktuigbouw en van de heer Chambers tot hoofdingenieur Scheepsbouw; de heer E. Vlig werd benoemd tot bedrijfshoofdingenieur.

Het altijd onberekenbare lot speelde hier een ironisch spel, want door de nieuw verworven status kwamen velen, die destijds naar de „Nieuwe Waterweg" overgegaan waren, weer in hun oude bedrijf terug.

Het leven is een gevecht

De historici beweren, dat het de profeet Mohammed geweest is, die het eerst gezegd heeft, dat het leven een gevecht is. Of dit al dan niet juist is doet overigens weinig ter zake, want ook zonder



HET BEDRIJF DER SCHEEPSBOUW MAATSCHAPPIJ „NIEUWE WATERWEG" ENIGE JAREN VOOR DE FUSIE MET DE R.D.M.

LUCHTFOTO K.L.M.

de vermaarde stichter van de Islam zouden we toch al lang geweten hebben, dat men in alle leven – in het zakelijke, politieke, kunstzinnige, industriële, ja zelfs in het huiselijke leven – gewoonlijk op de bres moet staan. Met het werfleven is het dikwijls niet anders. De pogingen, om de werkmethoden van de „Nieuwe Waterweg" aan te passen aan het Droogdok-systeem, konden niet zonder moeilijkheden met succes worden bekroond. Het kwam zelfs zover, dat op 7 Juli 1925 een staking uitbrak, die zodanig om zich heen greep, dat op 30 Juli d.a.v. het werk op de beide werven stil kwam te liggen. En het was deze keer buitengewoon lastig om weer tot overeenstemming te geraken, omdat de vakbonden van de gelegenheid gebruik maakten, de eis te stellen tot invoering van een persoonlijk minimum uurloon, waarop de Metaalbond onder geen voorwaarde kon ingaan. Eerst op 2 September, nadat men deze eis had laten vallen, kon het werk worden hervat. Dat uit de botsing der meningen de waarheid, als een vonk tussen twee vuurstenen, te voorschijn springt, gold ook hier enigermate, want aan het eind van deze ernstige worsteling bleken werkgever en werknemer een beter begrip voor elkaars belangen gekregen te hebben en konden in gezamenlijk overleg nieuwe arbeidsvoorwaarden opgebouwd worden.

Het is wel merkwaardig hier met een enkel woord het verloop der lonen vast te mogen leggen:

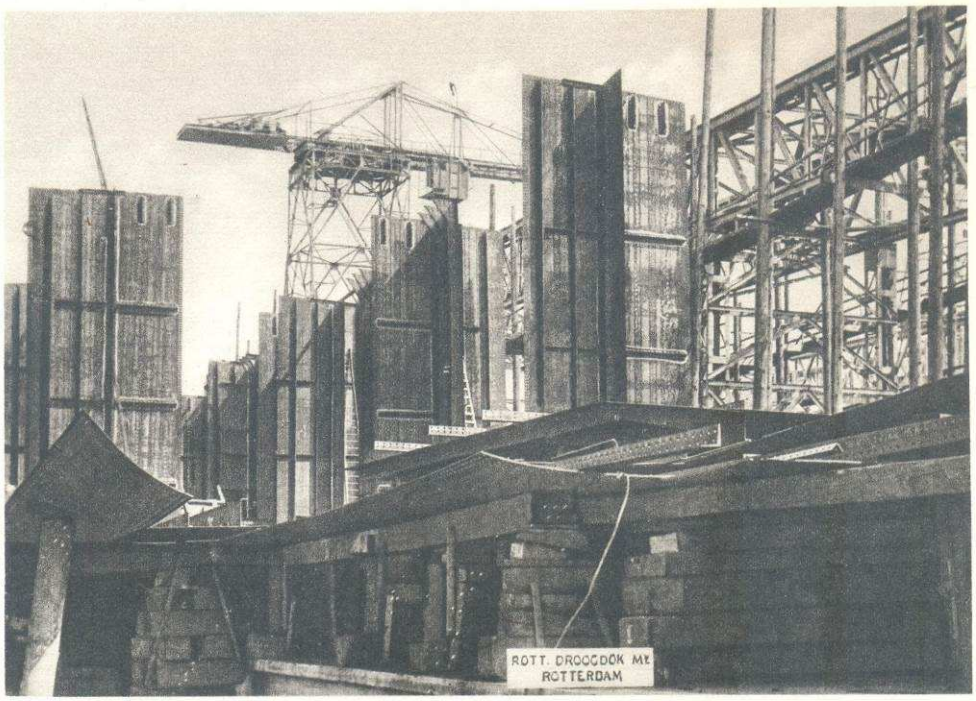
in	1902	een	weekloonlijst	van	*f*	2.100,—
„	1911	„	„	„	„	11.000,—
„	1921	„	„	„	„	87.000,—
„	1935	„	„	„	„	63.000,—
„	1941	„	„	„	„	75.000,—
„	1951	„	„	„	„	250.000,—

Reparaties, stakingen en dóórwerken

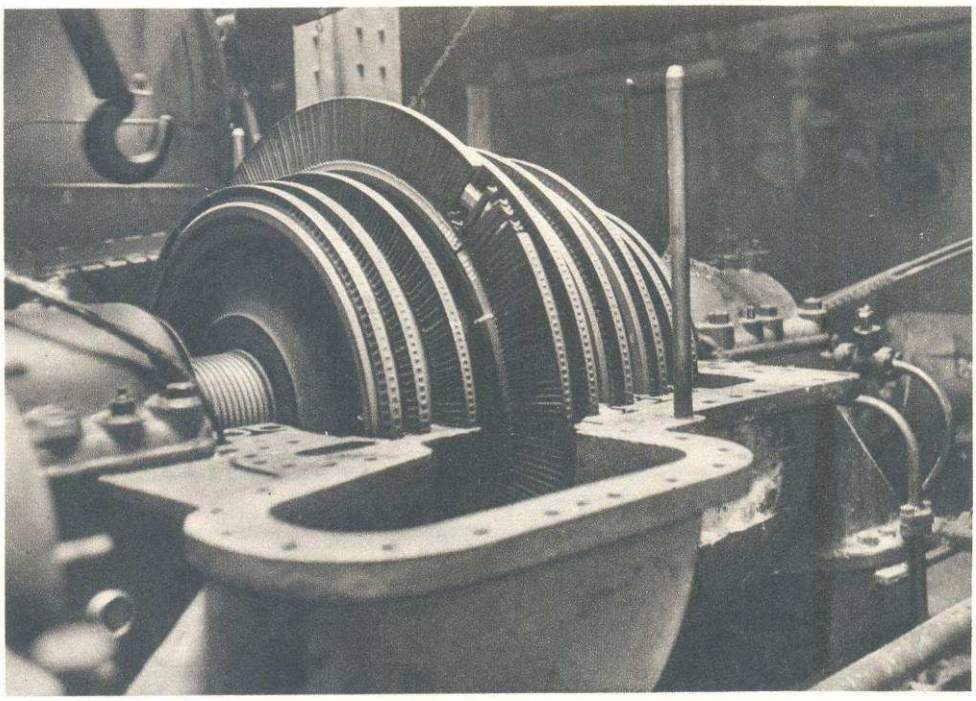
Bij elke bijzondere omstandigheid – heeft de vermaarde Plato eens geschreven – vallen er grote en kleine slachtoffers. En bij een staking op een scheepsreparatiewerf is deze dan stellig een gróót slachtoffer. Want voor dit bedrijf kan een staking gevolgen hebben, die, om zo te zeggen, niet staken wanneer ze wèl staken moesten en tijdens de staking zodanig werken, dat zij zelfs na afloop van de staking het dóórwerken niet staken (de medewerker aan dit gedenkboek, die deze zin geconstrueerd heeft, hoopt hartelijk, dat U het geestige ervan onmiddellijk zult willen vatten en waarderen!). Het zit, in ernstiger Nederlands geformuleerd, zo: in geval van staking zullen de schepen andere havens aandoen en vaak duurt het geruime tijd, voordat het vertrouwen bij de klanten teruggekeerd is.

Een mooi karwei

Het grote karwei, in dit jaar voor de reparatie-afdeling geboekt, was het herstelwerk aan de in Australië gestrande *City of Singapore*. Het schip was bijna middendoor gebroken en had belangrijke machineschade. Voor het begroten van dergelijke grote reparaties staken gemeenlijk de heren Knape en van den Berg de koppen bij elkaar. Zo kregen zij op een morgen uit Londen het „Lloyds' report" van de schade en – zonder het schip gezien te hebben – was diezelfde avond de kostenbegroting opgemaakt.

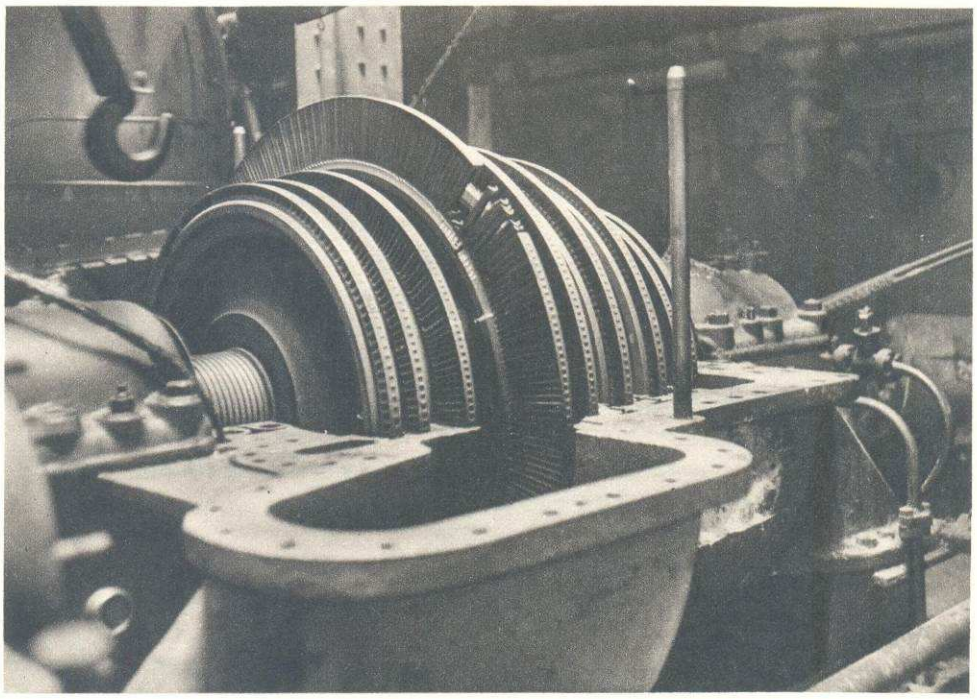


EEN TANKSCHIP IN BOUW IN 1925

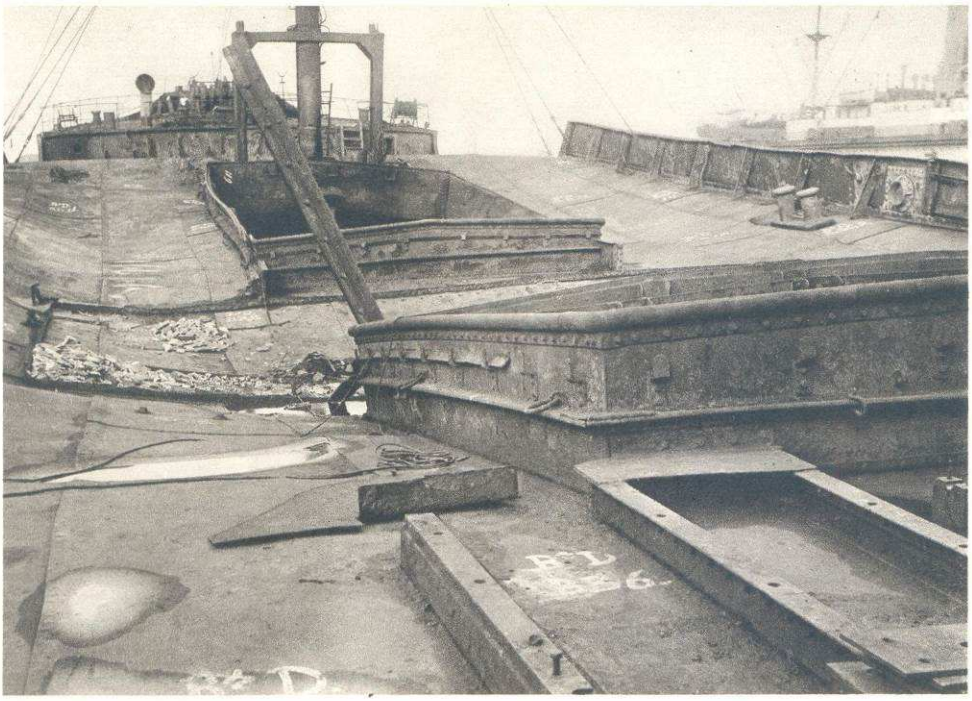


REPARATIE VAN EEN STOOMTURBINE-ROTOR IN 1925

EEN TANKSCHIP IN BOUW IN 1925



REPARATIE VAN EEN STOOMTURBINE-ROTOR IN 1925



ZO KOMT EEN SCHIP NA BRAND AAN BOORD NAAR DE R.D.M.

En bij het scheiden van de markt bleek men met dit merkwaardige reparatiewerk geen kat in de zak gekocht te hebben, want alles, zowel technisch als financieel, klopte als een bus! Dergelijk werk, waar niet slechts geldelijke resultaten, maar ook vakmanseer mee te behalen viel, trok de R.D.M. buitengewoon aan.

Om de werf regelmatig bezet te houden, trokken beide heren er herhaaldelijk op uit om reparatiewerk te bemachtigen. Er zijn weinig zeehavens in West-Europa, waar zij niet samen hebben zitten cijferen om daar hun „tender" (prijsopgaaf) in te dienen. Het zij reeds hier gezegd, dat beide heren gelukkig goede leerlingen hebben gehad, die thans hun activiteit over een veel groter deel der aarde uitstrekken en zelfs tot in Zuid-Amerika belangrijke reparatie-orders afsluiten. In dit opzicht mag wel gezegd worden, dat de leerlingen hun meesters hebben overtroffen.

In September 1925 werd van de Anglo Saxon Petroleum Company de opdracht geboekt voor het bouwen van een 3000-tons dok voor Curaçao, dat een goed half jaar later afgeleverd moest worden.

Ça ira!

December 1925 zweefde over de werf stellig iets van de geest van Benjamin Franklin, die in Parijs eenmaal de, en sindsdien historisch geworden, woorden gesproken heeft: Ça ira – dat zal wel gaan!

Wij schreven in een vorig hoofdstuk reeds, dat de R.D.M. gaarne een groot passagiersschip zou willen bouwen. Het gelukken daarvan zou zij als een soort

ridderslag beschouwen. Welnu, de kans kwam! Toen de maand December 1925 het St. Nicolaasfeest reeds opgeleverd had en het al of niet witte van Kerstmis nog in beraad hield, kreeg men de order tot het bouwen van haar eerste grote passagiersschip, de *Simon Bolivar,* bestemd voor de Koninklijke West-Indische Maildienst. Een vuurproef! Maar bij allen, die er op enigerlei wijze mede te maken hadden, vond de mening gestalte in het blijmoedige gezegde . . . ça ira! Binnen een jaar moest het schip gereed zijn. Wanneer alles goed liep – voor de wind ging – zou op dat tijdstip (ongeveer althans) een dubbel feest gevierd kunnen worden: het feest van het welslagen van de *Simon Bolivar* en het feest van een zilveren R.D.M.!

Scheepsbouw in het algemeen

Aan de vele aanvragen voor scheepsbouw kon – daar werk te over aan de werf en de werkplaatsen was! – niet steeds worden voldaan. Toch bleek in 1925 reeds, dat de kans op orders uit Engeland geringer werd. Dit was toe te schrijven aan het feit, dat de Britse regering de scheepsbouw op het Eilandenrijk ging subsidiëren. Wij werpen hier reeds een blik in de toekomst door te zeggen, dat het op deze wijze in Engeland gebouwde grote aantal schepen in niet geringe mate zou bijdragen tot de, in 1931, optredende algemene scheepvaartcrisis. En opnieuw herinneren wij hierbij aan het innige verband, dat er tussen scheepvaart en scheepsbouw bestaat.

Gedenkwaardige tewaterlatingen

In 1926 bleef uiteraard de hoofdschotel van de maaltijd de bouw van de *Simon Bolivar*. Aan dit passagiersschip waren speciale eisen van snelheid gesteld, waarvoor in de sleeptank te Teddington (die van Wageningen bestond toen nog niet) proeven genomen waren. Deze experimenten slaagden naar wens en in Februari kon de proefvaart gehouden worden, welke een volledig succes werd. Ongeveer terzelfder tijd liep het passagiersschip *Merak* van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij van stapel, de eerste opdracht van een rederij, die bekend stond om de hoge eisen welke zij stelde. Zes weken later werd het aan de eigenaars afgeleverd. Een bijzonderheid aan dit schip was, dat het voor het eerst voorzien werd van een in licentie gebouwde „Lenz kleppenmachine". En voorts werd op 21 April onder overweldigende belangstelling het Curaçaose dok te water gelaten. Na aan alle voorgeschreven proefnemingen te hebben voldaan, vertrok het dok naar zijn bestemming, waar het nog gedurende een half jaar door het personeel van de R.D.M. bediend werd.

Inkrimping

Het reparatiewerk was in 1926 – in dit jaar trad de heer W. van der Vorm als commissaris tot het college van commissarissen toe – omvangrijker dan ooit te voren. In dit jaar werd het phenomenale aantal van 1401 schepen gerepareerd. Dit vloeide voor een gedeelte voort uit de kolenstaking in Engeland. Maar de lijst van te bouwen schepen begon zeer voelbaar in te krimpen en het gelukte niet nieuwe orders te bemachtigen. Het prijsniveau was nog gedaald, zodat er wat dit aanging ook weinig vooruitzichten waren. Thans werd de concurrentie merkbaar van de werven langs de rivier, die, nu zij, tengevolge van de (tijdelijke) ongunstige ontwikkeling in de Duitse economie, minder opdrachten kregen voor de bouw van rivierschepen, zich meer en meer op de bouw van kleine zeeschepen gingen toeleggen.

HET BEDRIJF IN 1928

LUCHTFOTO K.L.M.

Ziet het vierde ener eeuw . . .

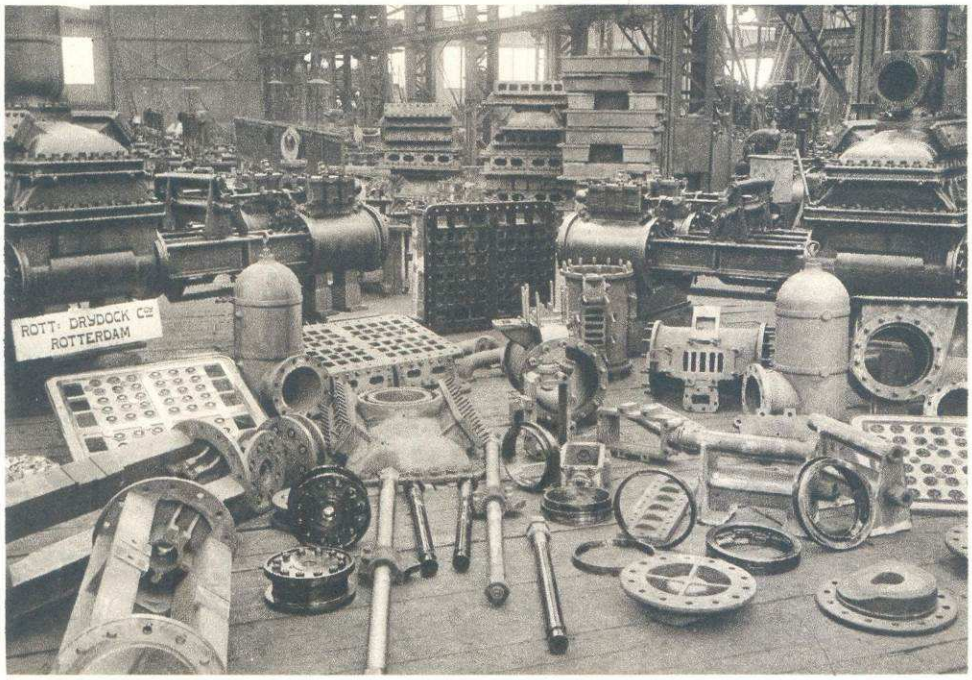
De dag brak aan, waarop men kon zeggen wat Da Costa in 1840 zo kernachtig ten aanzien van een belangrijk voorval in zijn eigen leven zei: „Ziet het vierde ener eeuw heeft zijn stonden doorvlogen . . .!" Maar de toevoegingen van de dichter: „Wat moet ik bezingen? Geef mij een grond voor mijn voeten, vanwaar verder mijn oog in het rond moge gaan!", konden de toenmalige leiders van de R.D.M. zich besparen, want op die gedenkwaardige 22ste Januari 1927 drongen zich stellig zoveel herinneringen aan hen op, dat zij waarlijk niet om gedachten verlegen behoefden te zijn. Bij het samenstellen dezer regels denken wij – en de medewerker aan dit geschrift, die deze woorden neerschrijft, weet dat hij de tolk is van *allen* in de kantoren, in de werkplaatsen en op de werven der maatschappij – in de allereerste plaats met moeilijk onder woorden te brengen gevoelens van weemoed aan de heer D. C. Endert Jr, die tijdens de voorbereidingen van dit jubileumboek plotseling temidden van zijn werk door de onverbiddelijke dood werd neergelegd. Hoe zal hij op die ochtend, op die herdenkingsdag, niet alleen teruggeblikt hebben over een werkdadig verleden, maar ook gepoogd hebben op de krachtige wiekslag van zijn veel-omvattende geest een vlucht in de toekomst te ondernemen. Veel zal hij voorzien hebben, want het was één der facetten van Enderts bijkans geniale persoonlijkheid, dat hij vaak ver vóóruit wist te zien. Maar meer nog is hem uiteraard verborgen gebleven, want wat de goden het diepst in hun schoot bewaren, geven zij niet voor de tijd prijs.

Rechte Durf Moet Noodwendig Winnen!

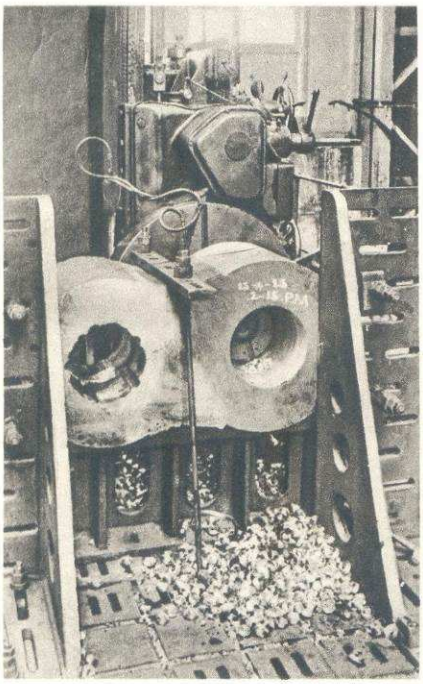
Het zilveren jubileum werd door en voor het gehele personeel met grote luister gevierd. 38 werknemers, die op die dag 25 jaren in dienst waren, kregen een gouden horloge met inscriptie en bijbehorende gouden ketting. Dit gouden horloge met ketting is sindsdien het traditionele geschenk geworden voor zilveren jubilarissen. De heer A. F. J. Dijkgraaf, naar wie bij het lezen van deze regels zonder twijfel ook de eerbiedige en toegenegen gedachten van velen uitgaan, deed in zijn toespraak tot het personeel de verheugende mededeling, dat een zeer belangrijk bedrag geschonken was aan de bij deze gelegenheid opgerichte Vereeniging tot Behartiging van de Belangen van het Personeel, bestemd als grondslag voor een pensioenfonds.

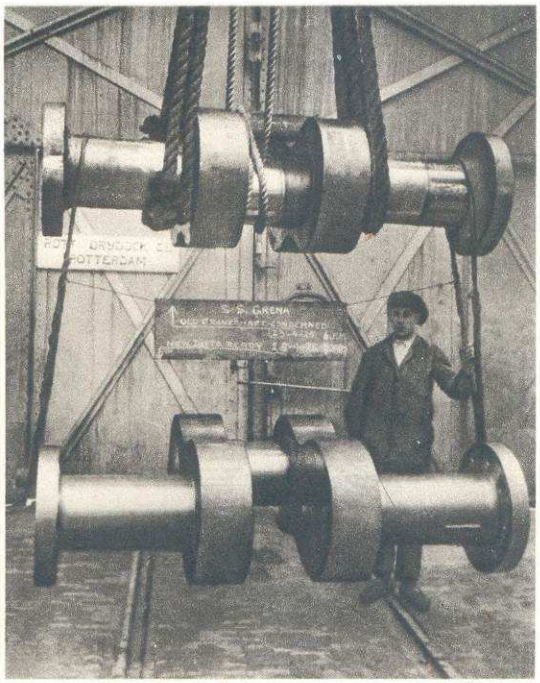
Hierbij zij opgemerkt, dat het sinds 1927 altijd gebruikelijk geweest is, dat de onderneming ten laste van de exploitatierekening pensioenen in overeenkomstige hoogte uitkeert, hoewel dit pensioenfonds sindsdien nog niet tot de vereiste grootte is aangegroeid en dus nog niet functionneren kan.

De regering, het stadsbestuur, collega's, opdrachtgevers, leveranciers enz. enz. deden op dit vijf-en-twintig-jarig festijn van hun belangstelling blijken. Er werden in van bloemen en planten doorgeurde lokalen vele hartelijke woorden gesproken. Herinnerd werd aan de betere verhouding, welke langzamerhand gegroeid was tussen de R.D.M. en Wilton. Ook met behoud van een gezonde concurrentie-strijd zou er voor beide Rotterdamse bedrijven een goede plaats in de toekomst gewaarborgd blijven. De heer Harry Wilton merkte in zijn redevoering geestig op, dat men met één tent geen . . . kermis maakt! En het was de

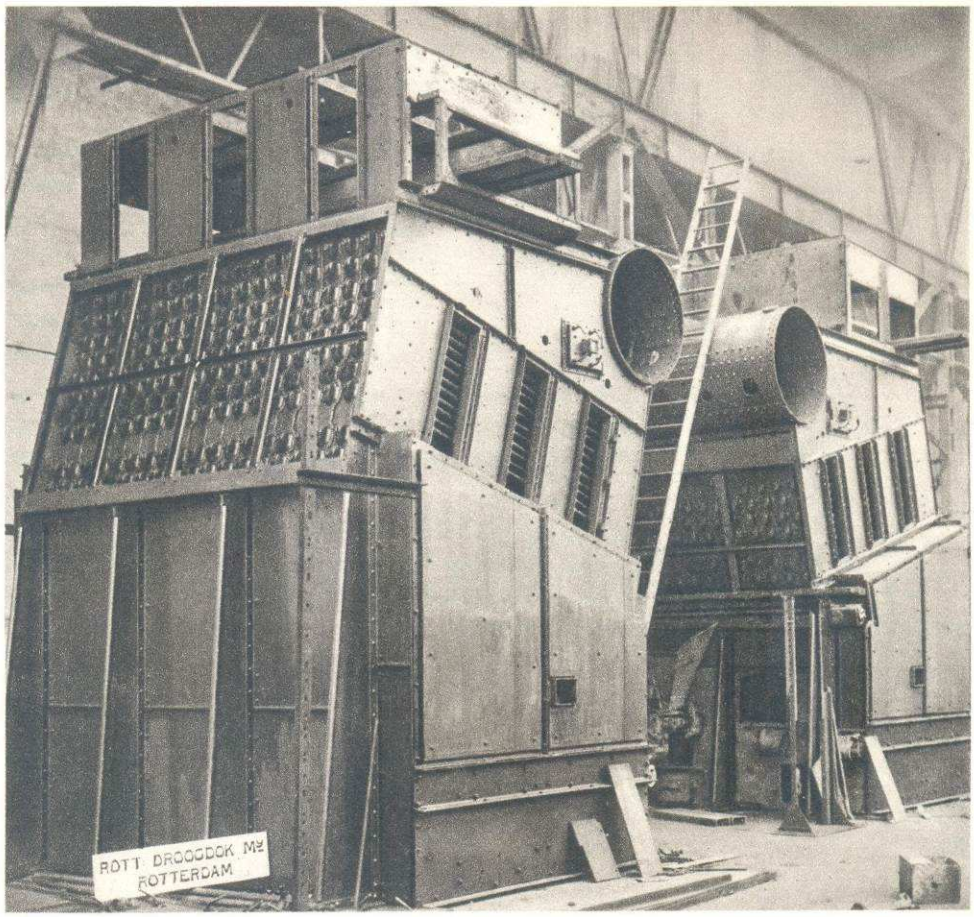


EEN SERIE ONDERDELEN VAN HORIZONTALE DUPLEX STOOM-LADINGPOMPEN IN BEWERKING IN 1925, BESTEMD VOOR TANKSCHEPEN





REEDS IN 1925 WERD DEZE KRUKAS, GEWICHT 4.5 TON, VOOR HET s.s. „GRENA" VERVAARDIGD IN 102 ACHTEREENVOLGENDE UREN



TWEE BABCOCK-WILCOX WATERPIJPKETELS MET EEN VERWARMD OPPERVLAK VAN 400 m^2, GEBOUWD IN 1925 VOOR HET OP STAPEL STAANDE s.s. „MERAK" VAN DE KONINKLIJKE PAKETVAART MAATSCHAPPIJ

heer J. Goedkoop, die tussen de R.D.M. en de „Nieuwe Waterweg" de originele synthese tot stand bracht: „Rechte Durf Moet Noodwendig Winnen!"

Het was ook in dat jubileumjaar, dat de huidige directeur, de toen 21 jaar oude ir K. van der Pols, aan de R.D.M. verbonden werd. Tevens trad in dat jaar de tegenwoordige directeur van de „Nieuwe Waterweg", de heer ir J. J. M. Sluys, in dienst van de R.D.M.

Ongunstige invloeden

In de loop van het jaar 1927 bleef de vervoersbehoefte ten achter bij de algemene gunstige conjunctuur. Behalve de structurele factoren, waar een volgend hoofdstuk uitvoeriger op ingaat, benadeelde de stabilisatie van de valuta's der omliggende landen op laag niveau het Nederlandse concurrentievermogen. Ongunstig was ook de hand over hand toenemende bereidheid van buitenlandse regeringen, om, hetzij direct, hetzij indirect, subsidies te verstrekken aan hun werven. Van een indirecte steun was bijvoorbeeld sprake

in Italië en Portugal, die hun lijndiensten met overheidshulp belangrijk uitbreidden – voorwaarde daarvoor was veelal, dat de bouw van schepen in eigen land geschiedde.

1928-1929

Het jaar 1928 werd gekenmerkt door het opnieuw invoeren van de 48-urige werkweek.

In 1929, dat een grote bedrijvigheid toonde, werd van het Ministerie van Marine een belangrijke opdracht ontvangen: het bouwen van drie onderzeeboten. Men kan zeggen, dat deze order een mijlpaal vormde in de geschiedenis der R.D.M. De bouw van duikboten vereiste een diepgaande voorbereiding. Het was onder meer noodzakelijk om er terstond een speciale tekenkamer voor in te richten. Chef van de afdeling onderzeeboten werd ir K. van der Pols, die door zijn nieuwe sterkteberekeningen van cylindrische lichamen tegen uitwendige druk de aandacht op zich ging vestigen.

In de loop van 1929 trad de tegenwoordige onderdirecteur, de heer ir J. C. van Reenen, met lof aan de Technische Hogeschool te Delft afgestudeerd, in dienst van de maatschappij.

Rouw

In September 1929 vond op de werf een noodlottig ongeval plaats aan boord van het stoomschip *Vimeira*. Liggend voor de hellingen brak brand uit in het voorschip. Deze ramp kostte helaas het leven aan zeven leden van het personeel. De verslagenheid was zeer groot.

Een tweede tegenslag was de noodlottige ondergang van een te Hamburg aangekocht dok, dat begin December van het reeds genoemde jaar gedurende het vervoer naar de werf op 30 mijlen van Terschelling bij hevig stormweer in volle zee zijn graf in de golven vond. Twee mannen gingen bij de vervulling van hun plicht met het dok ten onder.

Dok voor eigen rekening

De zeis van de dood had opnieuw gemaaid, maar het leven moest verder gaan. Er werd besloten een ander dok te verkrijgen, waarvan het hefvermogen bepaald werd op 15.000 ton. Met het oog op de regelmatige vermindering der opdrachten, besloot de leiding van de maatschappij dit dok in eigen beheer uit te voeren, waardoor zij nog vele mensen aan het werk kon houden. De „Nieuwe Waterweg" bleek voor het bouwen van dit grote dok een bijzondere geschiktheid te bezitten.

En zo liep dit jaar van jubel en rouw naar zijn einde. Toen middernacht 31 December 1929 de klokken begonnen te luiden, luidden zij een gedenkwaardige periode uit de geschiedenis van de R.D.M. uit.

DE PERIODE 1929-1936

Ook voor deze periode gold het axioma, dat de gang van zaken in de scheepsbouw een getrouwe weerspiegeling vormt van de ganse economische wereldsituatie. Hoewel ruim tien jaren verstreken waren na afloop van de eerste wereldoorlog, drukte deze toch nog zijn stempel op het economische leven. Tijdens de jaren 1914-1918 waren 12 millioen ha tarweland en twee-derde gedeelte van het Europese bietsuiker-areaal uitgeschakeld. De tekorten waren opgevangen door Canada en Argentinië, die de tarwe-oppervlakte uitbreidden met 14 millioen ha, terwijl de suikerproductie snel steeg door toepassing van betere variëteiten. Bekend is de variëteit POJ 2878 van het Proefstation Oost-Java, die het suikergehalte van de rietsuiker met niet minder dan dertig procent deed toenemen!

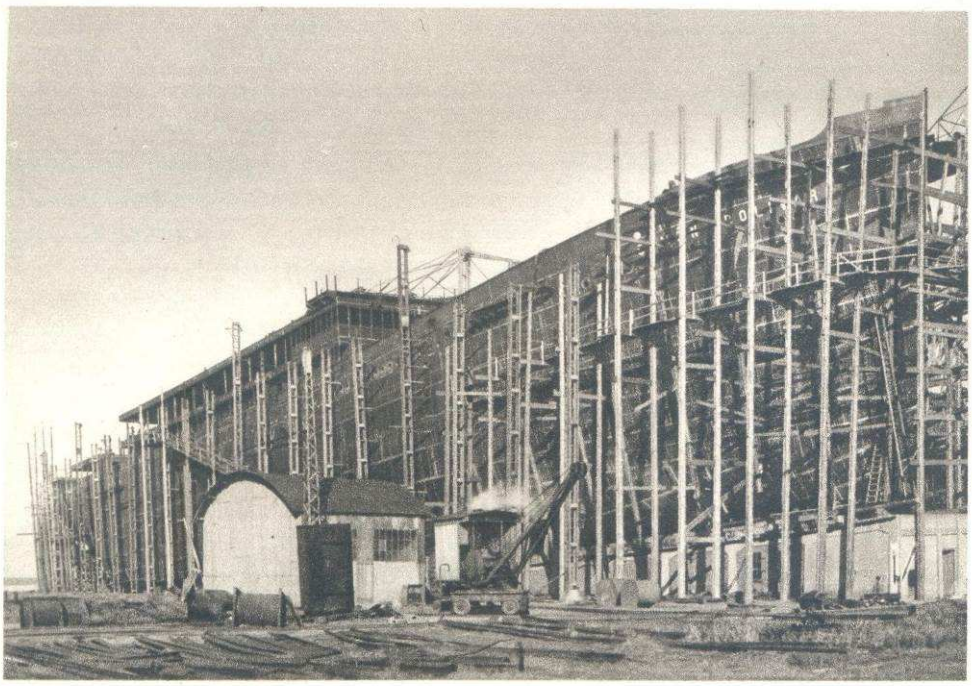
Zwarte Vrijdag

De na-oorlogse periode werd onder meer gekenmerkt door een re-agrarisering van de oude wereld, hetgeen nog in de hand gewerkt werd door betalingsmoeilijkheden ten aanzien van de import in verband met de reeds gesignaleerde overheersende protectionistische handelspolitiek. Tenslotte werd een agrarische overproductie onvermijdelijk en deze leidde in het najaar 1929 tot de ineenstorting der prijzen, welke débacle op haar beurt het sein was voor een paniek op de New-Yorkse effectenbeurs op 25 October 1929, die in de toekomst bekend zou blijven onder de veelzeggende naam „Black Friday". Weldra brak een algemene vertrouwenscrisis uit. In het voorjaar van 1931 bezweek de Österreichische Kreditanstalt, spoedig gevolgd door de Deutsche Stillhalte. Midden-Europa geraakte in moeilijkheden, omdat de gelden aldaar op *lange* termijn belegd waren en de verstrekking op *korte* termijn had plaats gevonden.

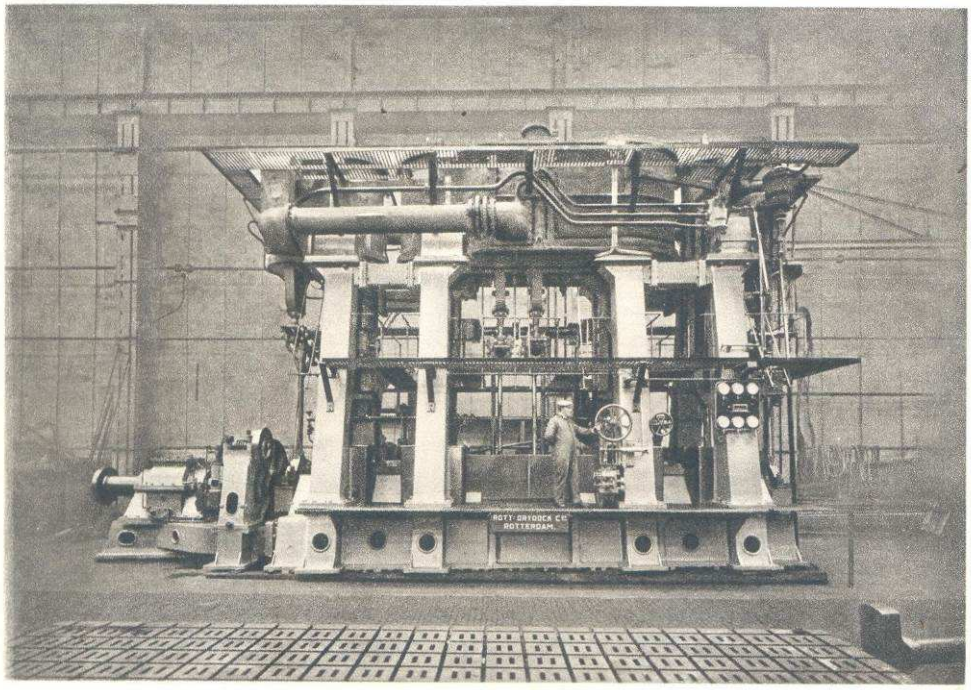
Waarom minder gunstige jaren?

Voor de scheepsbouw was het bovenstaande in zoverre van onmiddellijke betekenis, dat de economische situatie van Midden-Europa Engeland voor een pijnlijk probleem plaatste. Via Engeland als financier waren namelijk aanzienlijke bedragen belegd juist in Midden-Europa. Toen Engelands debiteuren niet langer betaalden, werd ook de Engelse betalingsbalans ontwricht. Op 21 September 1931 stopte Engeland dan ook de vrije goudafgifte, waarmede een nieuw monetair tijdperk zijn intrede gedaan had.

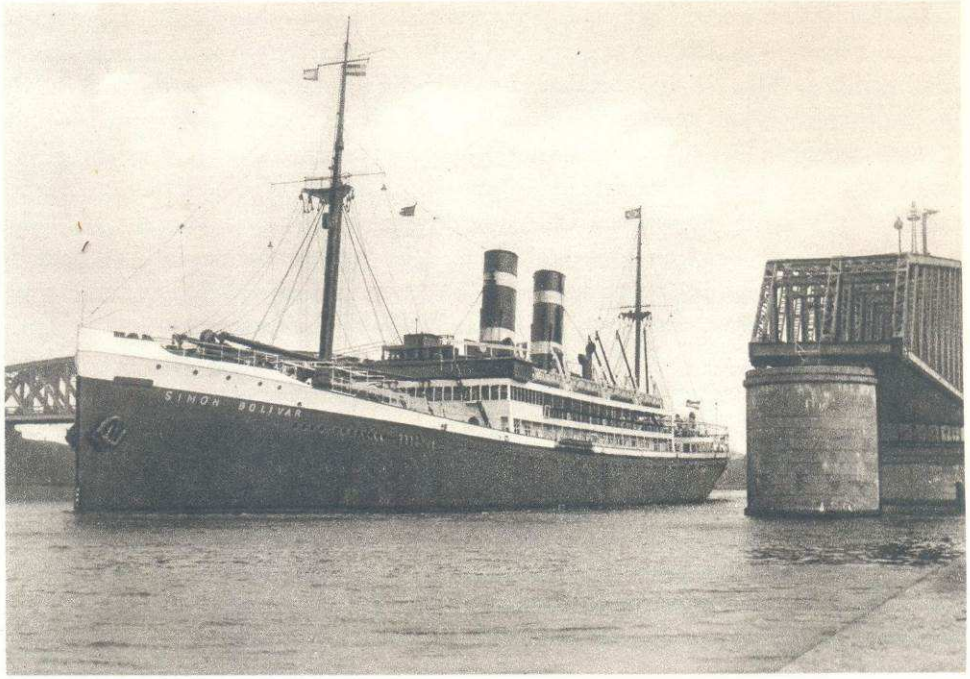
Deze val van het pond – wel gevolgd door de landen van het sterlingblok, maar niet door Nederland, dat zich vastklampte aan de goudbasis van de gulden – was een zware slag voor die bedrijven, welke onmiddellijk waren blootgesteld aan de Engelse concurrentie. En hiertoe behoorden in het bijzonder scheepvaart, scheepsbouw en scheepsreparatie. Daar kwam nog bij, dat de scheepvaart, afgezien van de valutaconcurrentie, zwaar te lijden had onder de wereldscheepvaartcrisis, welke zich uitte in een scherpe daling der vrachtprijzen als gevolg – en het is weer het oude, maar altijd nieuwe lied! – van de slinkende vervoersbehoefte in tijden van depressie.



HET PASSAGIERSSTOOMSCHIP „SIMON BOLIVAR", 7906 R.T.B., VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE STOOMBOOT MAATSCHAPPIJ IN BOUW IN 1926



DE IN 1927 GEBOUWDE QUADRUPLE EXPANSIE STOOMMACHINE, 4800 IPK, VOOR HET S.S. „SIMON BOLIVAR" VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE STOOMBOOT MAATSCHAPPIJ



HET VOOR DE KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE STOOMBOOT MAATSCHAPPIJ GEBOUWDE s.s. „SIMON BOLIVAR" OP ZIJN EERSTE UITREIS IN HET NOORDZEEKANAAL

Wanneer de nu volgende jaren ongunstig waren, dan is dit vooral toe te schrijven aan de hierboven geschetste situatie, waarin voor het eerst het reparatiebedrijf niet meer compenserend kon werken bij slapte in de scheepsbouw, dus als gevolg van de grote valuta-voorsprong der Engelse werven.

De New-Dealpolitiek

Toen Roosevelt in 1933 het Engelse voorbeeld volgde met het inleiden van zijn New-Dealpolitiek, trad een kleine verbetering in. Prijsstijging en rechtstreekse vermeerdering van werkgelegenheid vormden de kern van zijn politiek. De vervoersbehoefte werd allengs iets groter. In Nederland meende men te moeten vasthouden aan de goudgerande gulden. De buitenwaarde van de gulden (koers van de gulden) werd aldus relatief hoog ten aanzien van de andere valuta's. Deze politiek was slechts vol te houden via een verhoging van de binnenwaarde. Zo zien wij in de practijk ook hier een drastische deflatiepolitiek toegepast. Nederland kwam aldus in ongeveer dezelfde positie te verkeren als Engeland na 1920 en het was dan ook niet te verwonderen, dat de werkloosheid hand over hand toenam.

Een groot lichtpunt

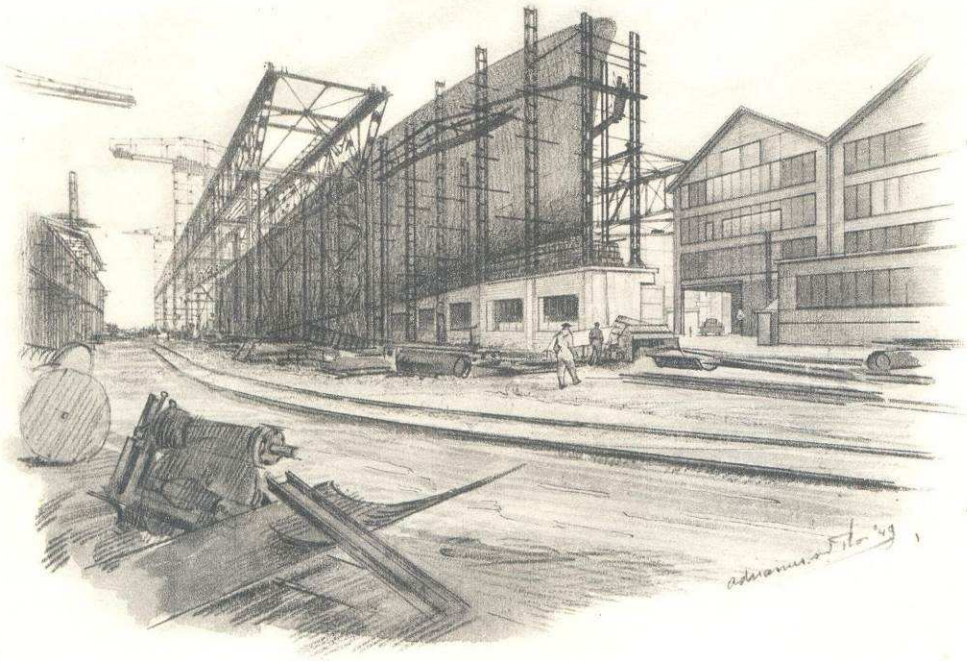
Het zou een daad van onbillijkheid zijn wanneer tegenover deze schaduwzijde van het gevoerde regeringsbeleid niet een groot lichtpunt werd gesteld, dat, hoewel als zodanig misschien door de regering niet beoogd, toch niet minder essentieel was. De hoge kosten dwongen het Nederlandse bedrijfsleven in het algemeen en de scheepsbouw in het bijzonder een uitweg

te zoeken uit de moeilijkheden, die gerezen waren tengevolge van de starre kosten in een tijdperk van dalende prijzen. Een politiek van strenge rationalisatie was een natuurlijk gevolg. De maatregelen, die de leiding der R.D.M. in de onderhavige periode trof, spreken in dit opzicht een duidelijke taal. Ondanks de grote moeilijkheden behoefde de dividendbetaling nimmer onderbroken te worden, al was een sterke vermindering onder de buitengewone omstandigheden onvermijdelijk.

L'or est une chimère?

Sedert 1934 kon de algemene situatie, vooral wat Nederland betreft, enigszins verbeteren, omdat het doel der deflatiepolitiek: een verlaging van prijs- en kostenpeil, in zekere zin bereikt was. Daaruit ook is het te verklaren, dat Nederland pas als laatste land, onmiddellijk na Frankrijk en Zwitserland, gedwongen was de gouden standaard te verlaten. Dit geschiedde op 26 September 1936. De depreciatie kon beperkt blijven tot 18%.

Toen alle landen hetzelfde monetaire proces hadden doorgemaakt, was weer een soort evenwicht geschapen en het economische klimaat opnieuw gunstig geworden voor een periode van opleving, die tot aan de tweede wereldoorlog zou voortduren.



ZWARE INZINKING

In 1930 verslechtte de toestand van de scheepsbouw aanmerkelijk. Weliswaar ontstond er verlichting door het plaatsen van talrijke orders voor tankschepen in diverse landen, waarvan ook de Nederlandse werven profiteerden, doch het veelvuldig opleggen van schepen was de oorzaak, dat er steeds minder opdrachten voor het bouwen van schepen aan de markt kwamen, terwijl door een op de spits gedreven concurrentie het prijspeil nog verder zakte. De sterk ingekrompen scheepvaart – en men kan dit soms het leidmotief noemen in de symfonie van de werf – had haar terugslag op het reparatiebedrijf.

Noodzakelijkheden voor onderzeeboten

Over de opdracht van het Ministerie van Marine voor het vervaardigen van onderzeeboten schreven wij reeds. De directie begreep, dat het in de toekomst vermoedelijk wel niet bij drie stuks zou blijven en dat het daarom geboden was zich voor dergelijk werk goed en doeltreffend in te richten. Aan de rivierzijde werd een nieuwe werkplaats opgetrokken, welke zulke afmetingen verkreeg, dat er tegelijk drie onderzeeboten op stapel gezet konden worden. Op het oostelijk terrein begon men met het bouwen van een nieuwe gieterij.

1930 in vogelvlucht

Vooral was van belang de opdracht tot het verbouwen van de *P. C. Hooft*, die van de N.V. Stoomvaart Maatschappij „Nederland" ontvangen werd. Een werk, waaraan wederom, laten we het grote woord lauweren niet neerschrijven, maar toch in elk geval eer te behalen viel.

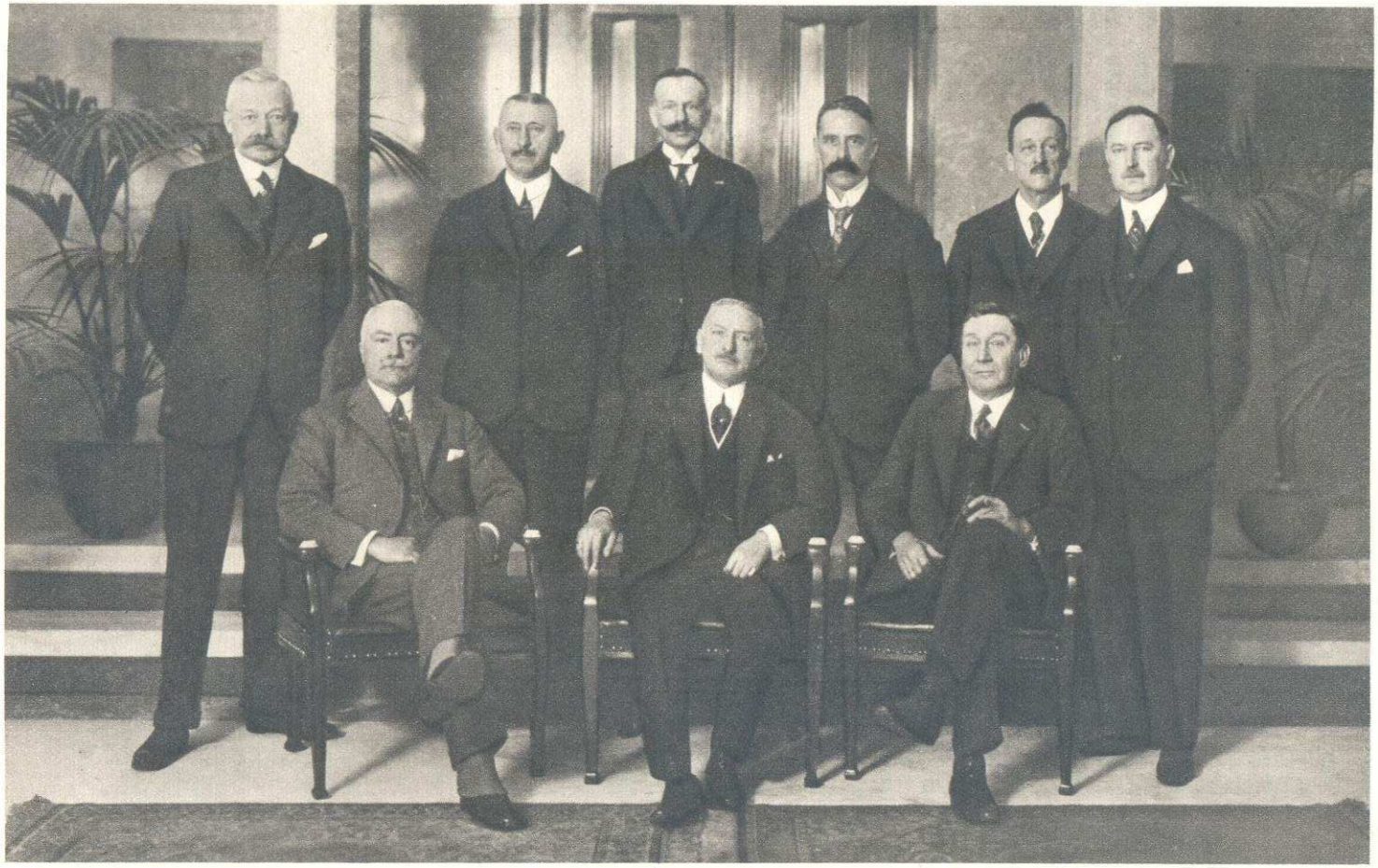
Een schaduw werd geworpen door het overlijden van de heer J. C. Veder, die als president van het college van commissarissen opgevolgd werd door de heer J. H. Hummel.

Hoewel alle maatregelen beraamd en genomen werden, om zolang mogelijk met de kern van het personeel te kunnen blijven doorwerken, moest het eind van het jaar 1930 zich toch kenmerken door een verdere inkrimping van de werknemers-sterkte. Neen, een gunstig jaar lag allerminst achter de rug!

Nog ongunstiger

Het jaar 1931 zou, wat de neergang aanging, zijn voorganger nog met paardlengten slaan. De toestand op de vrachtenmarkt werd slechter dan ooit tevoren, waardoor het overschot aan tonnemaat toenam, met als uiterst onwelkom, doch onvermijdelijk gevolg, dat nog meer schepen opgelegd werden.

In het begin van het genoemde jaar vormden de drie onderzeeboten, waarvan wij reeds enige keren gewag gemaakt hebben, de enige objecten welke de hellingen van de R.D.M. en de „Nieuwe Waterweg" werk verschaften. Wij mogen hierbij opmerken – en laten wij dit als een flauwe dageraad beschouwen, want de godin van het Fortuin schaart zich bij voorkeur aan de zijde der blijmoedigen! – dat een mooi werk voor de reparatie-afdeling was de verlenging met 33 voet van de *Sliedrecht* der N.V. Phs. van Ommeren. Deze werkzaamheden kwamen binnen



DIRECTIE EN COMMISSARISSEN IN 1927. ZITTEND v.l.n.r. DE HEREN J. F. REBEL, J. C. VEDER, J. H. HUMMEL; STAAND v.l.n.r. DE HEREN W. v. d. VORM, A. F. J. DIJKGRAAF, mr dr H. J. D. VAN LIER, D. C. ENDERT Jr, H. LUCARDIE EN A. J. M. GOUDRIAAN

vijf weken gereed. Voorts noteren wij dat voor het eerst een mailschip van de N.V. Rotterdamsche Lloyd (thans Koninklijke Rotterdamsche Lloyd N.V.) in reparatie kwam – deze rederij vertrouwde de maatschappij ook de verlenging van de *Indrapoera* toe. Op 12 October 1931 werd de in opdracht van de Provinciale Stoombootdienst Wester Schelde vervaardigde veerpont *Prinses Juliana* te water gelaten, waarbij de doopplechtigheid werd verricht door de commissaris der Koningin in de Provincie Zeeland.

Men zou zo zeggen, dat het, in tegenspraak met het opschriftje, dat boven deze regels staat, met 1931 nogal los liep. Doch dit was allerminst het geval. Neen, de cijfers spreken een klaarder taal en deze was, dat bij het uitluiden van 1931 de personeelsbezetting nog slechts 1780 man bedroeg – tegenover 3050 in 1930!

Het enige dat te Rotterdam dokte!

In 1932 verbeterde de toestand niet, integendeel, er werden hier en daar zelfs reeds werven gesloten. De werkzaamheden in het bedrijf der R.D.M. bleven vrijwel beperkt tot het afwerken der onderzeeboten, een tanklichter *Purfina 18*, het dok, dat wij al genoemd hebben, twee sleepboten voor eigen gebruik en het vervaardigen van ketels.

Het reparatiebedrijf had in het begin van 1932 al bitter weinig omhanden. In Januari gebeurde het zelfs, dat op een dag slechts één schip in dok stond – het enige dat te Rotterdam dokte!

Het overlijden van de heer Dijkgraaf

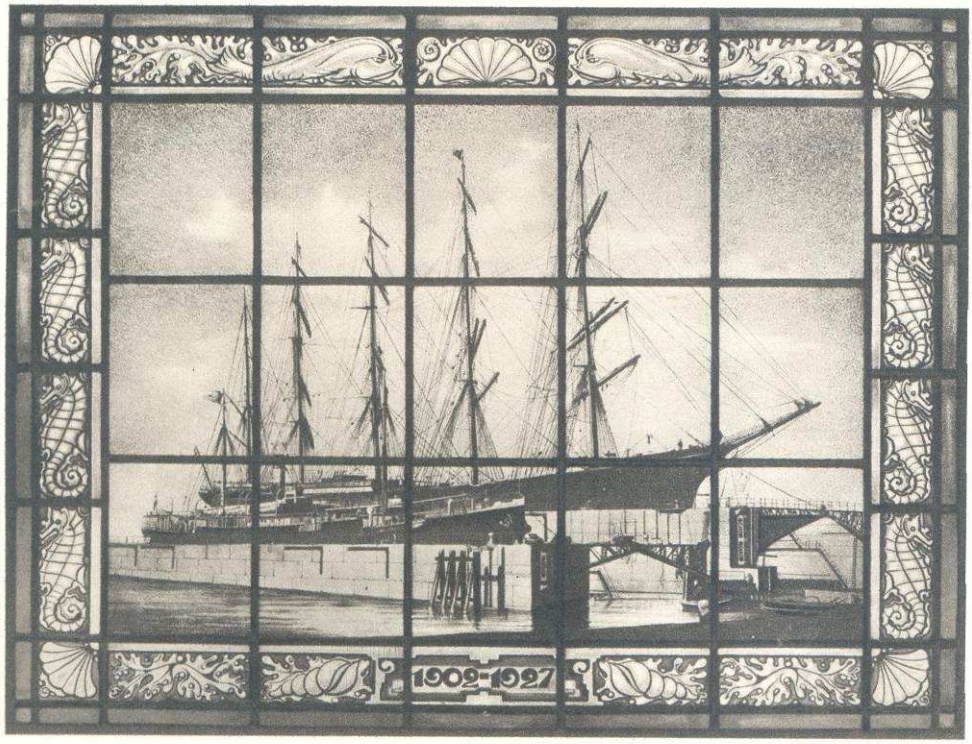
Op 19 Mei 1932 moest men weer de vlag halfstok hijsen. De heer A. F. J. Dijkgraaf overleed op die dag. In hem verloor de maatschappij een leider van uitzonderlijke gaven op administratief en organisatorisch gebied. En nog thans, in 1952, wordt in menigerlei opzicht gewerkt volgens de eenmaal door hem aangegeven richtlijnen. De heer Dijkgraaf was een man, die hoge eisen stelde aan zijn ondergeschikten – voor wie hij, in de nobele betekenis van de uitdrukking, dan ook geen gemakkelijk chef was – maar nòg hogere eisen aan zichzelf. Hij handelde steeds volgens eer en geweten en zijn humanitaire gevoelens kwamen bij uitstek tot gelding jegens hen, die zich, door welke oorzaken ook, in moeilijkheden bevonden.

ir A. Knape

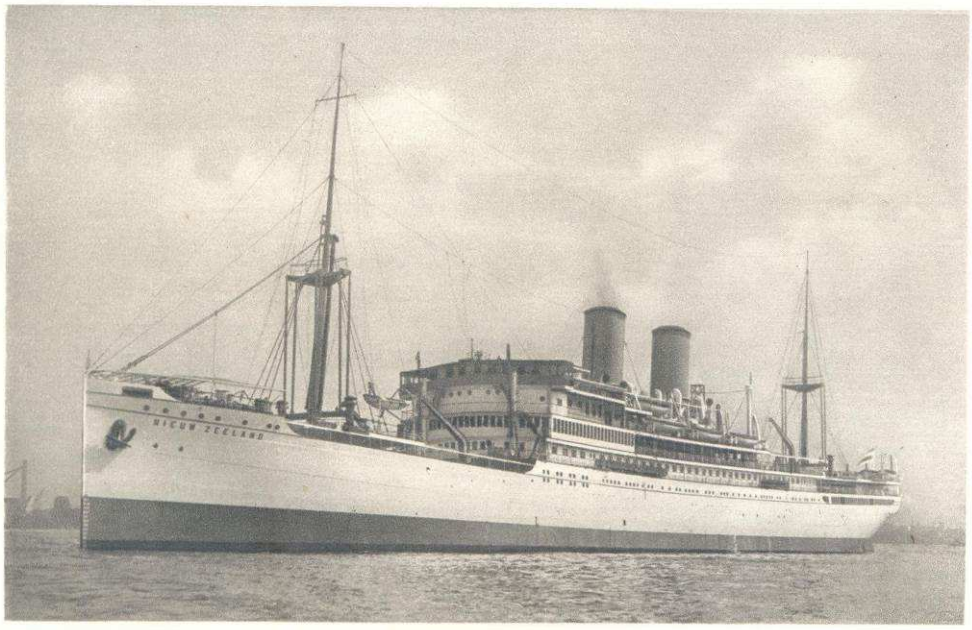
Na het overlijden van de heer Dijkgraaf werd de heer A. Knape, onder-directeur der R.D.M., in de aandeelhoudersvergadering van 9 Juli 1932, nadat de heer Endert de hem geboden positie als president-directeur had afgewezen, tot directeur benoemd, met gelijktijdige ontheffing uit zijn functie als directeur van de „Nieuwe Waterweg", waarvan hij plaatsvervangend gedelegeerd commissaris werd.

De mens twijfelt zolang hij leeft

Een zeer interessant reparatie-werk vormde het Engelse schip *Nurtureton*, dat in tweeën gebroken en uit Londen naar de werf gesleept was. Het was voor het verkrijgen van deze opdracht eerst nodig geweest om de twijfel weg te nemen, die in Engelse vakkringen bestond over het met succes uitvoeren van een dergelijke reparatie, maar bij de R.D.M. had men – en wij denken hier aan de *City of Singapore*, de *Linerton* en de *Sliedrecht* – wel enige ervaring opgedaan met schepen, welke in twee delen



HET IN 1927 DOOR ENIGE ROTTERDAMSE EXPERTS TER GELEGENHEID VAN HET 25-JARIG BESTAAN DER R.D.M. AAN DE DIRECTIE AANGEBODEN GEDENKRAAM, DAT EEN PLAATS KREEG IN HET DIRECTIE-KANTOOR



HET DUBBELSCHROEF TURBINE-STOOMSCHIP „NIEUW ZEELAND", 10.906 R.T.B., GEBOUWD VOOR DE KONINKLIJKE PAKETVAART MAATSCHAPPIJ, OP DE PROEFTOCHT OP 20 OCTOBER 1927

uiteengevallen waren. Het reparatie-werk gelukte uitstekend en zelfs binnen de overeengekomen tijd van ruim twee maanden.

Een typerend kenmerk

Voor de algemene toestand was het een zeer typerend feit, dat op de werf sloopwerkzaamheden werden verricht, zowel van schepen als van ketels. Wij merkten reeds op, dat het slopen van schepen in tijden van neergang niet zo aanlokkelijk is in verband met de lage schrootprijzen. Hier had men echter in de eerste plaats de bedoeling, om werk te verkrijgen voor de talrijke branders, die men vooral bij het reparatiewerk te allen tijde in voldoende getale bij de hand moet hebben, doch die thans, bij het gebrek aan grote reparatiewerken, in geen redelijke verhouding stonden tot het aantal klinkers en ijzerwerkers. En met het verrichten van dergelijke arbeid konden de kosten gedeeltelijk gedekt worden.

Aflevering van de eerste onderzeeboot

Inmiddels was men met het werk aan de onderzeeboten zover gevorderd, dat in Januari 1933 de *K 14* aan het Ministerie van Marine overgedragen kon worden. De *K 15* was practisch kant en klaar van de helling gekomen. Behalve deze en de derde onderzeeër *K 16* was nog een stel sluisdeuren voor IJmuiden onderhanden.

Prinses Juliana op de werf

De behoefte aan het dok, dat men bezig was in eigen beheer uit te voeren, deed zich sterk gevoelen. Dit zou namelijk de bedrijvigheid zeer ten goede komen, omdat men dan in staat zou zijn ook grotere schepen te dokken. En eindelijk brak dan het ogenblik aan, waarop het in twee delen te water gelaten kon worden. Deze plechtigheid vond op 7 Juni 1933 plaats door H.K.H. Prinses Juliana op de werf van de „Nieuwe Waterweg", nadat van Z.K.H. Prins Hendrik der Nederlanden verlof verkregen was het de naam *Prins Hendrik-dok 4* te geven. Bij deze tewaterlating waren vele autoriteiten uit stad en land aanwezig.

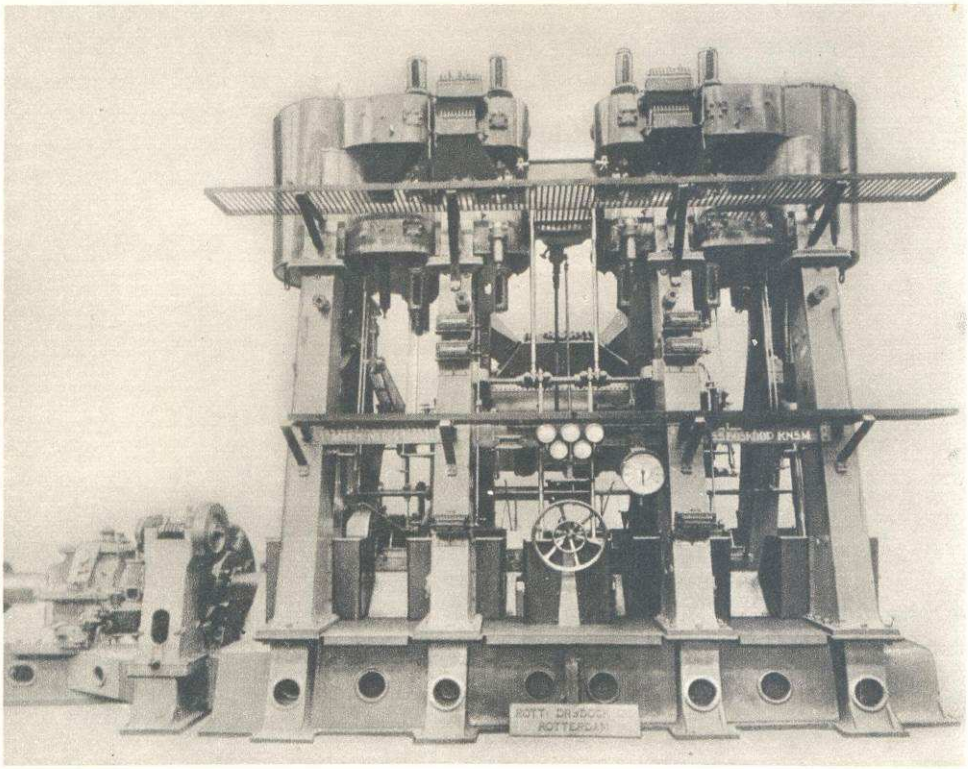
Met het gereed komen van dit dok ging een wijziging in het dokhavencomplex gepaard. Er moest gebaggerd worden, dok 1 werd verlegd en daarna kon dok 4 zijn plaats naast zijn drie broeders innemen. Op 16 October werd het dok, dat één van de aangenaamste werkdokken van de R.D.M. is, ingewijd. Het werd voorzien van snelwerkende „wipkranen", een bijzonderheid in die dagen, daar het toen het eerste drijvende dok ter wereld was, dat die kranen bezat.

De Heyse haven

De eigenlijke dokhaven was niet meer voor uitbreiding vatbaar en daarom moest ertoe overgegaan worden de plannen voor de aanleg van de Heysehaven definitief uit te werken. Er kwamen thans dermate belangrijke vraagstukken op waterloopkundig gebied aan de orde, dat het inwinnen van het advies van een erkend specialist gewenst was. Men stelde zich te dien einde in verbinding met prof. ir J. T. Thijsse, leider van het Waterloopkundig Laboratorium te Delft. In verband met het feit, dat professor Thijsse niet over voldoende laboratoriumruimte beschikte, werden uitvoerige proeven met een schaal-model genomen op het terrein van de R.D.M.

Bruggenbouw

In deze tijd werden pogingen in het werk gesteld en met het gewenste succes bekroond, om mee te dingen naar het bouwen



DE IN 1927 GEBOUWDE DUBBEL COMPOUND-KLEPPENMACHINE, 2800 IPK, VOOR HET S.S. „BOSKOOP" VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE STOOMBOOT MAATSCHAPPIJ

van bruggen. Aanvankelijk wilde het Ministerie van Waterstaat de werven voor dergelijk werk niet in aanmerking laten komen, maar nu de heersende malaise de scheepsbouw zo nadelig beïnvloedde, streek men ten departemente de hand over het hart. De R.D.M. verkreeg de opdracht tot het bouwen van een brug en twee stel sluisdeuren bij St. Andries, alsmede de leverantie van hoofdliggers voor de brug over de Lek in de weg naar Vianen.

Demonteren en wederopbouw

Met het oog op de steeds grotere schepen, welke de maatschappij ter reparatie onderhanden kreeg en om niet steeds met drijvende bokken te moeten werken, werd één van de kraanbanen van de „Nieuwe Waterweg" gedemonteerd en overgebracht naar de terreinen van de R.D.M., om daar opnieuw opgesteld te worden op betonnen ducdalven, die tevens ligplaats boden voor schepen van grote lengte.

In het jaar 1933 trad de heer W. van der Vorm af als commissaris.

Een blik in de mist

In de aanvang van het jaar 1934 zag het er voor de Nederlandse scheepsbouwnijverheid nog allesbehalve zonnig uit. In die dagen zei één der directeuren eens: „Bij het vooruitzien kijkt men nog volkomen in de mist!" Maar toch... ook in de lente, wanneer de natuur zich op haar wedergeboorte voorbereidt, kunnen er zelfs muren van mist zijn.

DE DOOR DE LEERJONGENS IN 1927 GEBOUWDE MOTORBOOT „DOCKYARD XI"

Zo was het enigermate ook met het economische leven: er was mist, maar iets van opleving, van nieuwe bloei, geurde reeds door de lucht.

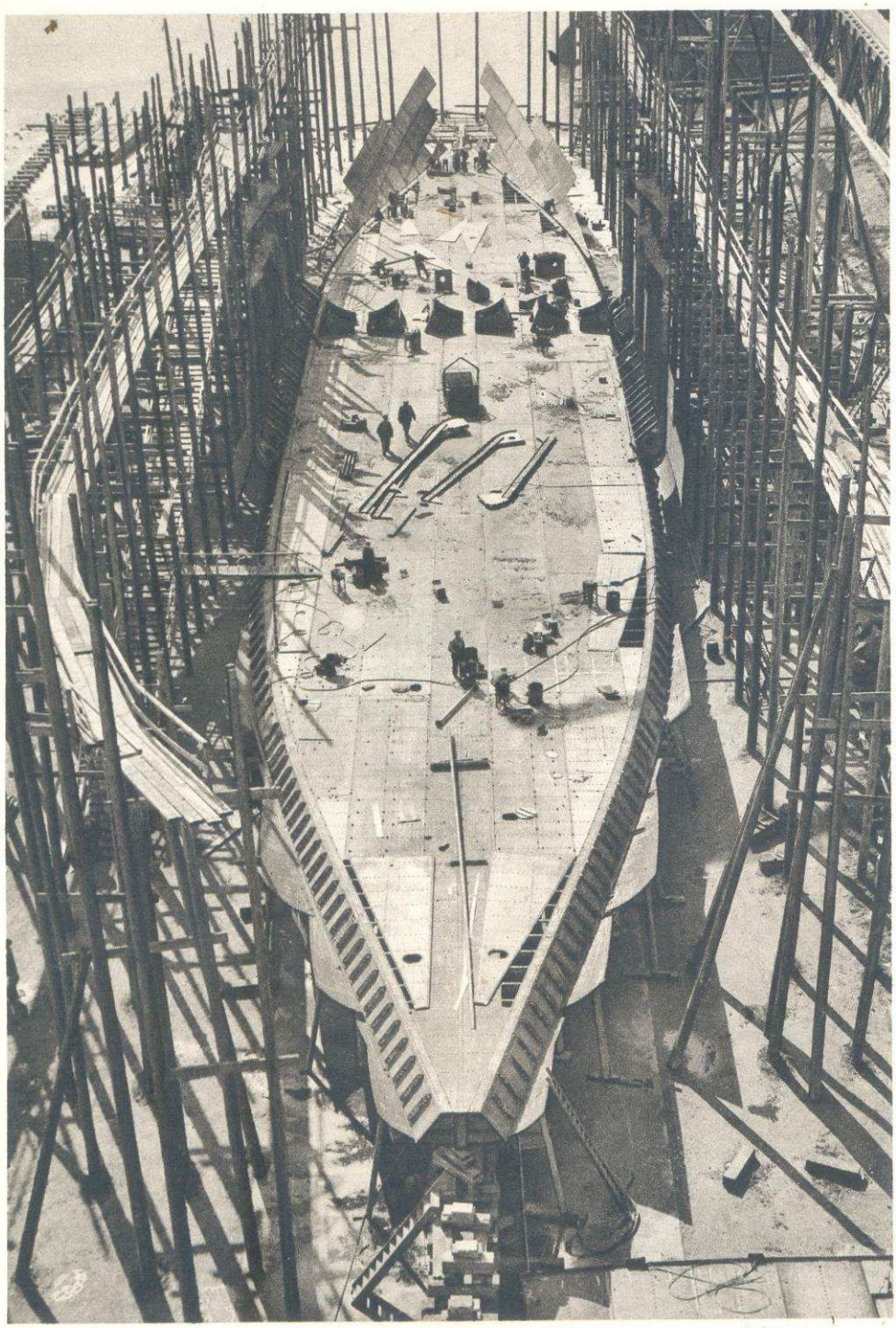
De motor slaat aan

De weken en maanden van het jaar 1934 verstreken en in de reparatie-afdeling werd het gaandeweg zo druk, dat een paar schepen naar elders verwezen moesten worden. Er kwamen weer dagen waarop alle dokken bezet waren. En in September kreeg het nieuwe dok de 18.000 ton ladende *Victor Ross* te huisvesten, het grootste schip dat tot nog toe bij de R.D.M. gedokt was! Aanvragen voor het bouwen van schepen stroomden weer binnen, ook voor de vervaardiging van onderdelen voor dieselmotoren.

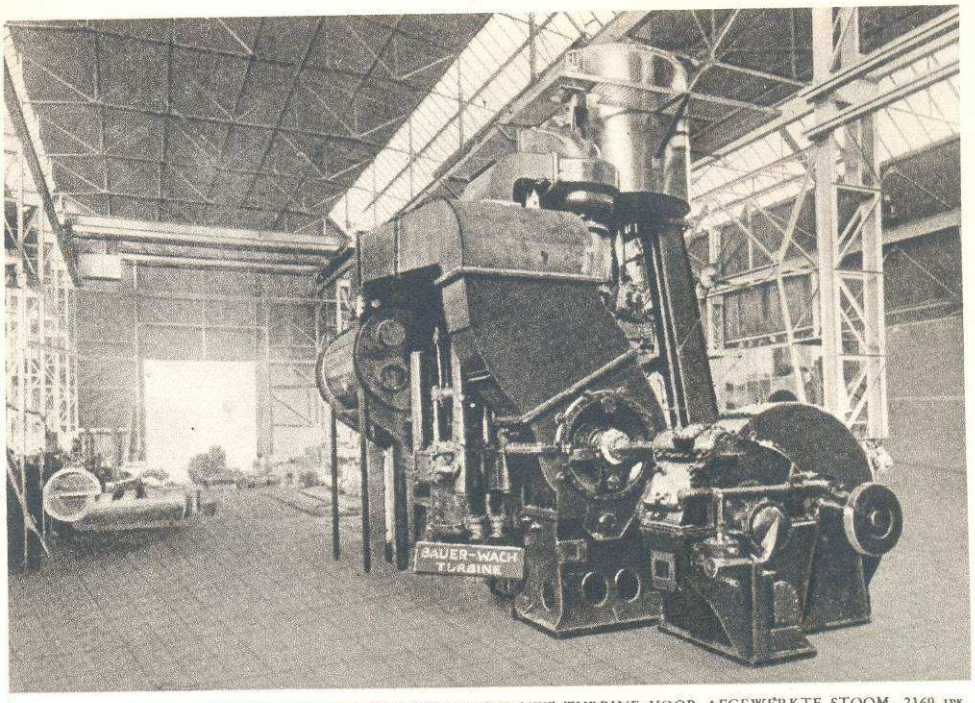
Een 15000 tons tankschip

In November van het genoemde jaar kon een begin gemaakt worden met de bouw van het motorschip *G. S. Walden,* waarvoor de Standard Vacuum Oil Company de order verleend had. Het ging hier om het grootste tankschip, dat tot nu toe in Nederland vervaardigd was – het mat 15.000 ton.

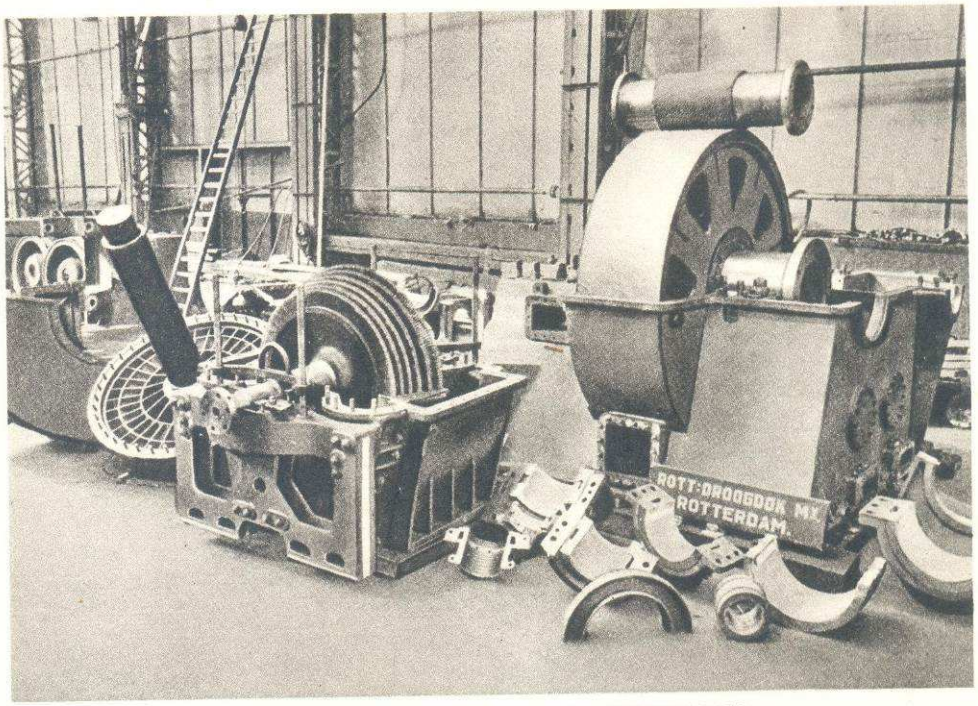
Wij schreven, dat er in de loop van 1934 iets van opleving en nieuwe bloei door de lucht geurde. Zeker, maar het was, om zo te zeggen, het zesde zintuig van de scheepsbouwer – die reeds door de oude Phoeniciërs een artist genoemd pleegde te worden – dat het waarnam. Naar buiten bleek daarvan nog maar bitter weinig. Want aan het einde van het jaar waren er bij de R.D.M. slechts ongeveer 1700 man aan de slag!



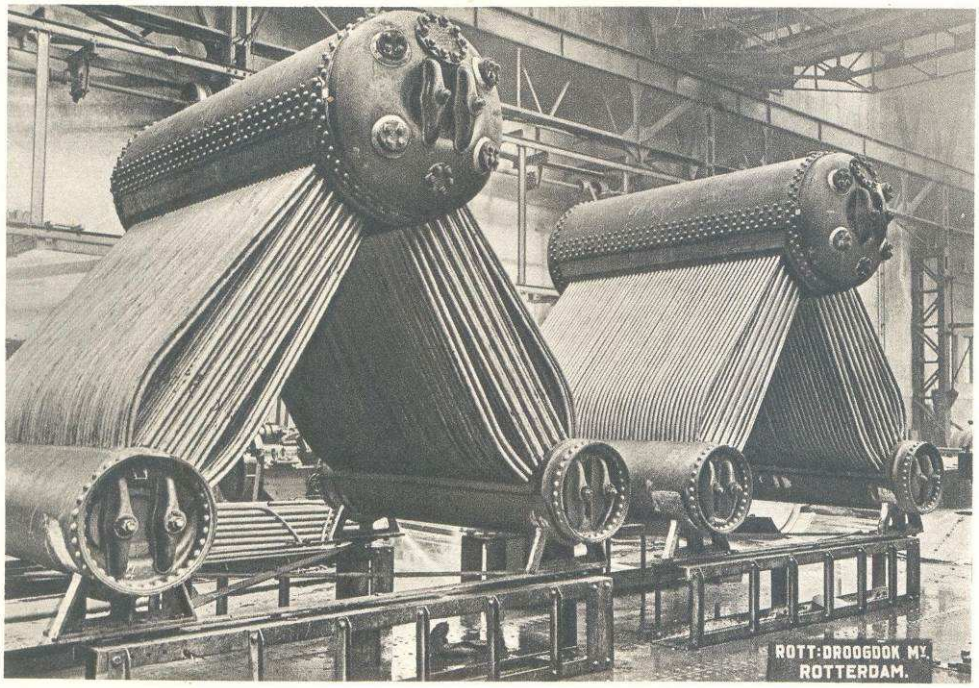
HET s.s. „THEMISTO", 4707 R.T.B., VOOR DE N.V. MAATSCHAPPIJ „ZEEVAART" (HUDIG & VEDER N.V.), IN BOUW IN 1928. DE DUBBELE BODEM IS NAGENOEG GEREED



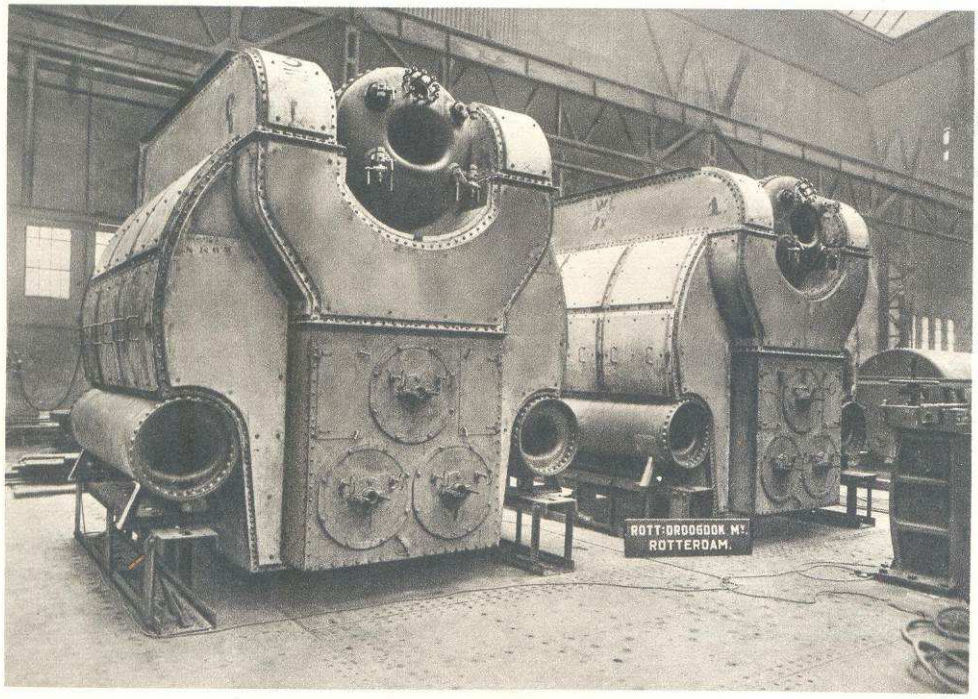
DE IN 1929 GEBOUWDE TRIPLE EXPANSIE-STOOMMACHINE MET TURBINE VOOR AFGEWERKTE STOOM, 2360 IPK, VOOR HET OP STAPEL STAANDE s.s. „LETO" VAN DE N.V. MAATSCHAPPIJ „ZEEVAART" (HUDIG & VEDER N.V.)



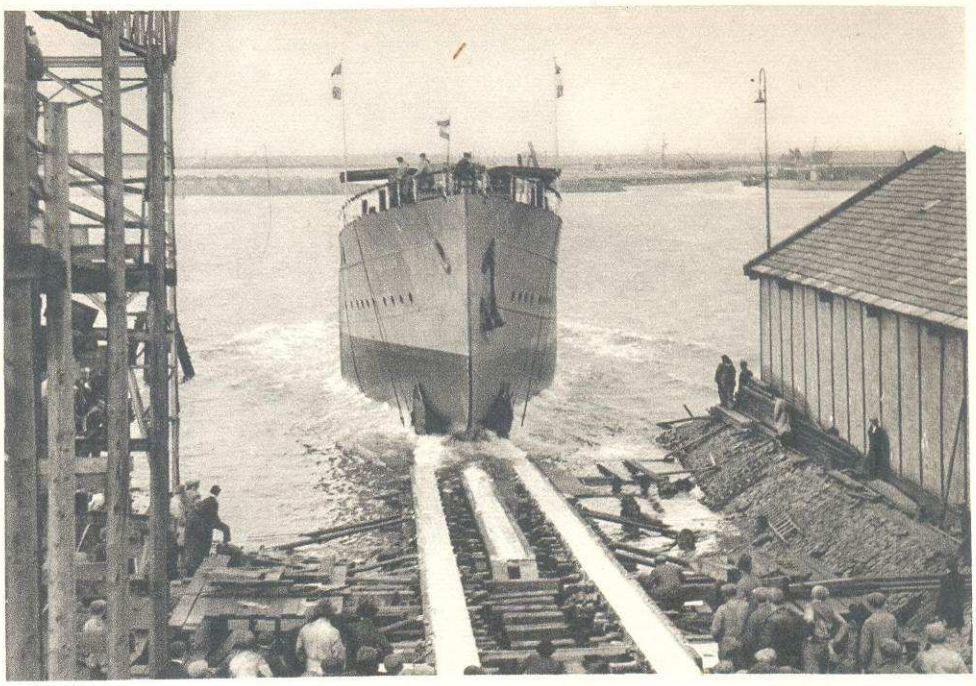
DE HIERVOOR AFGEBEELDE TURBINE VOOR AFGEWERKTE STOOM GEDEMONTEERD



DE TWEE YARROW WATERPIJPKETELS MET EEN VERWARMD OPPERVLAK VAN 343 M², BESTEMD VOOR HR. MS. S.S. „NAUTILUS", IN BOUW IN 1929



DE VOOR HR. MS. S.S. „NAUTILUS" BESTEMDE YARROW WATERPIJPKETELS GEREED



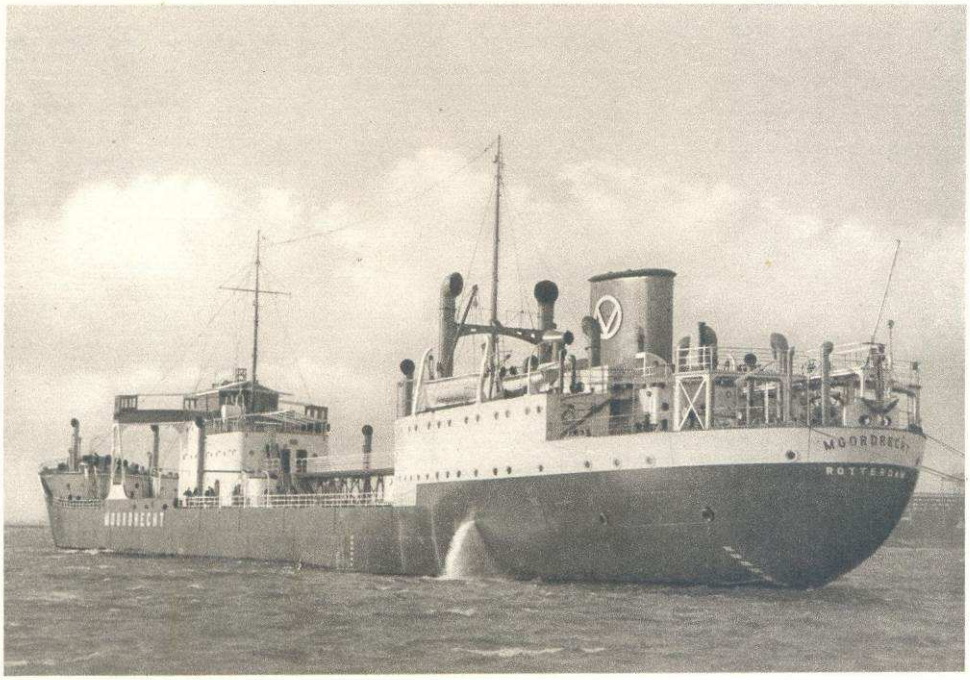
DE TEWATERLATING VAN HET POLITIE-VAARTUIG Hr. Ms. s.s. „NAUTILUS", 618 R.T.B., HET EERSTE DOOR DE R.D.M. VOOR DE KONINKLIJKE MARINE GEBOUWDE SCHIP, OP 30 OCTOBER 1929

De „Nieuw Amsterdam"

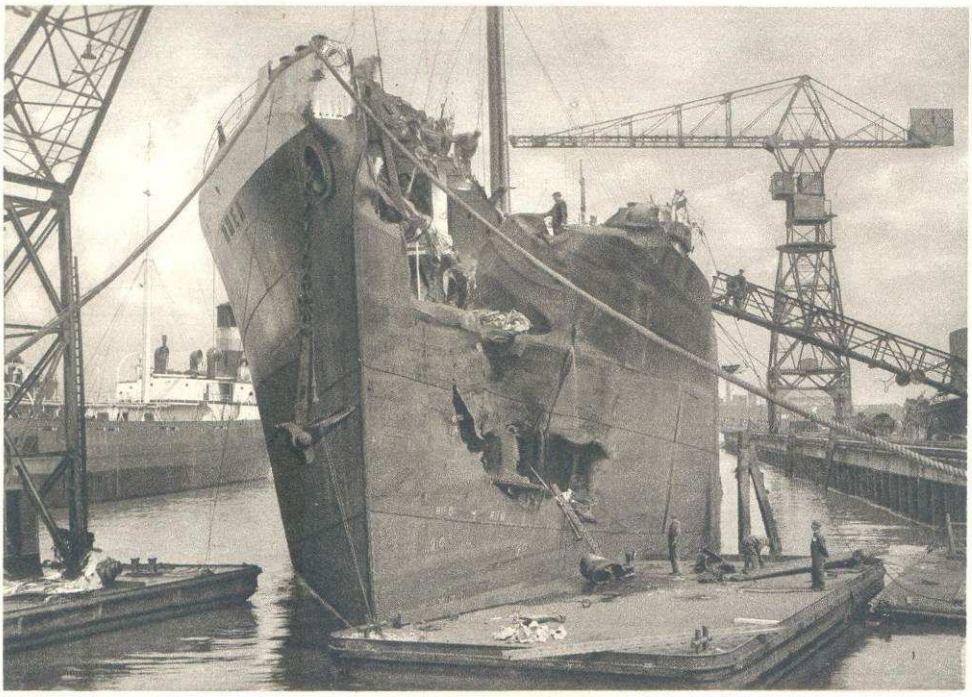
In het voorjaar van 1935 vonden herhaaldelijk besprekingen plaats met de directie van de Holland-Amerika Lijn betreffende de bouw van een nieuw passagiersschip, dat het vlaggeschip der H.A.L. worden moest – 36.000 registerton bruto en ingericht voor 1250 passagiers. Dat de *Nieuw Amsterdam,* zoals het schip later zou heten, op 3 Januari 1936–en wij werpen hiermede alvast een blik in de nabije toekomst!– op stapel kon worden gezet, was in hoge mate te danken aan de voortreffelijke samenwerking, welke na moeilijke en vaak moeizame onderhandelingen was ontstaan tussen de Holland-Amerika Lijn, de Regering en de werven, die het schip hebben gebouwd of aan de bouw hun medewerking hebben verleend. In October 1935 kwam vast te staan, dat de R.D.M. zou worden belast met de gehele organisatie van de bouw. Een bouwbureau werd gesticht, waarin de R.D.M. zitting had tezamen met de N.V. Machinefabriek en Scheepswerf P. Smit Jr en de N.V. Koninklijke Maatschappij „De Schelde". De R.D.M. kreeg bij monde van de heer D. C. Endert Jr een beslissende stem in alle zaken, maar zij droeg daarvoor dan ook de volle verantwoordelijkheid. Onder nummer RDM 200 werd de toekomstige *Nieuw Amsterdam* op stapel gezet.

Gouverner c'est prévoir

Wij hadden reeds de gelegenheid in dit boek op te merken, dat regeren vooruitzien is. Een typisch voorbeeld kunnen wij daarvan hier geven. Na het definitief worden van de opdracht van de



HET MOTORTANKSCHIP „MOORDRECHT", 7493 R.T.B., GEBOUWD VOOR DE N.V. PHS. VAN OMMEREN, OP DE PROEFTOCHT, 28 FEBRUARI 1931



HET FRANSE MOTORTANKSCHIP „RHEA", 7813 R.T.B., MET ZWARE BOEGSCHADE IN DE DOKHAVEN, MEI 1931

Holland-Amerika Lijn ging men in snel tempo aan het werk, om de helling, waarop de bouw uitgevoerd worden moest, te verlengen tot 750 voet. En merkwaardig is het nu, dat de heer D. C. Endert Jr dertien jaren tevoren reeds een helling van deze lengte – ook precies 750 voet! – had geprojecteerd voor een mogelijk toekomstig schip van die grootte!

De „Nieuw Amsterdam" in een algemeen aspect

In een tijdperk van werkloosheid en onderbezetting van het bedrijfsleven is de uitvoering van een werk als de *Nieuw Amsterdam* van veel groter betekenis dan in een periode van „full employment". De rechtstreekse werkloosheidsbestrijding is er in het eerste geval ten zeerste mede gebaat. Werkloosheid vindt haar voornaamste oorzaak in het tekort schieten der koopkrachtige vraag en deze zal tot gelding komen zodra de geldstroom bij de goederenstroom ten achter blijft.

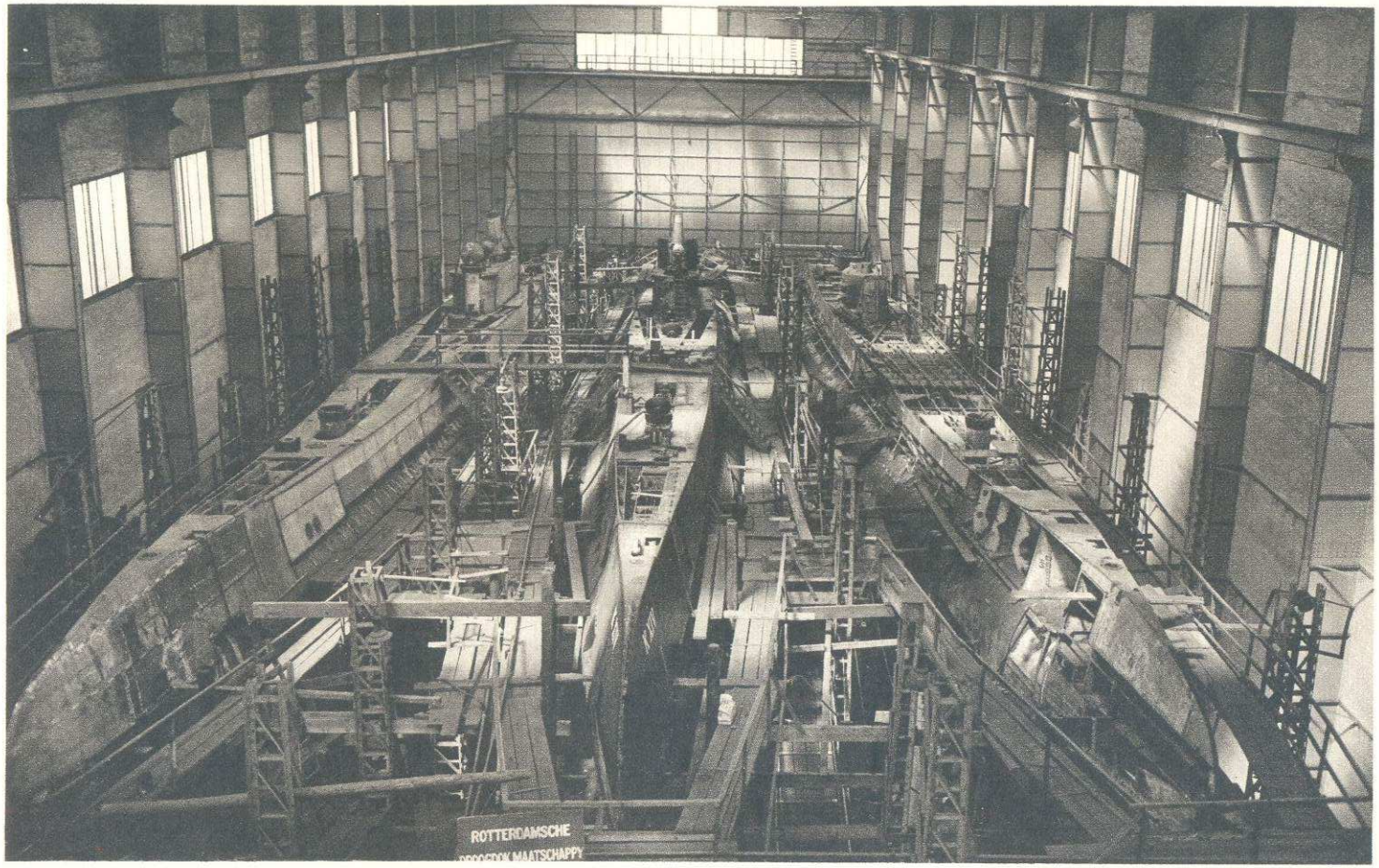
Uitvoering van productieve werken vormt dan het middel bij uitnemendheid om het geld weer te doen rollen. Daarbij is het dan ten zeerste toe te juichen wanneer de Overheid, in de vorm van subsidies, een katalysator vormt, om het economische leven weer op normale toeren te laten draaien.

De investeringsinvloed op de werkgelegenheid blijft niet beperkt tot het directe effect. Degene, die uit hoofde van de investering een inkomen ontvangt, zal dit grotendeels weer besteden en zodoende nieuwe werkgelegenheid scheppen. De betekenis van de bouw van een schip als de *Nieuw Amsterdam*, een groot object!, laat zich dus slechts ten dele afmeten naar het aantal handen, dat bij de bouw van het eerste begin af tot aan de volledige voltooiing werk vindt. In werkelijkheid is de betekenis voor de werkgelegenheid veel groter.

Gekraakte benzine

In de loop van 1935 gaf de Bataafse Petroleum Maatschappij de opdracht voor 4 tanken voor hoge druk, bestemd voor de nieuwe kraakinstallatie voor de productie van benzine, die door haar te Pernis werd gebouwd. Aan het laswerk waren zeer hoge eisen gesteld; onder meer werd de kwaliteit daarvan regelmatig röntgenologisch gecontroleerd. Deze druktanken werden tenslotte in een grote gloei-oven spanningsvrij uitgegloeid. Aan de fabricage werd niet alleen in de werkplaatsen van de R.D.M. doch ook op het bouwterrein te Pernis in belangrijke mate meegewerkt.

Wij moeten melding maken van het feit, dat in dit tijdsbestek de heer J. P. C. van Oudheusden, eerst chef van het machine-reparatiebedrijf, later van de reparatie-afdeling van de „Nieuwe Waterweg", door de dood aan het bedrijf ontviel.



DE EERSTE DRIE DOOR DE R.D.M. VOOR DE KONINKLIJKE MARINE GEBOUWDE ONDERZEEBOTEN, HR. MS. „K XIV", „K XV" EN „K XVI" IN DE ONDERZEEBOOTLOODS IN BOUW, MEI 1932

TWEEDE OPLEVING

Vergeleken met die der vorige jaren, waren in 1936 de algemene vooruitzichten niet slecht. In de loop van dit jaar werd de toestand van het scheepvaartbedrijf dan óók steeds gunstiger en het stijgende aantal orders voor het bouwen van schepen toonde wel aan, dat het vertrouwen in rederskringen gelukkig bezig was een wedergeboorte te beleven.

Over de onveranderlijkheid der materie

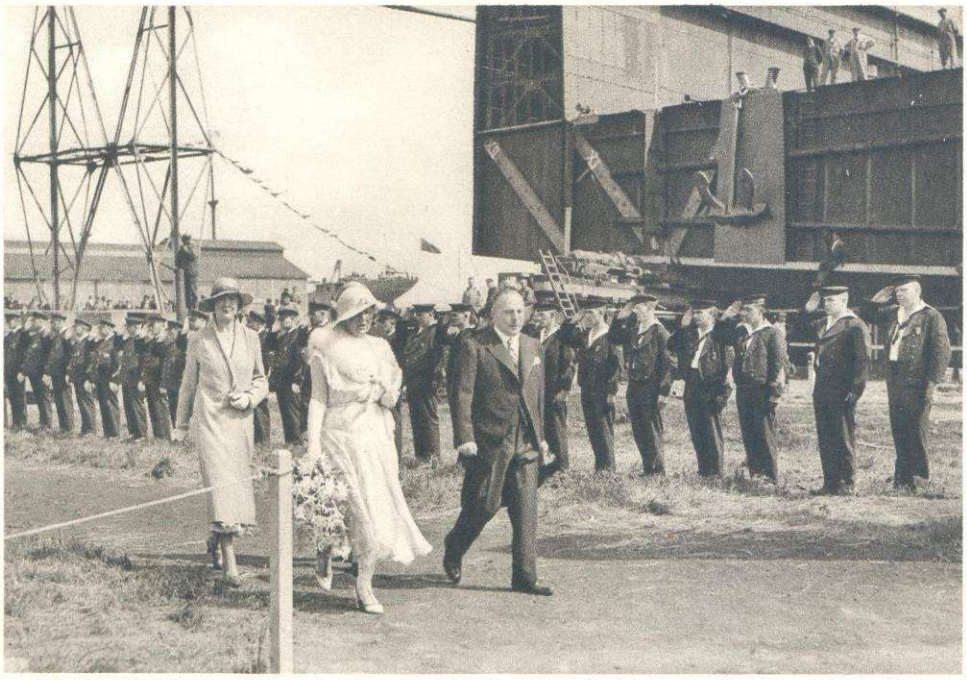
Tot de verbetering van de algemene situatie, zowel voor de scheepvaart als voor de scheepsbouw, droegen niet weinig bij de saneringsmaatregelen, welke men in 1935 op internationaal niveau beraamd en getroffen had. Men was namelijk tot het inzicht gekomen, dat een einde van de in 1930 begonnen scheepvaartcrisis niet denkbaar was alleen via een toeneming van de vervoersbehoefte. De subsidies voor scheepvaart en scheepsbouw dreigden tot een permanente ontwrichting van de vrachtenmarkt te leiden. Een drastisch ingrijpen ten aanzien van de vervoerscapaciteit behoorde dan ook tot de dringende noodzakelijkheden. In 1935 kwamen Engeland (British Shipping Assistance Act) en Japan, de twee grootste zeevarende mogendheden, die zich aan het euvel der subsidies hadden schuldig gemaakt, overeen, dat in den vervolge de steunverlening bij de bouw van trampschepen slechts zou geschieden, indien gelijktijdig het tweevoud van de te bouwen tonnage gesloopt zou worden. En modernisering van bestaande schepen mocht alleen plaats vinden wanneer terzelfder tijd een even grote tonnage de weg van alle aardse roem zou gaan en tot oud roest worden verklaard. Sic transit gloria mundi... maar deze bepaling herinnert ons tegelijkertijd aan het wijsgerige stelsel dat de onveranderlijkheid der materie leraart!

Anderhalf millioen nagels!

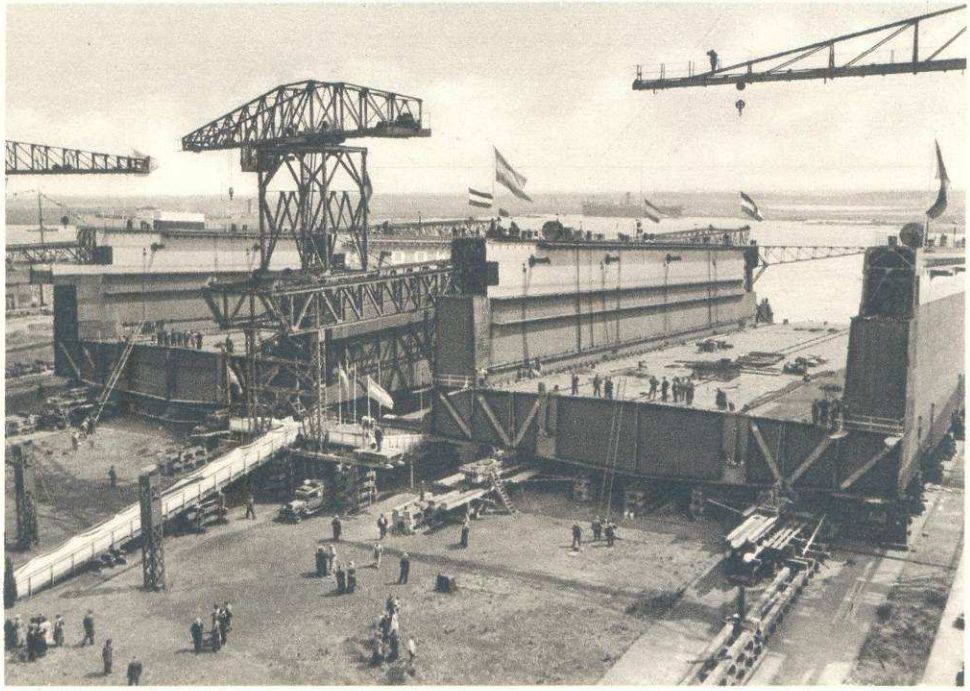
In Juli 1936 kreeg de maatschappij een illuster bezoek. Het waren de Ministers dr H. Colijn, prof. dr ir H. C. J. A. Gelissen, mr P. J. Oud, mr dr L. W. Deckers, Jhr ir O. C. A. Lidt de Jeude en de oud-Ministers Jhr mr dr H. A. van Karnebeek en mr M. P. L. Steenberghe, die hun belangstelling kwamen tonen voor de in aanbouw zijnde *Nieuw Amsterdam*. Er waren toen reeds meer dan tienduizend ton staal en bijna anderhalf *millioen* nagels aan verwerkt!

De tewaterlating, op 12 November 1936, van de tanker *Ensis* voor de Anglo Saxon Petroleum Company was, behalve het heugelijke feit zelf, ook enigermate te beschouwen als een generale repetitie. Deze betrekkelijk kleine schepen laat men bij de tewaterlating vrij van de helling lopen om ze, eenmaal te water, door middel van in de rivier gelegde peuren en ankers te remmen en tegelijk rond te zwaaien. Met het oog op de tewaterlating van de *Nieuw Amsterdam* werd de *Ensis* bij wijze van voorstudie echter geremd door trossen kettingen, naast het schip op de helling neergelegd. Het experiment slaagde volkomen.

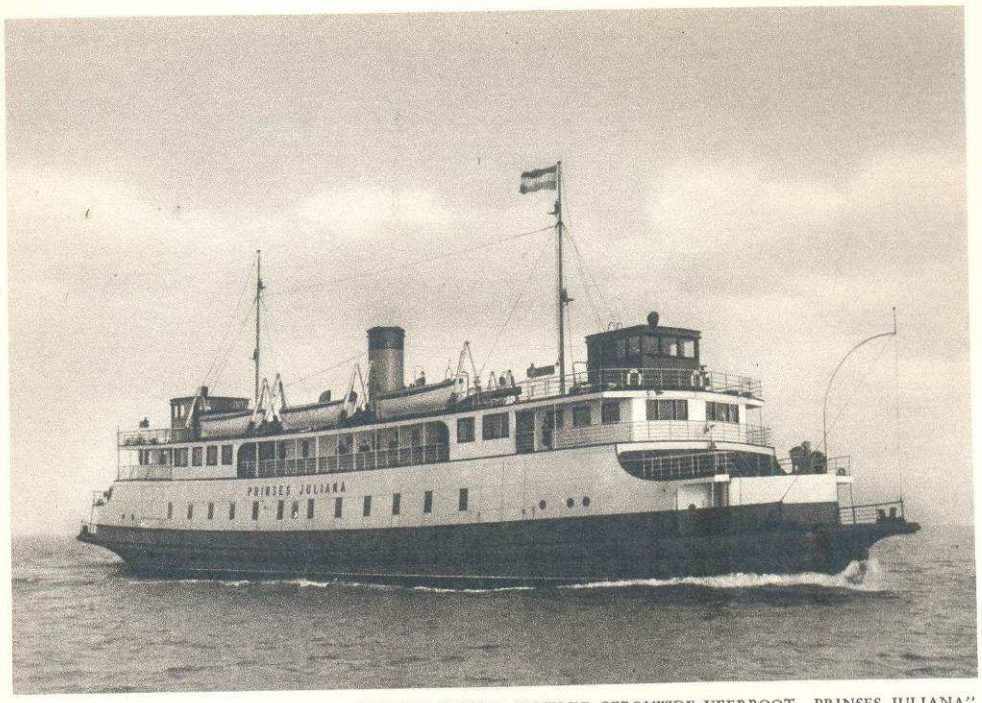
Een verheugend feit was het, dat de uitbreidingen en moderniseringen der



H.K.H. PRINSES JULIANA BEZOEKT DE N.V. SCHEEPSBOUW MAATSCHAPPIJ „NIEUWE WATERWEG" OP 7 JUNI 1933, TENEINDE DE TWEE DELEN VAN HET 15.000 TONS DOK ACHTEREENVOLGENS TE WATER TE LATEN



DE TWEE DELEN VAN HET 15.000 TONS DOK GEREED VOOR DE TEWATERLATING



DE VOOR DE PROVINCIALE STOOMBOOTDIENST WESTER SCHELDE GEBOUWDE VEERBOOT „PRINSES JULIANA" MET DIESEL-ELECTRISCHE VOORTSTUWING OP DE PROEFTOCHT, 22 DECEMBER 1931

werf bijtijds waren geschied en men thans geheel gereed was om de grote opleving, welke als het ware met vliegende vaandels en slaande trommen opmarcheerde, een waardige ontvangst te bereiden.

Door koninklijke hand het element tegemoet

10 April 1937! Le jour de gloire est arrivé! De *Nieuw Amsterdam* zou te water gelaten worden. Wanneer wij schreven, dat er op de werf geen nerveuze spanning heerste, zouden wij de waarheid geweld aandoen.

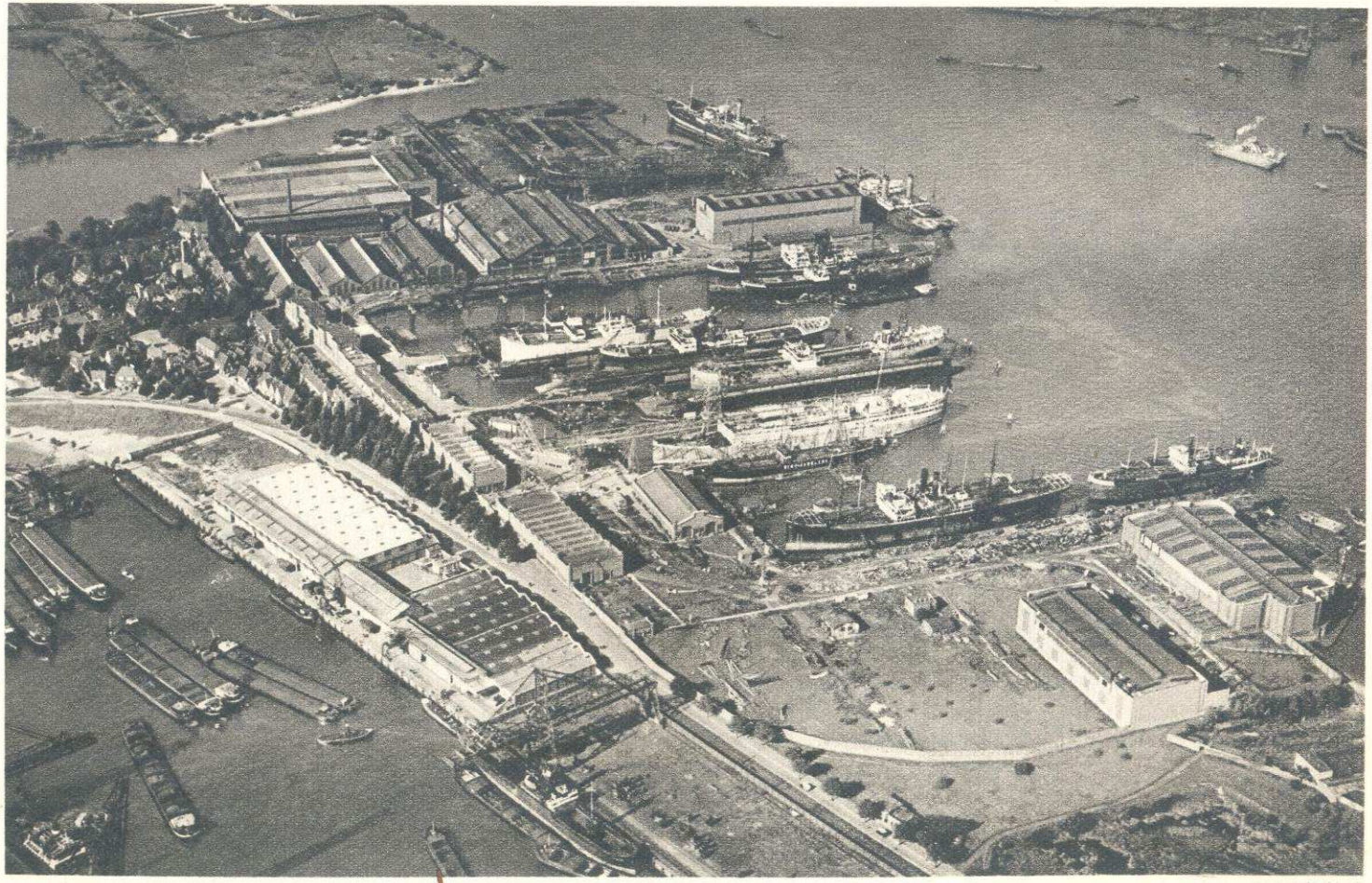
De gebruikelijke veiligheidsmaatregelen, die tijdens de bouw van een schip op de helling in acht genomen en omvattender worden naarmate het tijdstip der tewaterlating dichterbij komt, lieten uiteraard niets te wensen over. De voorbereidingen tot de ontvangst van H.M. Koningin Wilhelmina, Die Zich bereid verklaard had de doopplechtigheid te verrichten, waren tot in de geringste kleinigheden geregeld.

Toen de uittocht van de duizenden belangstellenden naar de werf aanving, had Moeder Natuur geweigerd een feestgewaad aan te trekken. Een sterke zuidwestenwind blies door de regen en verwekte een reusachtige fontein. Over de hoge tribunes lag een dak van glimmende regenschermen. Triest weer, voorwaar, maar bestaat er niet een oude volkswijsheid die zegt, dat bij belangrijke gebeurtenissen . . . regen een zegen is?

Precies tien minuten vóór half vier betrad Hare Majesteit, begeleid door de

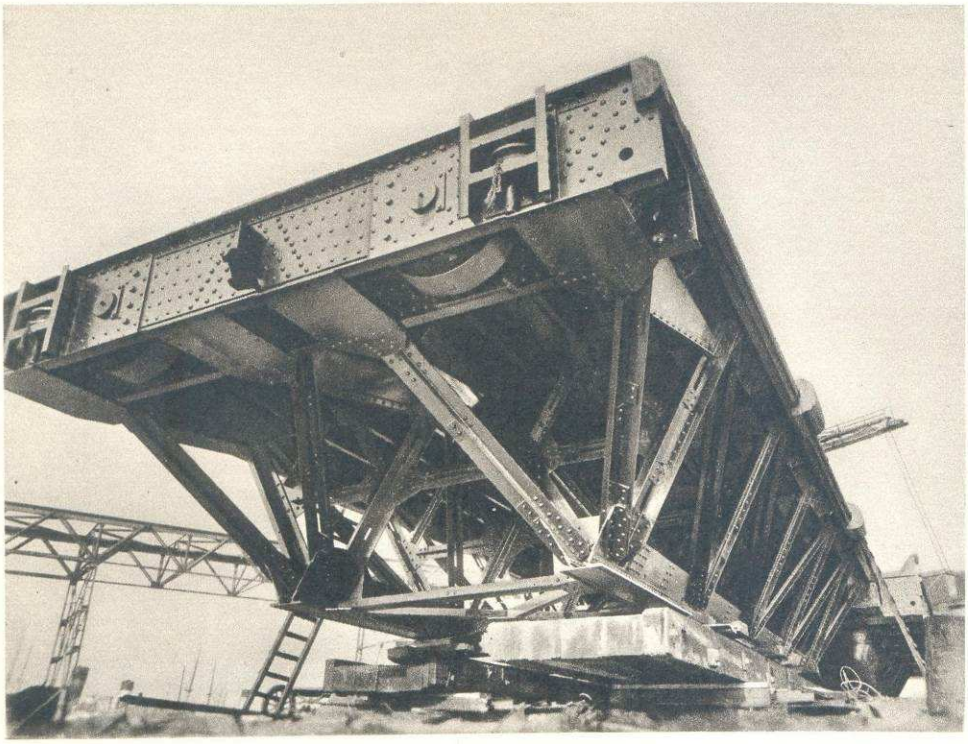
DE EERSTE HELFT VAN HET 15.000 TONS DOK GLIJDT TE WATER

LUCHTFOTO K.L.M.

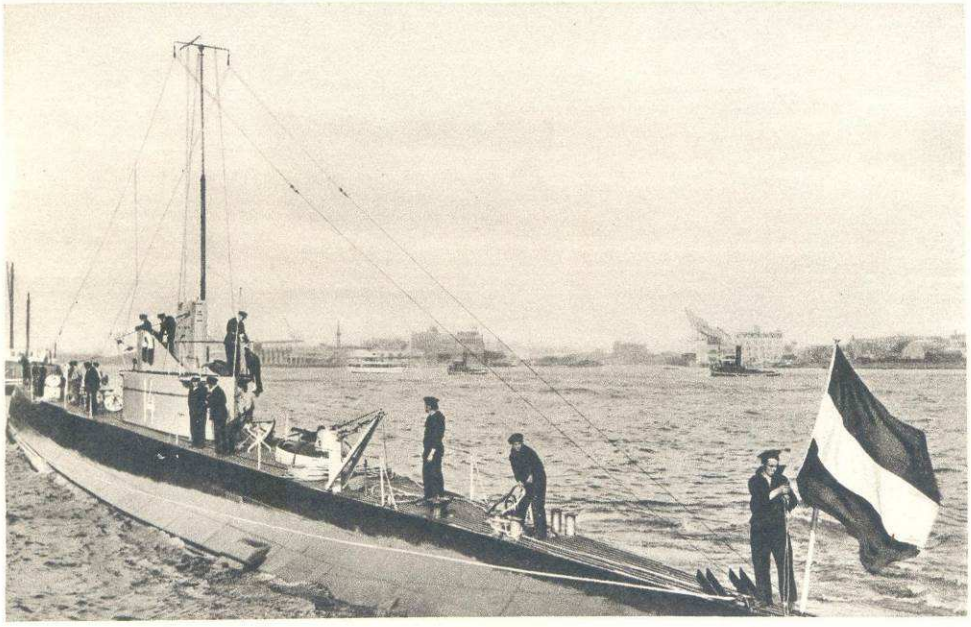


HET BEDRIJF IN 1934

LUCHTFOTO K.L.M.



EEN VAN DE VIJF IN 1933 VOOR DE RIJKSWATERSTAAT GEBOUWDE HEFDEUREN VOOR DE SLUISWERKEN IN HET VERBINDINGSKANAAL TUSSEN MAAS EN WAAL TE ST. ANDRIES



HR. MS. ONDERZEEBOOT „K XIV" OP PROEFTOCHT IN JANUARI 1933

heer D. C. Endert Jr, het terrein van de werf en begaf zich onder het luide gejuich van de menigte naar de eretribune, welke tegenover de voorsteven van de *Nieuw Amsterdam* opgericht was. Op het platform liet de Koningin zich door de heer W. van der Vorm, president-commissaris van de Holland-Amerika Lijn en de heer Endert enige inlichtingen geven. Een ogenblik, nadat de Koningin vooruit getreden was en de heer Endert Haar uitgelegd had hoe de beletselen, welke het schip nog aan de helling bonden, weggenomen moesten worden, zag Hare Majesteit vol stille bewondering op naar het hoge zee-gebouw vóór Haar. Om zes minuten over half vier kapte de Koningin de klinkdraad door. Een doffe slag tegen de scheepswand en uit een in bloemen gehulde fles schuimde de champagne... Toen brak een kort moment van intense spanning aan – men kon, om het met de dichter te zeggen, een speld in de wereld horen vallen. En daarna geschiedde het, als het wonder van de bliksemsnelle ontkieming van een Japanse toverplant: de hoge zwarte scheepsromp bewoog, eerst langzaam, dan al sneller en sneller, en de *Nieuw Amsterdam* baande zich een weg naar zijn element, waar in de toekomst mensen naast God schippers op hem zouden zijn!

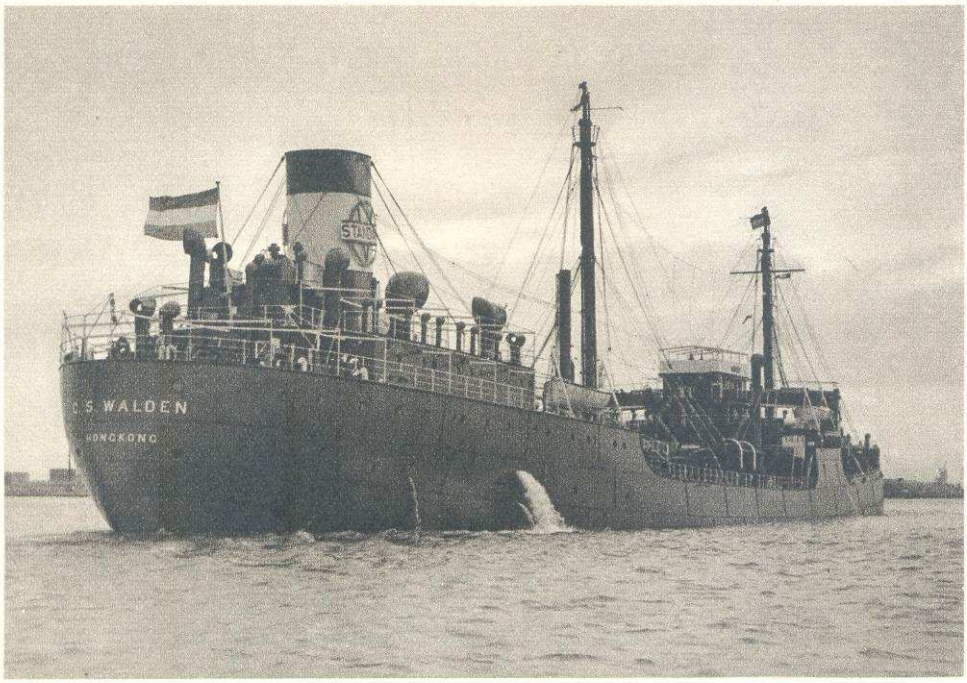
Een gejubel drong door regen en wind en sloeg tegen de hemel..., de sirenes loeiden hun vreugde over de rivier, die daar groot en onsterfelijk lag... één gemeenschappelijke machtige ontroering maakte voor enkele ogenblikken duizenden en duizenden mensen tot broeders... Het schone ambacht, dat de mens van hogerhand als een genade geschonken is, had in staal weer een aardse uitdrukking gevonden. Mijn schilt ende betrouwen sijt Gij, o God, mijn Heer...

Na de tewaterlating richtte de heer Endert in een tot ontvangstzaal ingerichte loods het woord tot H.M. de Koningin, waarbij hij Haar hartelijk dankte voor haar bereidwilligheid, om de doop van de *Nieuw Amsterdam* te verrichten. De Koningin beantwoordde deze woorden met het opheffen van haar glas en een dronk uit te brengen op het welzijn en de gelukkige vaart van het nieuwe schip. Vervolgens werd nog gesproken door de heer W. van der Vorm en prof. dr ir H. C. J. A. Gelissen.

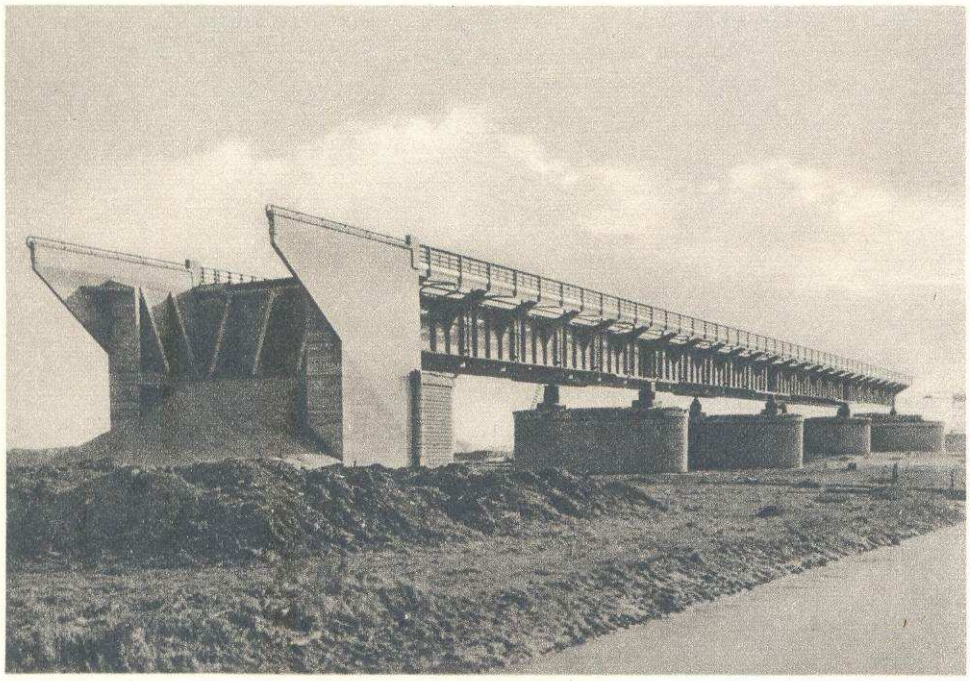
In de benoeming van de heer D. C. Endert Jr tot ridder in de Orde van de Nederlandsche Leeuw (tot officier in de Orde van Oranje-Nassau was hij reeds in 1930 benoemd), werd niet alleen hij, maar in feite de gehele R.D.M. geëerd. Dit was zeer zeker het standpunt van de benoemde zelf. Trouwens, elk huldebetoon aan hem persoonlijk – wij menen dit hier in de herinnering te mogen brengen – heeft de heer Endert zo verstaan en uit deze opvatting sproot zijn lijfspreuk: „Wij staan allen op de schouders van anderen".

8 Oorlogsschepen

Begin 1938 waren in bouw voor de Koninklijke Marine: 2 torpedobootjagers, 4 onderzeeboten, 1 artillerie instructie-vaartuig, terwijl in hetzelfde voorjaar opdracht voor de bouw van een kruiser werd ontvangen. De proefnemingen met de voor Poolse rekening gebouwde onderzeeboot *SEP* verkeerden toen in het eindstadium. Naast bovengenoemd programma waren er toen niet minder dan 10 bouwopdrachten, in hoofdzaak tankschepen, in bewerking, en wel alle voor Nederlandse rekening.



HET MOTORTANKSCHIP „G. S. WALDEN", 10627 R.T.B., GEBOUWD VOOR DE STANDARD VACUUM OIL COMPANY OP DE PROEFTOCHT IN AUGUSTUS 1935



DE VERKEERSBRUG OVER DE LEK TUSSEN VIANEN EN VREESWIJK, WAARVOOR DE HOOFDLIGGERS DOOR DE R.D.M. WERDEN VERVAARDIGD

De proefvaart van de „Nieuw Amsterdam"

Van 21 tot 24 Maart 1938 werd met volledig succes de technische proeftocht van de *Nieuw Amsterdam* gehouden. Het bleek, dat het schip gemakkelijk te besturen en zo goed als trillingvrij was. De gecontracteerde snelheid van 20½ mijl werd nog belangrijk overtroffen!

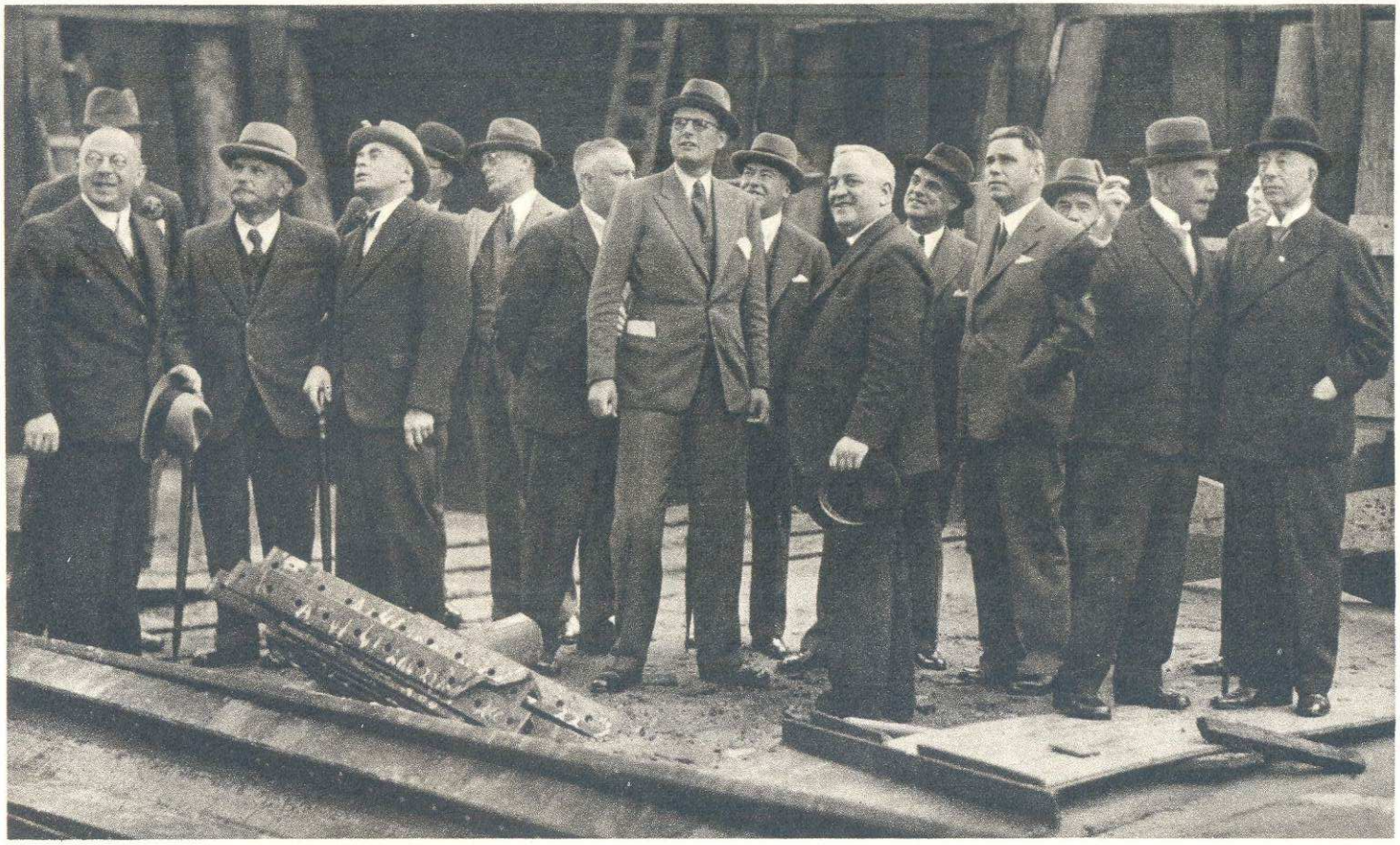
Veertien dagen later kwam de Koningin het schip, dat Zij gedoopt had, in ogenschouw nemen, hetgeen opnieuw bewees hoe, wat wij eerder in dit boek schreven, Oranje en alles wat met de zee te maken heeft verweven zijn. Op 23 April koos de *Nieuw Amsterdam* zee voor de officiële proefvaart, die – wij kunnen het met een gerust hart zwart op wit zetten – een triomftocht geworden is. Op de Willemskade, Westerkade en Parkkade hadden zich ontelbare kijkers verzameld. Auto's reden af en aan, om de ongeveer 750 genodigden voor de proeftocht naar de ontvangsthal der Holland-Amerika Lijn te brengen. Onder de medereizigers bevonden zich acht ministers, de commissaris der Koningin in Zuid-Holland, de vice-voorzitter van de Raad van State, vertegenwoordigers der Koninklijke Marine, de burgemeesters van Rotterdam, 's-Gravenhage en Schiedam, voorzitters en secretarissen van de Kamers van Koophandel van Amsterdam en Rotterdam, alsmede de directies van vele binnen- en buitenlandse rederijen en scheepswerven.

Op zee gekomen schetste de heer D. C. Endert Jr in het kort de geschiedenis van de *Nieuw Amsterdam* van het ogenblik af, dat het schip te water gelaten was en droeg vervolgens, na woorden van warme erkentelijkheid aan al zijn medewerkers te hebben gewijd, het vaartuig aan de directie van de Holland-Amerika Lijn over. Een telegram werd verzonden aan de Koningin. De directeur der Holland-Amerika Lijn, de heer W. H. de Monchy en de president-commissaris van deze onderneming, voerden nog het woord. Daarna verrichtte dr H. Colijn de symbolische handeling van het hijsen der rederijvlag. Op 10 Mei maakte de *Nieuw Amsterdam*, onder commando van gezagvoerder J. J. Bijl, zijn maidentrip naar New York. Het bleek – en dit is het belangrijkste van alles – dat het een buitengewoon goed zeeschip was, dat overal waar het zich vertoonde, grote belangstelling trok en bij de passagiers een uitmuntende naam kreeg.

De vleugels wijder ontvouwd

Verbouwingen waren aan de orde van de dag. Reeds in 1927 waren de eerste plannen tot uitbreiding van de kantoren gemaakt en vier jaren daarna werden de funderingen gelegd, om het kantoorgebouw op 5 verdiepingen te brengen en een betonnen toren te bouwen voor het bewaren der dagelijkse archieven. In September waren deze voorgenomen werken nagenoeg gereed. Hierdoor verkreeg de heer J. L. G. Stubbé, die eind 1922 als hoofdboekhouder in dienst der maatschappij was getreden en die in dit jaar benoemd was tot algemeen procuratiehouder met de persoonlijke titel van administrateur, een waardige behuizing voor zijn afdeling.

Inmiddels was ook de vergroting van de draaierij geheel en de verbouwing der gereedschapsmakerij bijna voltooid. Verder bestonden er sinds lang plannen voor uitbreiding van de smederij, welke in de maand November 1938 enerzijds leidden



HOOG BEZOEK AAN DE IN BOUW ZIJNDE „NIEUW AMSTERDAM" O.A. (V.L.N.R.) IR A. KNAPE, MR P. DROOGLEVER FORTUYN, MINISTER MR P. J. OUD, S. VAN WEST, WILLEM RUYS, JOHN P. TAYLOR, F. C. BOUMAN, MINISTER PROF. DR IR H. C. J. A. GELISSEN, D. C. ENDERT JR EN MINISTER DR H. COLIJN. (NIET OF TEN DELE ZICHTBAAR ZIJN MINISTER MR DR L. W. DECKERS, MINISTER JHR IR O. C. A. LIDT DE JEUDE, OUD-MINISTER JHR MR DR H. A. VAN KARNEBEEK EN OUD-MINISTER MR M. P. L. STEENBERGHE)

tot opoffering van de bestaande inrichting en de grote stoomhamer, anderzijds tot de bouw van een geheel nieuwe grofsmederij met zeer zware kranen, waarin een hydraulische smeedpers van niet minder dan 3300 ton werd geplaatst met de hierbij behorende met olie gestookte smeed- en gloeiovens. De inrichting was er op berekend stalen smeedblokken tot een gewicht van 80 ton te verwerken, terwijl de pers bovendien geschikt was om zware pantserplaten te buigen.

In October – de oorlogsschaduwen waren reeds over de wereld gevallen en werden bij de dag groter en dreigender – werd de maatschappij weer ingeschakeld in de munitiefabricage. Het Ministerie van Oorlog verleende haar de opdracht tot het gieten en bewerken van granaten en het bewerken van kanonlopen.

Tenslotte memoreren wij hier nog, dat in 1938 directeur ir A. Knape benoemd werd tot officier in de Orde van Oranje-Nassau.

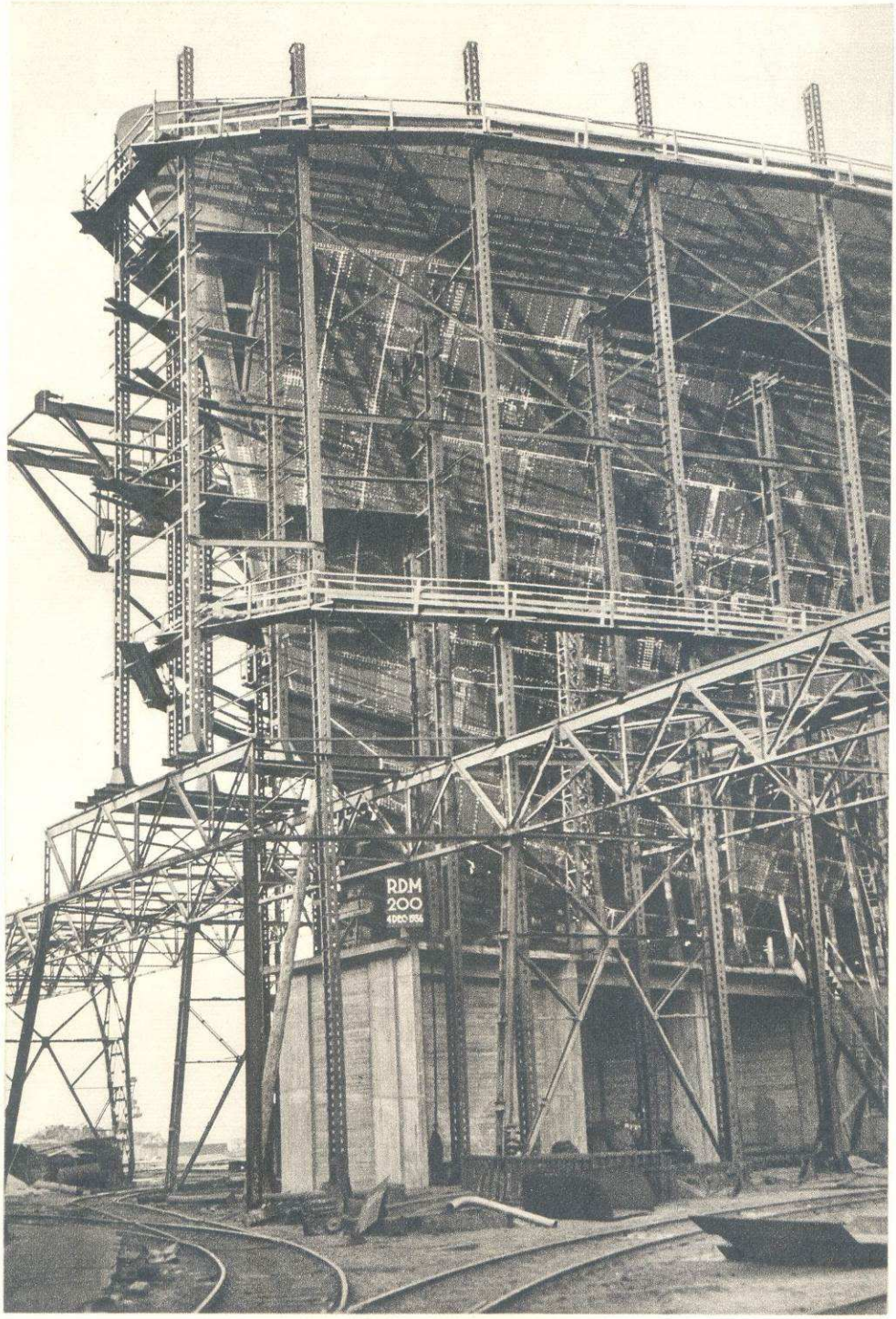
De macht van het gerucht

In Februari 1939 – München was achter de rug, maar geen sterveling voelde zich gerust – kreeg men de opdracht tot het bouwen van een beschermde kruiser. Ook Wilton-Fijenoord ontving zulk een order. De machines van beide schepen zouden worden gebouwd door de Koninklijke Maatschappij „De Schelde" te Vlissingen.

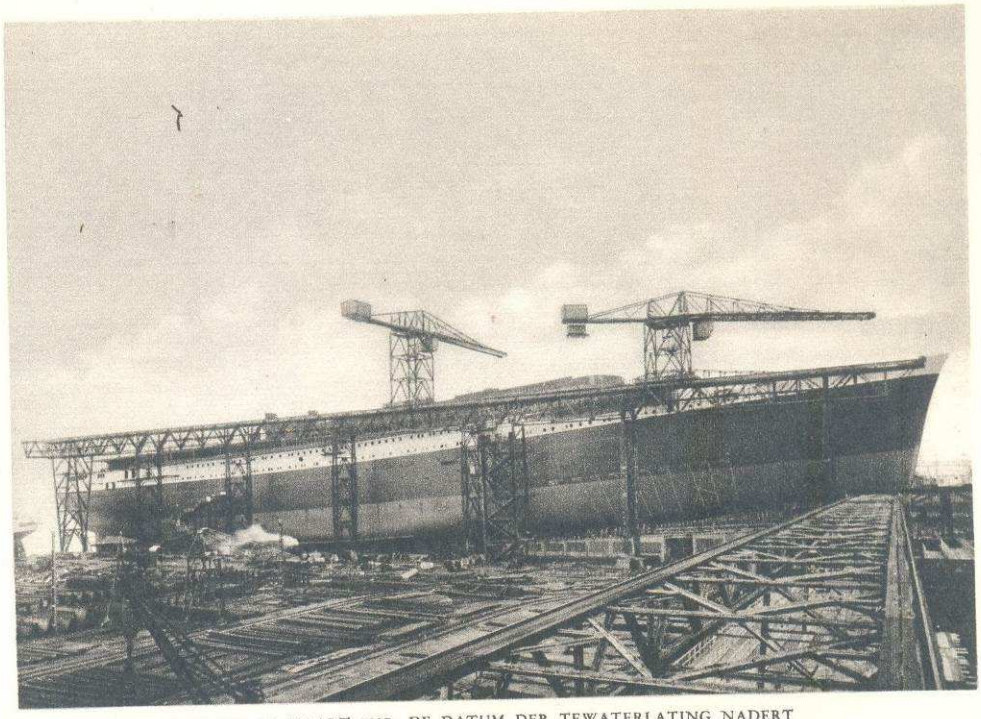
Het onweer komt nader

Voorbereidingen werden getroffen voor het aanmaken van kanonnen. Bij de „Nieuwe Waterweg" werd een machinale vormerij ingericht voor het produceren van gietijzeren granaten. De R.D.M. was thans aangewezen als kernfabriek voor deze categorie van werk.

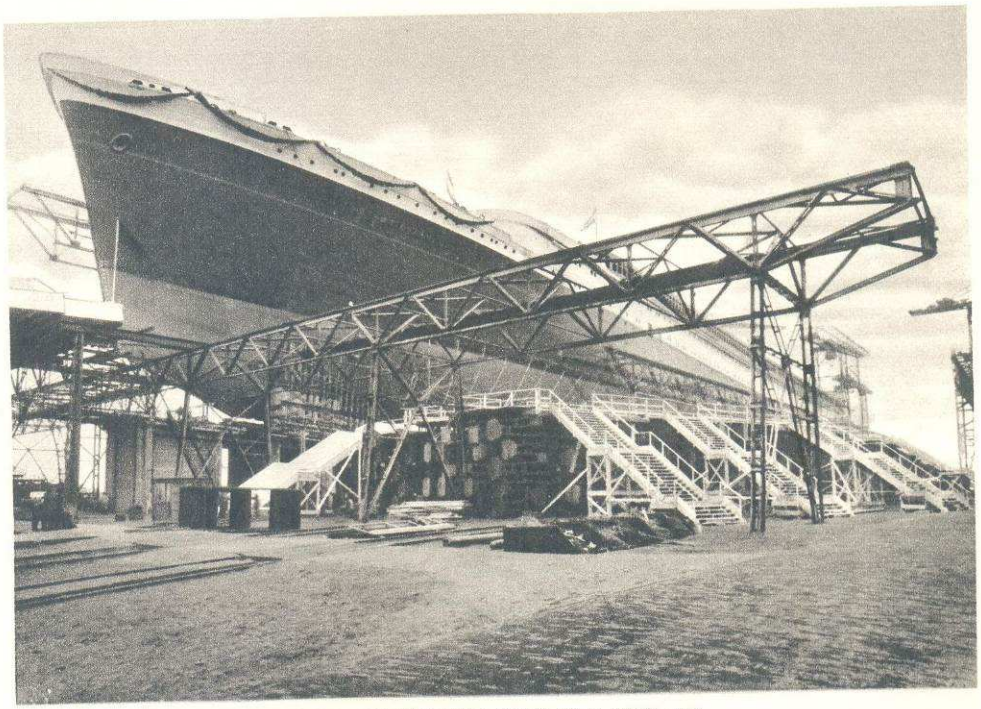
Dit hoofdstuk zou stellig onvolledig zijn – onvolledig is het tòch, want in elk gedenkboek is een zekere beknoptheid geboden – wanneer wij onvermeld lieten, dat op 12 April 1939 Z.K.H. Prins Bernhard der Nederlanden een bezoek aan de werf bracht tot bezichtiging van het bedrijf, waarvoor ook Hij grote belangstelling had.



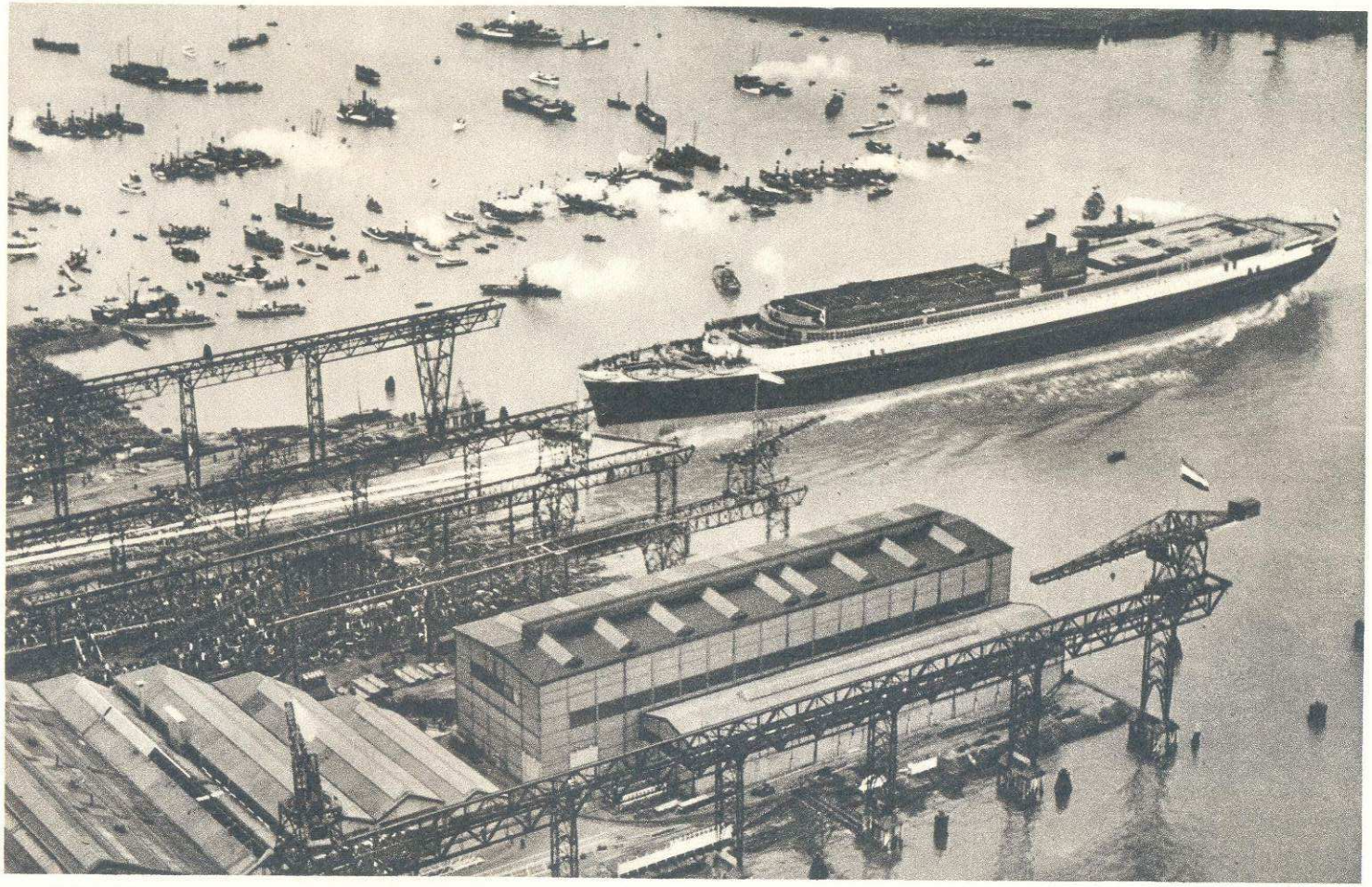
HET VOORSCHIP VAN DE „NIEUW AMSTERDAM", EIND 1936



DE „NIEUW AMSTERDAM" IN MAART 1937; DE DATUM DER TEWATERLATING NADERT



DE „NIEUW AMSTERDAM" EVEN VOOR DE TEWATERLATING OP 10 APRIL 1937

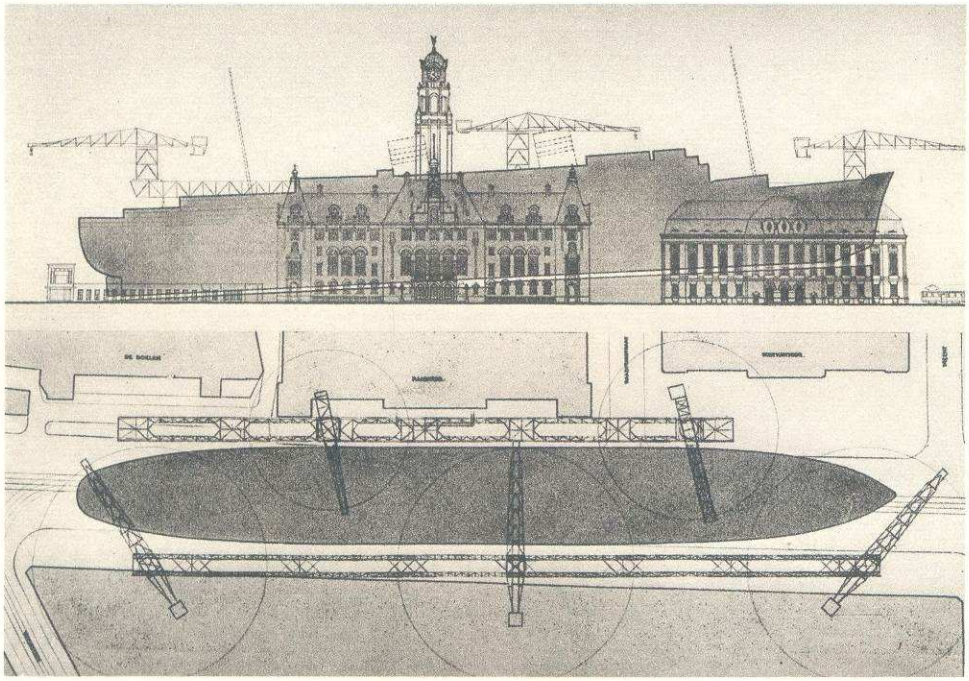


DE „NIEUW AMSTERDAM", EVEN NA DE TEWATERLATING IN ZIJN VAART GEREMD DOOR MIDDEL VAN STAALDRADEN

LUCHTFOTO K.L.M.

DE BELANGSTELLING OP DE WAL ZOWEL ALS OP DE RIVIER BIJ DE TEWATERLATING VAN DE „NIEUW AMSTERDAM"

NADAT H.M. KONINGIN WILHELMINA DE „NIEUW AMSTERDAM" TE WATER HEEFT GELATEN, WORDT ZIJ UITGELEIDE GEDAAN DOOR DE HEER D. C. ENDERT JR; RECHTS BOVEN HET BIJLTJE, DAT H.M. BIJ DE TEWATERLATING GEBRUIKTE EN DAT HAAR TEN GESCHENKE WERD GEGEVEN



EEN VERGELIJKING VAN DE „NIEUW AMSTERDAM" MET HET STADHUIS EN HET POSTKANTOOR OP DE COOLSINGEL TE ROTTERDAM

DE TWEEDE WERELDOORLOG

Op 4 September 1939 werd, voor de tweede keer binnen vijf-en-twintig jaren, het sein gegeven om het oude Europa in brand te steken. De personeelsbezetting der R.D.M. bedroeg toen rond 3900 man en hiervan werden er 539 onder de wapenen geroepen om, wanneer ook voor Nederland het uur der beproeving zou aanbreken, de oude grenzen te verdedigen. De vergoeding, welke de gemobiliseerden van rijkswege genoten, werd door de R.D.M. aangevuld tot het bedrag van hun werkelijke loon.

Hoe was bij het uitbreken van de oorlog de algemene situatie? De reparatieafdeling was nog redelijk goed bezet met veelal grote werken, maar men zag toch aankomen, dat, als gevolg van de tragische status, waarin Europa weder was komen te verkeren, met ernstige en vermoedelijk niet opwekkende wijzigingen rekening gehouden moest worden.

Wij hebben met elkaar veel bereikt . . .

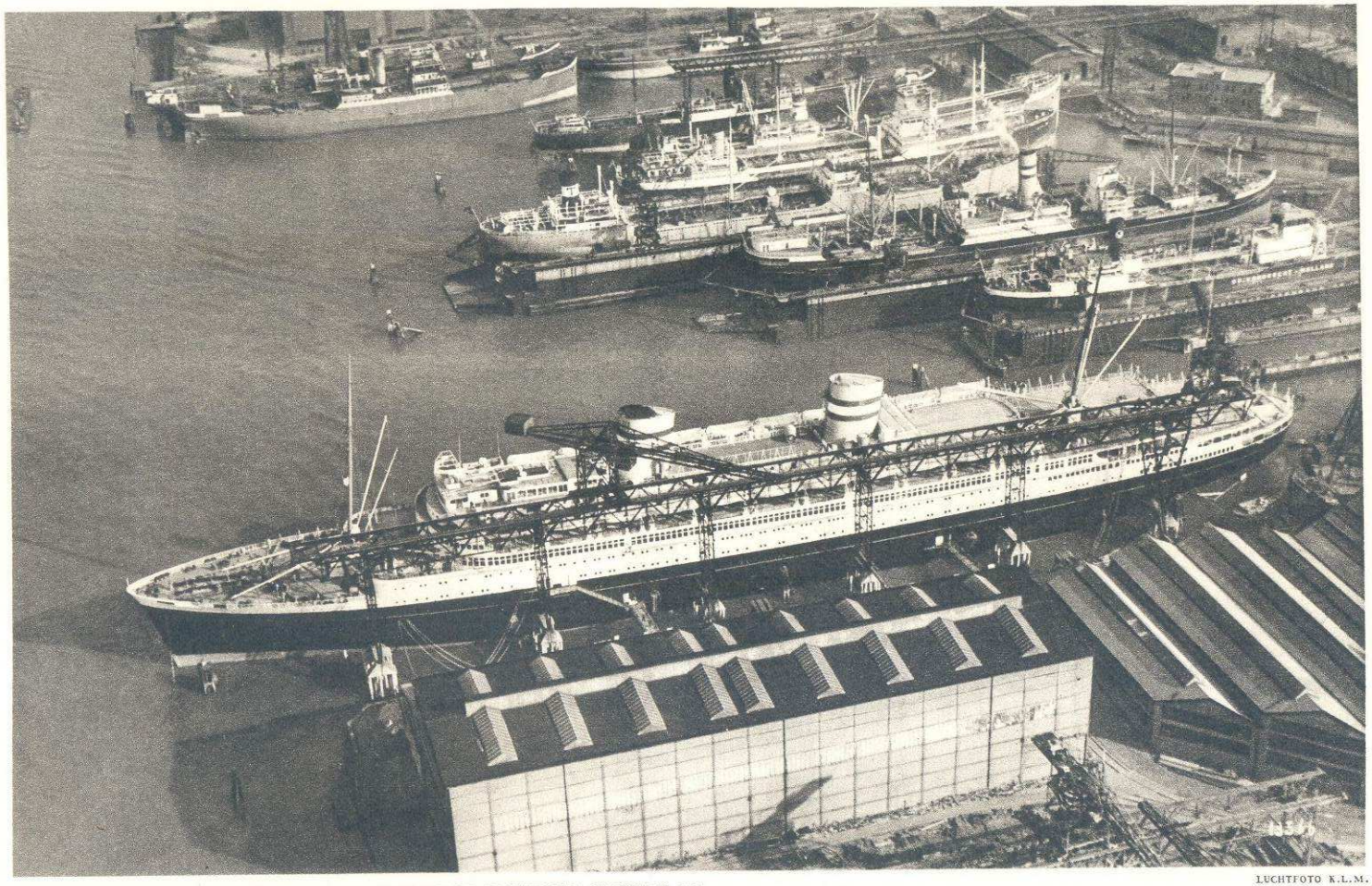
Op 1 November 1939 werd onder buitengewoon grote belangstelling het feit herdacht, dat de heer D. C. Endert Jr vóór vijf-en-twintig jaren aan de maatschappij werd verbonden. De heer A. J. M. Goudriaan, president-commissaris, noemde het in zijn feestrede geen gelukkig toeval, dat op die dag, evenals een kwart-eeuw tevoren, de legers der volken op het slagveld tegenover elkaar stonden. Spreker stelde vast, dat door het grote inzicht en het fijne organisatie-talent van de jubilaris het oorspronkelijk bescheiden bedrijf uitgegroeid was tot één der eerste scheepswerven van Europa, en beklemtoonde hoe de heer Endert steeds de laatste zou zijn, om de eer voor deze grootse ontwikkeling alleen voor zich op te eisen – de jubilaris immers was er van doordrongen, dat een dergelijke groei en bloei slechts bereikt konden worden indien werd beschikt over een staf van bekwame en vaardige medewerkers. Ook ir A. Knape voerde het woord en getuigde voor het forum van het ganse bedrijf, dat het personeel, van hoog tot laag, in de heer Endert de . . . eerste voorwerker zag! Door middel van een aardige grafiek stelde de heer Knape de gang van zaken bij de R.D.M. sedert de komst van de heer Endert in het licht.

Namens het personeel, gepensionneerden en weduwen sprak baas Van der Reyden en bood een door Karel van Veen geschilderd portret van de jubilaris aan, alsmede een plaquette van het bedrijf.

De heer Endert zelf eindigde zijn toespraak met de woorden: „Wij hebben met elkaar veel bereikt en ik dank U allen voor het deel, dat U daarin hebt genomen!"

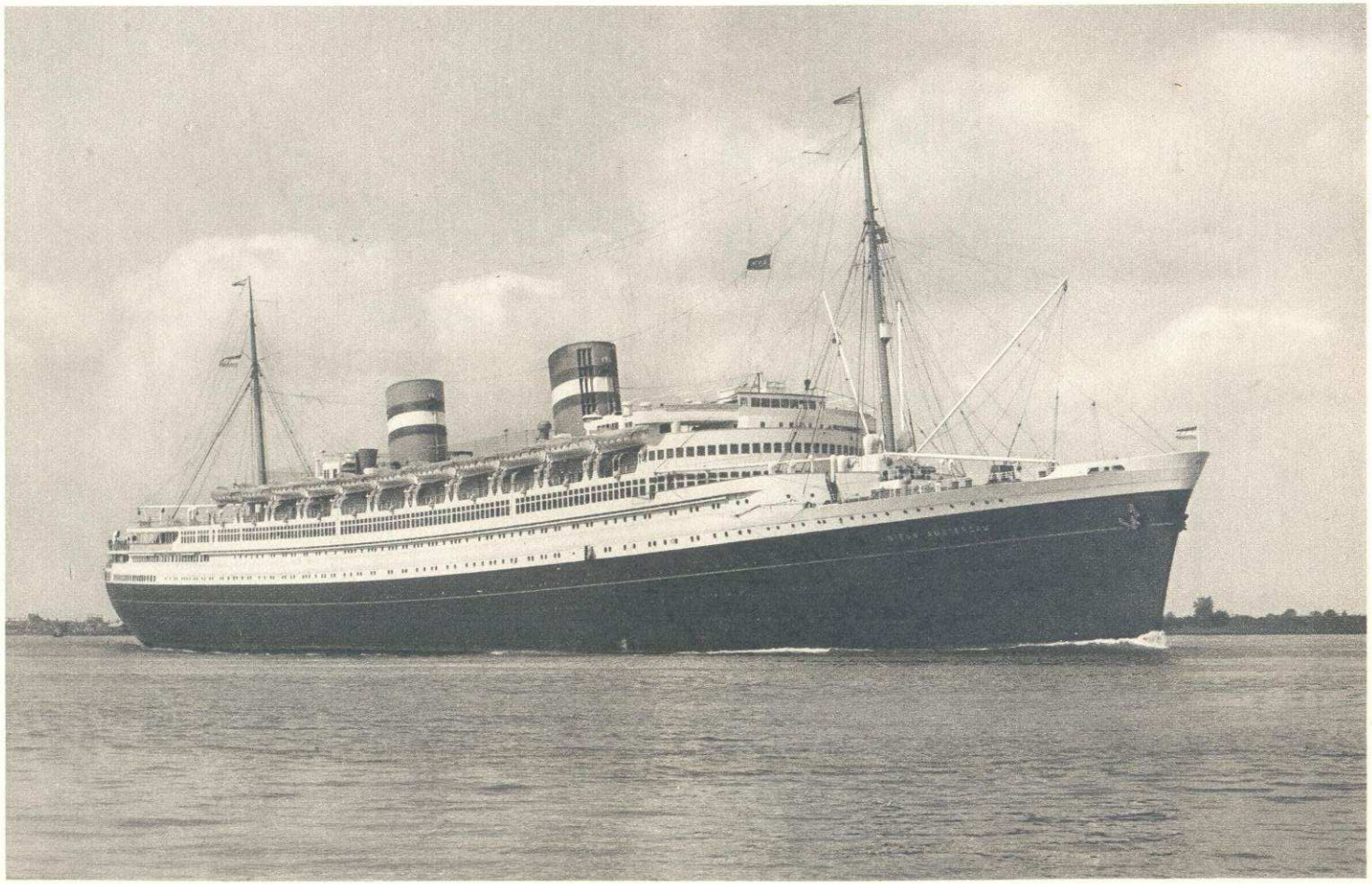
Mars regeert het uur!

Wij kunnen uit „Wallenstein's dood" de woorden overnemen, dat Mars het uur regeerde. Want bij het einde van het jaar 1939 was het op de werf de god van de Oorlog, die de maat sloeg. Vier onderzeeboten, twee torpedobootjagers en een kruiser waren onder handen en verder nam het vervaardigen van granaten veel van de werkplaatsen in beslag.

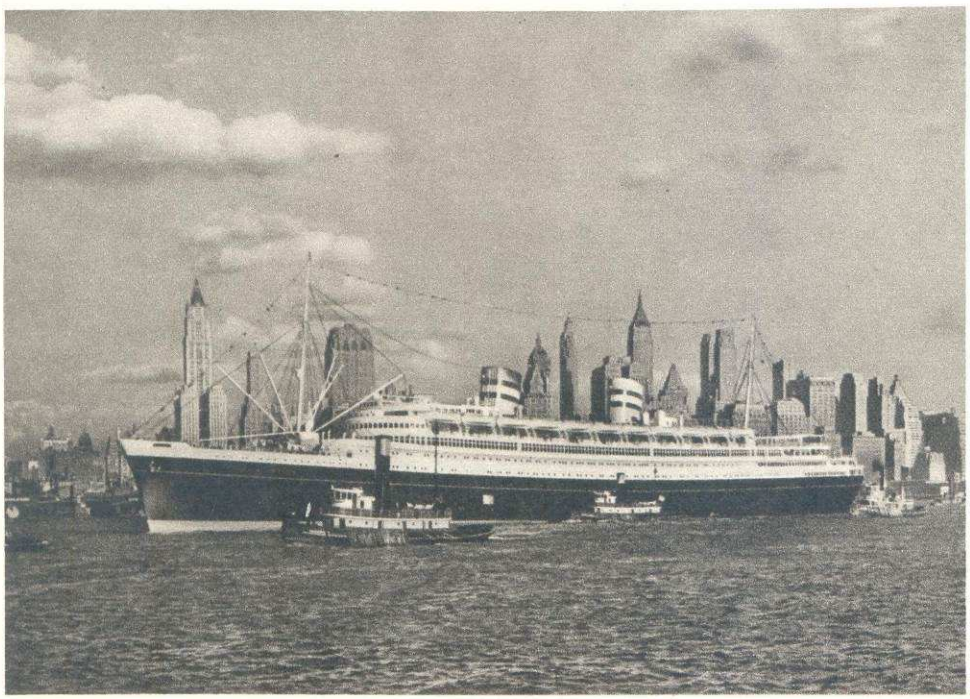


DE „NIEUW AMSTERDAM" WORDT AAN DE AFBOUWKADE AFGEWERKT, FEBRUARI 1938

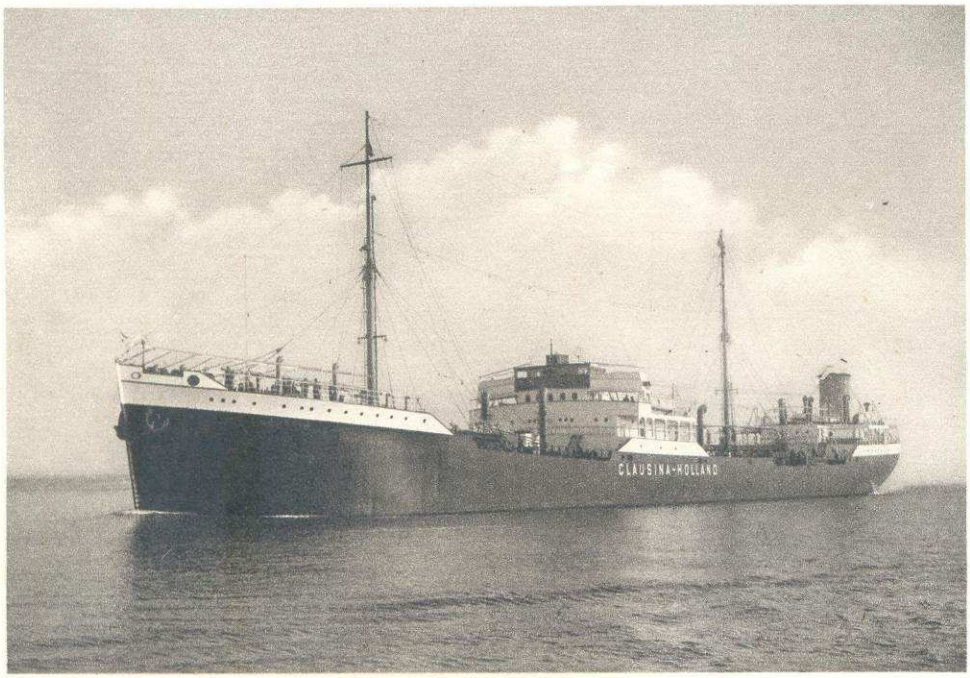
LUCHTFOTO K.L.M.



HET DUBBELSCHROEF TURBINE-STOOMSCHIP „NIEUW AMSTERDAM", 36.667 R.T.B., GEBOUWD VOOR DE HOLLAND-AMERIKA LIJN, IN DE VAART



ONTVANGST VAN DE „NIEUW AMSTERDAM" TE NEW YORK OP 16 MEI 1938, NA ZIJN „MAIDEN TRIP"



HET MOTORTANKSCHIP „CLAUSINA", 8028 R.T.B., GEBOUWD VOOR DE N.V. PETROLEUM MAATSCHAPPIJ LA CORONA (KONINKLIJKE SHELL) TIJDENS DE PROEFTOCHT OP 25 OCTOBER 1938

10 Mei 1940!

Het jaar 1940 bewoog zich langzaam maar zeker, en soms met ingehouden adem, naar de wellicht meest tragische datum, die de Nederlandse geschiedenis heeft aan te wijzen.

Intussen overleed op 20 Maart de heer G. M. Chambers, hoofdingenieur Scheepsbouw, wiens plaats ingenomen werd door ir K. van der Pols, die tevens tot procuratiehouder werd benoemd. Tussen zijn drukke werkzaamheden zette de heer van der Pols zijn scheepsbouwstudies voort; in 1935 had hij zijn candidaatsexamen scheepsbouw aan de Technische Hogeschool te Delft met goed gevolg afgelegd.

10-14 Mei 1940!

In de nacht van 10 Mei werden wij door de vijand op eigen erf overrompeld! Maar Nederland bood weerstand. En toen: boven Rotterdam vlogen de stalen kraaien òp ten hemel en ontlastten zich onder de eeuwig-neutrale zon van hun bommen. Weinige uren later was de fiere stad aan de Maas een dodenstad gelijk geworden, waarvan een dichter getuigde: „Ik dwaalde later langs de catacomben, als bij een gruwbare toverslag ontstaan, en meer dan veertien slapeloze nachten heb ik de toren elk uur horen slaan!"

De werf en het Tuindorp Heyplaat bevonden zich tengevolge hunner ligging terstond in het brandpunt van de strijd. Een der eerste doelen, waarop de Duitsers het gemunt hadden, was namelijk het vlak bij de werf gelegen vliegveld Waalhaven. En er was juist zoveel onder handen voor de Koninklijke Marine!

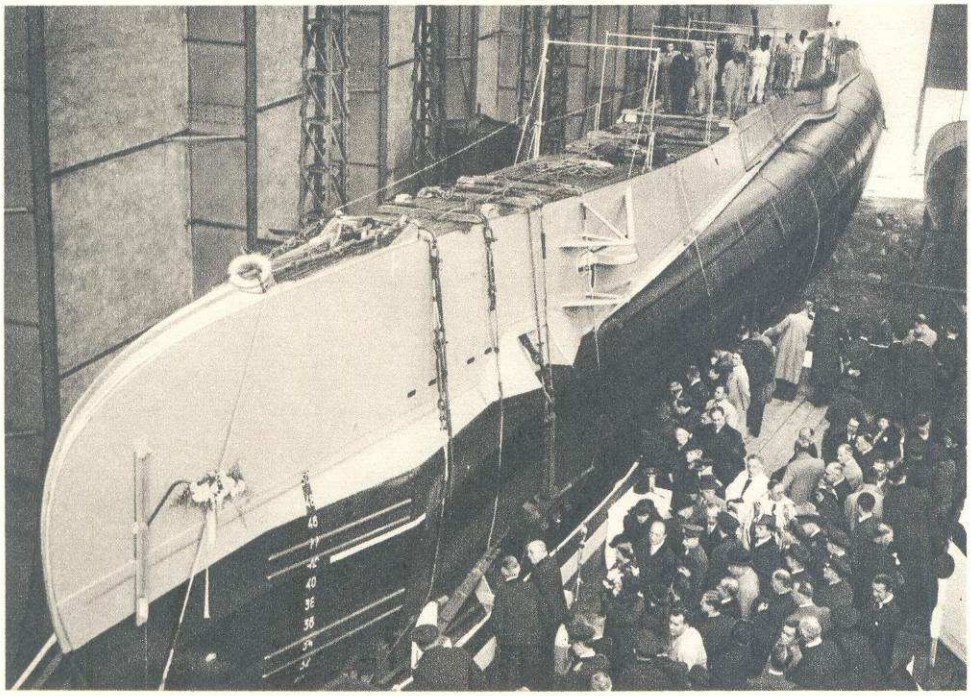
Gedurende de eerste dagen na de inval was de werf voor de directie en verreweg het grootste deel van het personeel onbereikbaar. Het vervoer was begrijpelijkerwijs volkomen ontwricht.

Uitbetaling van het loon

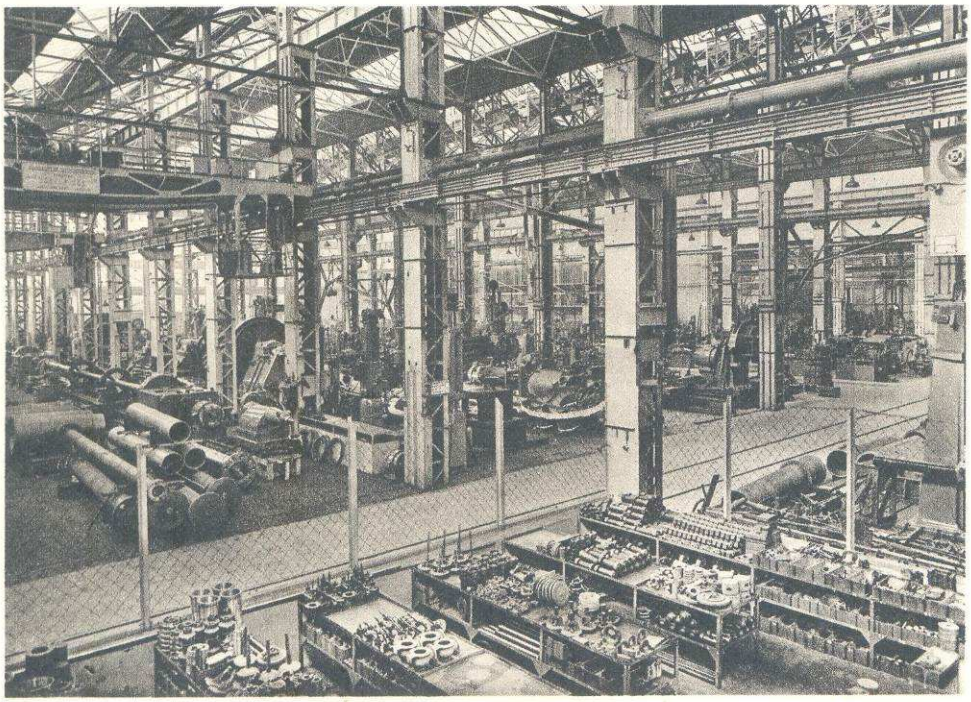
Men vond het wenselijk, vóórdat de Duitsers de fabriek zouden bezetten, het grote bedrag, dat voor uitbetaling van de lonen gereed lag, van het kantoor naar de stad over te brengen, opdat de uitbetaling der lonen zou kunnen doorgaan. Het geld, in zakjes verpakt, werd toen in grote balen per auto over de werf naar de aanlegsteiger gereden. Door de directie-motorboot *Hermanus* werd het geld aan boord genomen, waarna het successievelijk op zijn verschillende bestemmingen aankwam. En tenslotte heeft, zonder dat er één cent vermist werd, de uitbetaling plaats gevonden in de expeditieloods aan de Schiemond, waar het geld uiteindelijk belandde. Maar met dat al waren de Heyplaatbewoners van geld verstoken gebleven, want de tijd had ontbroken om de werknemers op het Tuindorp nog vóór het overbrengen van het geld naar de stad uit te betalen.

Nood breekt wet

De loonafdeling, doordrongen van de harde noodzaak, heeft toen eigener beweging – heeft Shakespeare niet gezegd, dat de nood de mens tot zeldzame slaapgezellen kan brengen? – papieren guldens gefabriceerd en de bewoners van Heyplaat en Pernis, die bij de R.D.M. in betrekking waren, voorlopig een bedrag van... vijf gulden uitbetaald! Niet veel, zult U zeggen. Volkomen juist! Maar de som moest gering zijn, om te voorkomen, dat de winkels in Tuindorp Heyplaat en Pernis leeggekocht zouden worden. Natuurlijk waren de winkeliers vooraf op de hoogte gesteld; zij wisten, dat het noodgeld te zijner tijd op de werf tegen normale betaalmiddelen ingewisseld worden kon.

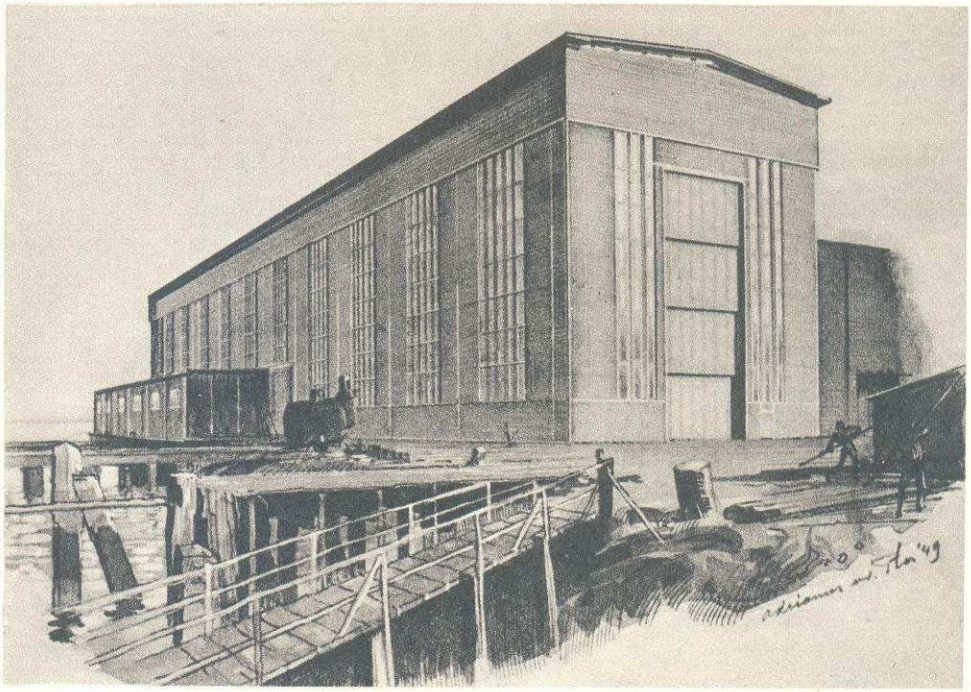


DE POOLSE ONDERZEEBOOT SEP, EVEN VOOR DE TEWATERLATING OP 17 OCTOBER 1938

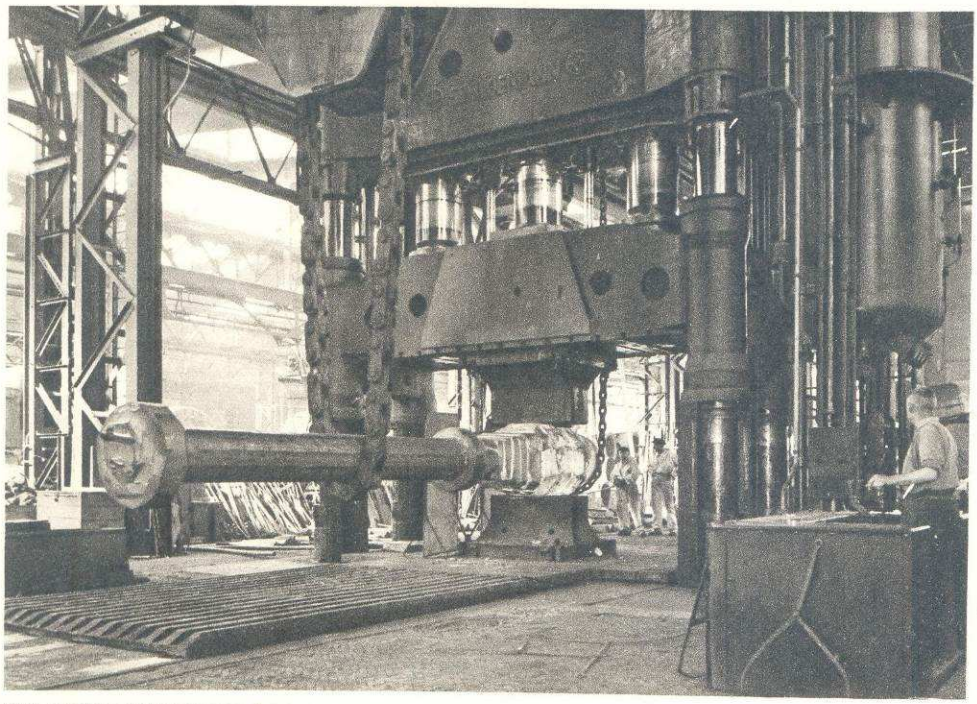


EEN GEDEELTE VAN DE MACHINEFABRIEK IN 1938

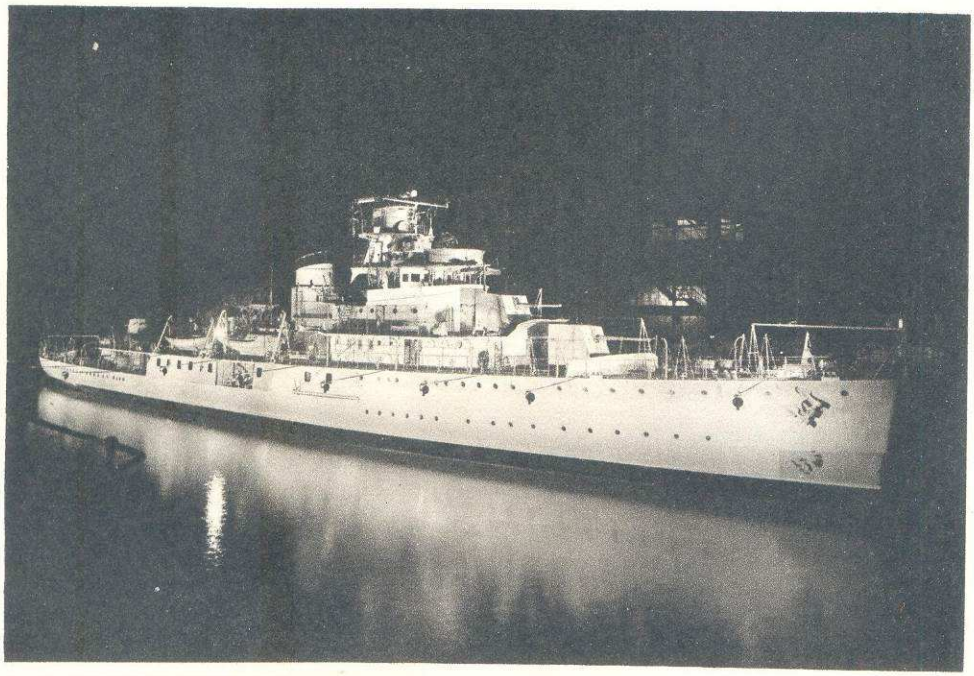
GEDEELTE VAN DE SCHEEPSBOUWWERKPLAATS IN 1938



DE SMEDERIJ IN 1939



HET SMEDEN VAN EEN SCHROEFAS OP DE 3300 TONS SMEEDPERS IN DE GROFSMEDERIJ



HR MS ARTILLERIE-INSTRUCTIEVAARTUIG „VAN KINSBERGEN" IN FLOODLIGHT AAN DE AFBOUWKADE IN AUGUSTUS 1939

Maar wat nu?

De directie zag zich onmiddellijk voor een belangrijk dilemma geplaatst: ontslag nemen of aanblijven? Na langdurige, ernstige beraadslagingen met de in Nederland bereikbare autoriteiten en de afdelingschefs werd tot het laatste besloten. De directie was zich terdege bewust van de gevaarlijke positie, waarin zij door het blijven bezetten van haar post zou komen te verkeren. En thans denken wij weer aan ons oude citaat: gouverner c'est prévoir!

Wanneer de directie, om welke reden dan ook, plotseling zou uitvallen, moest er onmiddellijk een bekwame en geschikte waarnemer beschikbaar zijn. Hierin werd voorzien door ir K. van der Pols, hoofdingenieur Scheepsbouw en procuratiehouder, te benoemen tot onderdirecteur. Inmiddels was de heer J. H. van den Berg tot waarnemend directeur van de „Nieuwe Waterweg" aangesteld, daar de heer Taylor zich naar Engeland had moeten inschepen.

Wat het „aanblijven" van het personeel betreft, dit was in eerste instantie een kwestie van lijfsbehoud; bovendien was uit Engeland het parool gegeven: Gewoon doorwerken!

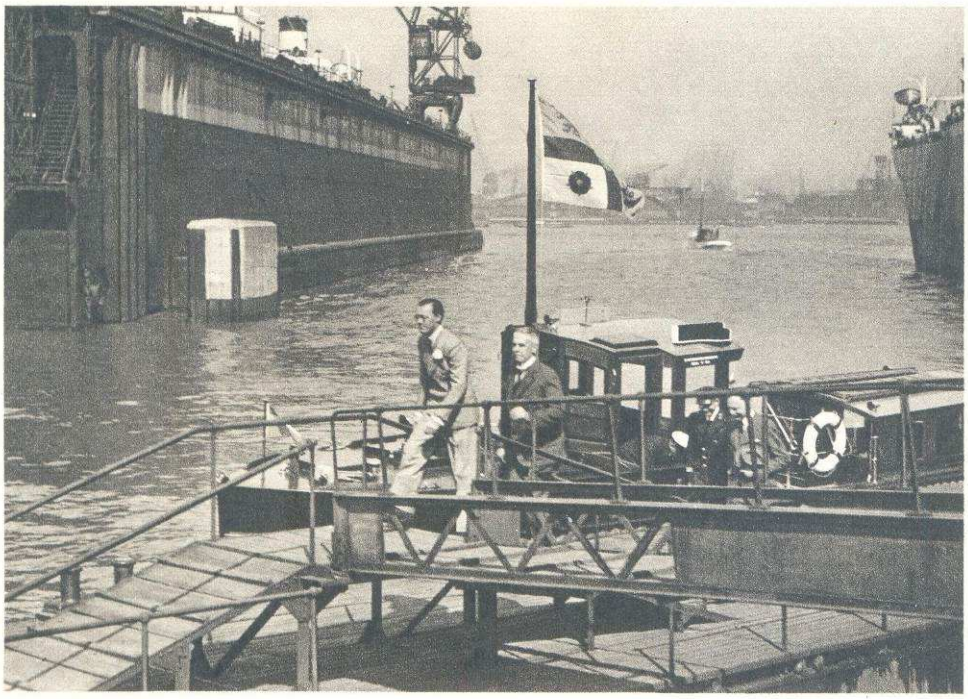
Lijdelijk verzet

Het bedrijf kwam weer op gang met een zeer beperkt aantal mensen. Inmiddels was al het onderhanden zijnde marinewerk tot oorlogsbuit verklaard. De bezetters verlangden van de Nederlandse werven, dat zij normaal zouden voortgaan, dus ook met werk, dat door de Koninklijke Marine besteld was. Aan deze eis kon, hoezeer de scheepsbouwers na overleg met de Nederlandse autoriteiten ook protesteerden, niet worden ontkomen.

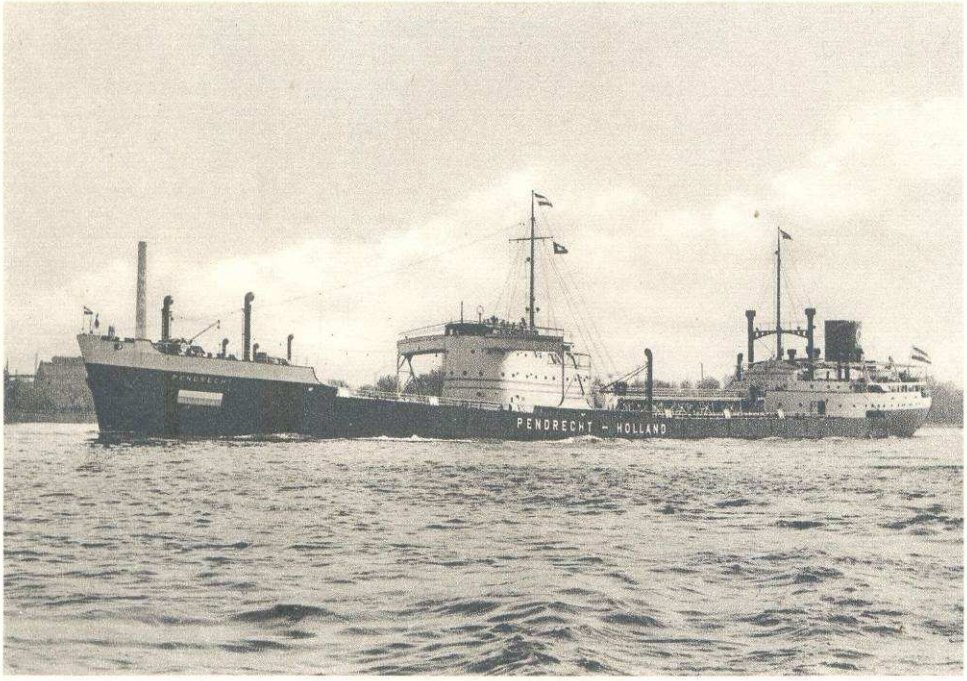
De vertragingen, waarmede thans gewerkt ging worden, waren van die aard, dat van alle tijdens de bezetting door de Duitsers gedane opdrachten zo goed als niets terecht kwam. Voortdurend werd ook, uiteraard met grote risico's voor de directie zelf, verzet aangetekend tegen een verlenging van de werktijden, maar tenslotte bleef de oude werktijd gehandhaafd. Men kreeg order voor het bouwen van 12 torpedobootjagers. Het resultaat? Eén er van is voor ± 55 % afgebouwd, van de tweede is alleen maar de kiel gelegd – en verder niets!

Papendrecht, Stad Leiden en Bali

Onderhanden waren nog de *Papendrecht*, de *Stad Leiden* en de *Bali*. Het eerste schip werd door de Duitsers in beslag genomen, verbouwd tot bevoorradingsschip en onder de naam *Lothringen* in de vaart gebracht. Het tweede kwam eveneens in vijandelijke handen en ging in 1943 onder de naam *Narvik* verloren. De *Bali*, in bouw voor de N.V. Stoomvaart Maatschappij „Nederland", werd op bevel van de bezetters zover afgebouwd, dat het schip te water gelaten kon worden. Daarna werd het opgelegd in de Maashaven; het zou door de Duitsers naar Vlissingen versleept worden om aldaar als blokschip gebruikt te worden. Deze *Bali* had een vrij bewogen geschiedenis: nadat het op weg naar Vlissingen door geallieerde vliegers onder schot genomen was, werd het door sleepboten te Dordrecht binnengebracht en.... verlaten. Toen de Duitsers terugtrokken brachten zij door springladingen het vaartuig tot zinken. Engelse bergers hebben het na de bevrijding gelicht en drijvend gemaakt, waarna het volledig hersteld aan de rederij is afgeleverd.



Z.K.H. PRINS BERNHARD BEZOEKT HET BEDRIJF OP 12 APRIL 1939



HET MOTORTANKSCHIP „PENDRECHT", 10.746 R.T.B., GEBOUWD VOOR DE N.V. PHS. VAN OMMEREN, TIJDENS DE PROEFTOCHT OP 25 MEI 1939

GOED VOOR EEN GULDEN
waarop levensmiddelen verkrijgbaar
tot en met 14 Mei 1940.

NOODGELD, UITGEGEVEN DOOR DE R.D.M. AAN DE BEWONERS VAN HET IN DE EERSTE DAGEN VAN DE OORLOG GEHEEL GEÏSOLEERDE TUINDORP HEYPLAAT

Bruggenbouw en verzekering

Het is begrijpelijk, dat men zoveel mogelijk civiel werk trachtte te bemachtigen. Zo ontving de maatschappij de opdracht tot het herstellen van een brug te Roermond, een brug te Venlo en vier spoorbruggen te Tilburg.

Inmiddels . . . let op Uwsaeck! De werf, het gebouwencomplex van de R.D.M., de „Nieuwe Waterweg" en het Tuindorp Heyplaat werden voor ruim 20 millioen gulden tegen molestrisico verzekerd.

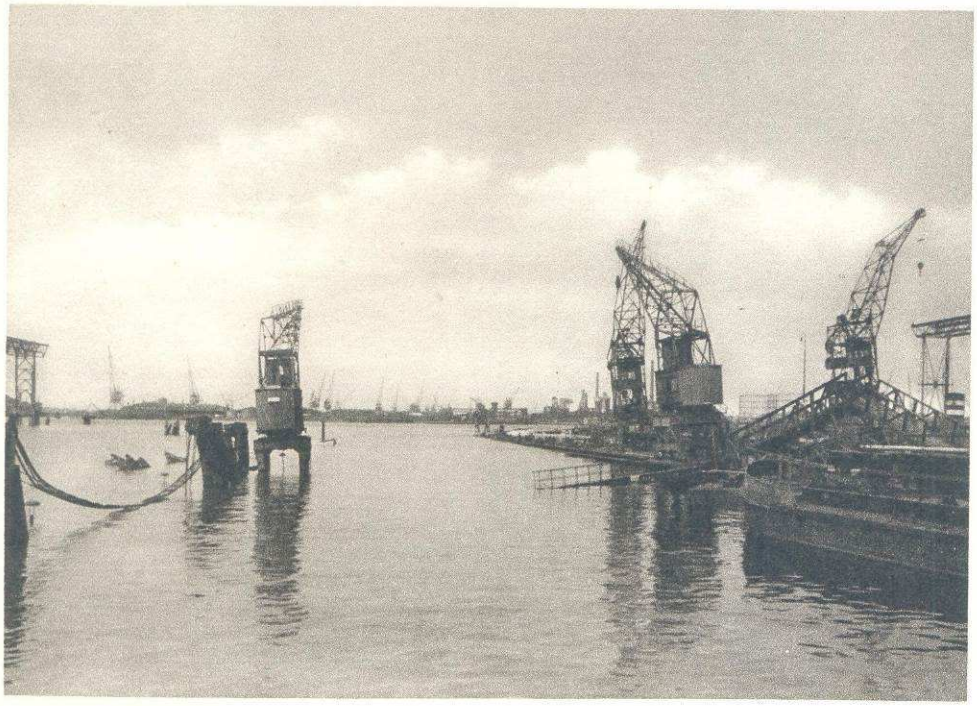
Meer mannen, meer macht!

Terwijl de wereld in 1941 het bericht van de Duitse oorlogsverklaring aan Rusland tegemoet ging, trachtten de Duitsers in de door hen bezette gebieden de lijdelijke weerstand zoveel mogelijk de kop in te drukken en hun posities met het zoete gefluit van beminnelijke redevoeringen of het knallend geluid van geweerschoten te consolideren.

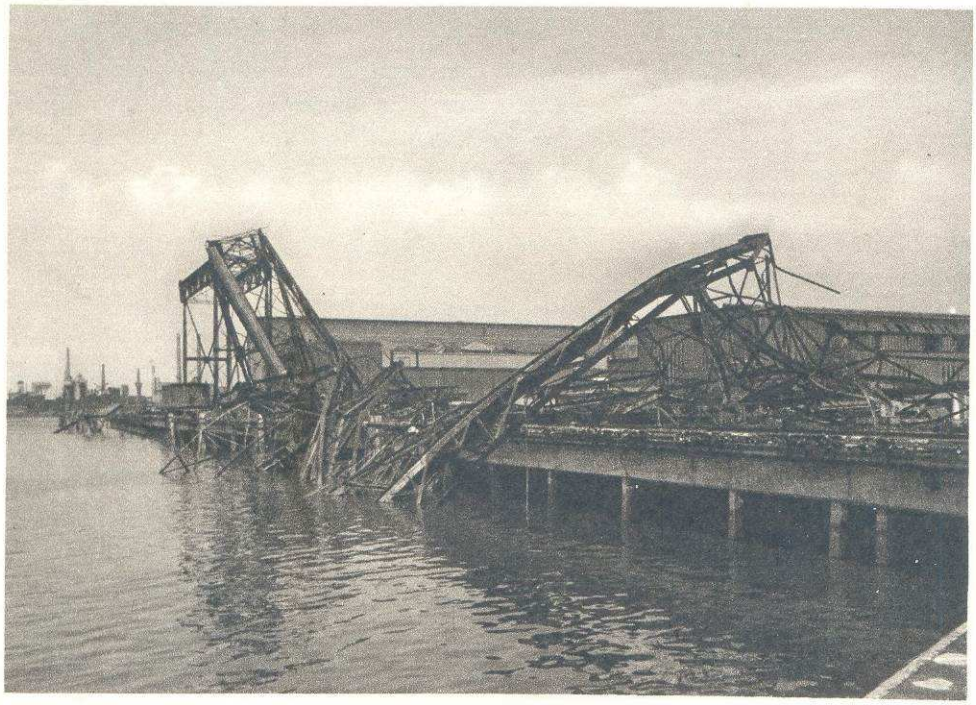
Van Duitse zijde werd er bij voortduring op aangedrongen, dat meer werklieden moesten worden aangenomen. Meer mannen, meer macht – stond de Duitsers voor ogen. In zoverre werd aan dit verlangen – vaak met het pistool op de borst – gevolg gegeven, dat personeel van rederijen, classificatie-bureaux e.d., waarvoor in het eigen bedrijf geen emplooi meer was, en wat jonge mensen, werden aangenomen, om hen aldus voor tewerkstelling in Duitsland te vrijwaren.

De Duitse Europa zonk

Tijdens een luchtbombardement in de nacht van 12 op 13 Juli 1941 werden enige gebouwen beschadigd,



DE IN DE DOKHAVEN IN SEPTEMBER 1944 DOOR DE BEZETTING TOT ZINKEN GEBRACHTE DROOGDOKKEN



ENIGE DER IN SEPTEMBER 1944 DOOR DE BEZETTING VERNIELDE KRANEN

evenals de op de helling staande kruiser en twee in bouw zijnde sleepboten, nl. de *Dockyard III* en *V*. Een tweede luchtaanval, in de nacht van 10 op 11 October 1941, veroorzaakte aan het in reparatie liggende oude Duitse vrachtschip *Europa* een dusdanige schade, dat het in de haven zonk.

En de worsteling, die de menselijke vrijheid tot inzet had, ging verder. Velen in den lande en in Europa wanhoopten, want de Duitse legers schenen overal te zegevieren. Maar wat zo weinigen met zo weinige middelen voor zo velen in de lucht deden was zoveel en misschien wel beslissend voor de einduitslag van de geweldige botsing. Later zou Churchill deze woorden ongeveer spreken.

Dat de leiding ook in de donkerste tijden niet versaagde, bleek uit het feit, dat zij in 1941 voor terreinsvergroting niet minder dan 23 ha grond van de gemeente Rotterdam aankocht.

Nu werkelijk een chimère

Het feit, dat steeds minder schepen de Rotterdamse havens bezochten, begon zich in het begin van 1942 meer en meer af te tekenen in de afdeling reparaties.

De traditionele herdenking in Januari werd ook dit jaar niet vergeten, maar droeg, zoals te begrijpen is, een stemmig karakter. Gekerkerd en geknecht, wat het Nederlandse volk in feite was, bestond er geen reden tot uitbundig feestbetoon. Een-en-dertig personen met een diensttijd van vijf-en-twintig jaren kwamen deze keer voor het gebruikelijke geschenk in aanmerking. Maar een gouden horloge en gouden ketting waren toen werkelijk tot een chimère geworden. De jubilarissen moesten zich tevreden stellen – en deden dit ook gaarne – met de schriftelijke toezegging, dat het geschenk hun alsnog zou worden overhandigd, zodra de omstandigheden het toelieten.

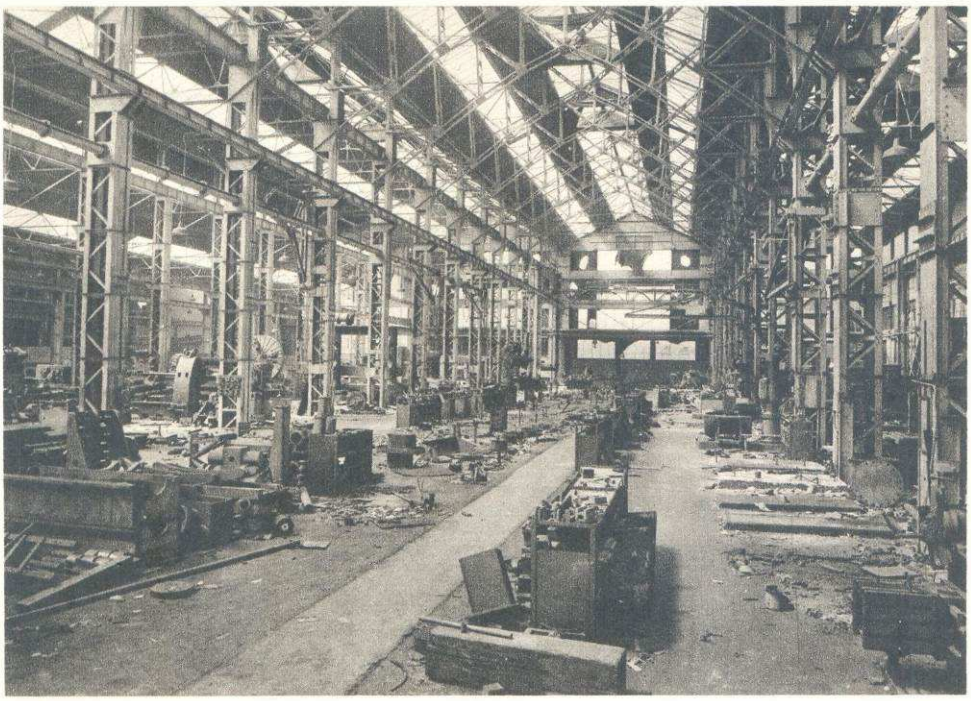
In Juli van het genoemde jaar werd op sobere wijze het tienjarig directeurschap van de heer ir A. Knape herdacht. Bij die gelegenheid sprak de heer Endert het vertrouwen uit, dat de toestanden zich eerlang weer zo zouden wijzigen, dat de directie opnieuw in waarheid baas in eigen huis zou zijn.

Het spook der ondervoeding

De hongertochten, die in de winter van 1944 een tragisch hoogtepunt zouden bereiken, werden ook reeds in de tweede helft van 1943 ondernomen. Maar Stalingrad was reeds achter de rug! Dit was en bleef een horizon. De geesten werden gevoed met gerechtvaardigde hoop. Maar de lichamen? Wat had het leeggeplunderde Nederland, eenmaal oord van koren, boter en kaas, nog te bieden? Het aantal zieken nam onrustbarend toe. Ondervoeding en andere ellenden vraten aan de weerstand. De mensen werden prikkelbaar en voelden zich vaak niet fit genoeg, om aan de arbeid te gaan. Het klinkt wellicht hard, maar het is zeker niet hard bedoeld, wanneer wij zeggen, dat die toestand van langzaam intredende uitputting voor de werf toch een gunstig aspect had: het bood een gerede verontschuldiging voor verdere vertraging van werkzaamheden!

De intrede van 1944

De president van het college van commissarissen leidde het jaar 1944 in met het uitspreken van de wens, „dat het bestuur der Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. zich eenmaal weer met



EEN GEDEELTE VAN DE MACHINEFABRIEK IN SEPTEMBER 1944. HET GEVOLG VAN VERWOESTING EN ROOF

OOK DE KANTOORGEBOUWEN HEBBEN HET MOETEN ONTGELDEN. DE DIRECTIE-KAMERS NA DE BEVRIJDING

volle opgewektheid en energie zou kunnen wijden aan de taak tot bevordering van de bloei van het bedrijf in het belang van ons dierbaar vaderland!" Weinig vermoedde men toen, dat juist het jaar 1944 voor het vaderland, en dus ook voor de R.D.M., een rampjaar zou worden.

Vervanging van voedseltekort

Toen de voedselschaarste toenam, was directeur ir A. Knape bijna dagelijks in de weer om levensmiddelen in te slaan. De handigsten van het personeel werden er op uit gestuurd. Bovendien werd er in combinatie met enige grote Rotterdamse bedrijven 200 ha land gepacht om daarop aardappelen, erwten, bonen en groenten – zoveel mogelijk door het personeel zelf – te laten verbouwen, met het doel deze levensmiddelen tegen redelijke prijs te verkopen aan hen, die geen volkstuintjes bezaten. Het gelukte 84 ton aardappelen te oogsten. Toch bleven teleurstellingen niet uit, want soms werd het zo vurig begeerde voedsel in beslag genomen. Economisch bleek dit eigen boerenbedrijf nu bepaald niet; het rooiloon alleen bedroeg bijvoorbeeld meer dan het dubbele van de normale aardappelprijs. Toch was dit in ieder geval beter dan aan Duitse schepen te werken.

Wie geen luchters heeft, brandt oliepitten

Men kan ook zeggen – en past zulks niet beter in een gedenkboek als dit? – dat men moet roeien met de riemen, welke men heeft. Er was in die sombere dagen, waarin honderden en duizenden het leven waagden en het leven lieten, geen plaats voor gejubel en vlagvertoon. Maar een bescheiden schijnsel van fleur mocht af en toe de harten verwarmen, en móést dit ook doen. Zo werd, in overeenstemming met de ernst der dagen, op 15 Juni het feit herdacht, dat mejuffrouw G. Baumgart, secretaresse van de directie, vijf-en-twintig jaren in dienst was.

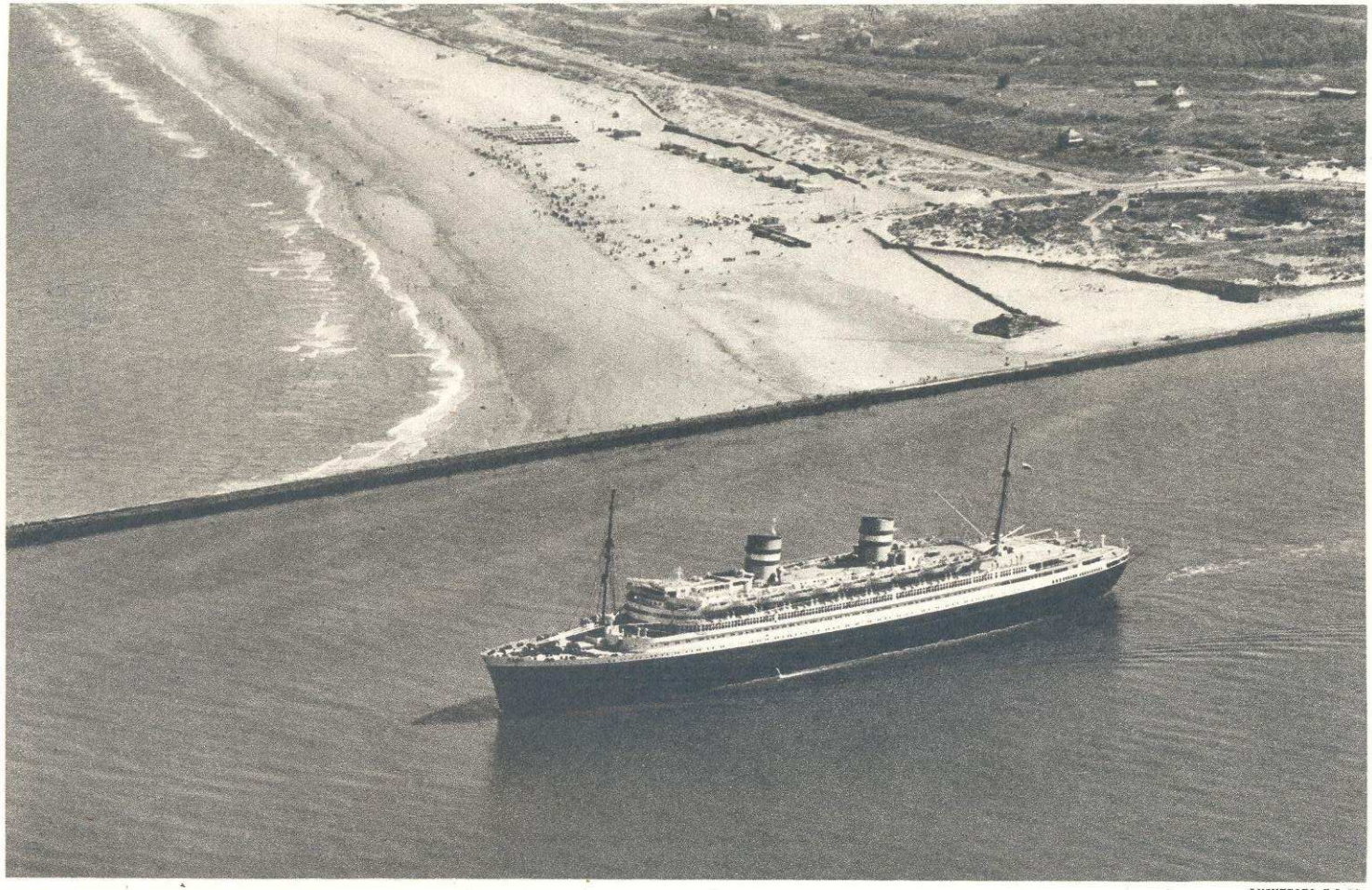
De Axenfels maakt slagzij en zinkt

De triomfkreet van Normandië klonk door de wereld! La vérité est en route, rien ne l'arrêtera! De menselijke wil, om vrij en in rechtvaardigheid te kunnen leven, was op mars en niets en niemand zou hem meer tegenhouden!

De illegaliteit vreesde, dat het aan de werf liggende stoomschip *Axenfels* door de bezetting zou worden gebruikt, om de toegangsweg tot Rotterdam te blokkeren. En ziet, in de nacht van 19 op 20 September begon het vaartuig slagzij te maken. De heer C. M. Smits en enkele leden van het „Bau-Aufsicht" begaven zich aan boord, maar konden daar niet langer dan vijf minuten blijven, omdat de *Axenfels* reeds bezig was te zinken. Een reeks scherpe verhoren, waarvan het laatste op 18 October 1944 plaats vond, volgde. De Duitsers begrepen wel, dat technisch geschoolde mensen de hand in deze gebeurtenis gehad hadden. Want inderdaad was na een gesprek van de heer D. C. Endert Jr met de chef van het dok- en havenbedrijf, de heer C. M Smits (en wij noemen hier ook nog met ere de namen van de heren P. Jongbloed en H. v. d. Ent, mensen, die weten konden waar Abraham de mostert haalt), het schip tot zinken gebracht.

Gaat er liever niet verder op in!

De ware toedracht is voor de Duitsers echter verborgen gebleven. Toen men spoedig daarop bij de Duitse autoriteiten een balletje opgooide over de uitbetaling van gelden, als loon



LUCHTFOTO K.L.M.

NA ZEER ZWARE DIENST IN OORLOGSTIJD VERLAAT DE DOOR DE R.D.M. GERESTAUREERDE „NIEUW AMSTERDAM" DE NIEUWE WATERWEG IN HET NAJAAR VAN 1947

uitgekeerd voor het werk aan de *Axenfels*, kreeg men te horen, dat de R.D.M. blij mocht zijn, dat zij er nog zo afgekomen was. Daartegenover werd laconiek gesteld, dat dit een soort insuniatie was, want tijdens de verhoren had men immers niet kunnen aantonen, dat de maatschappij de hand in het zinken van het schip had gehad. „Gaat er liever niet verder op in, heren!" zeiden de Duitsers veelbetekenend en met een onmiskenbaar accent van bedreiging.

Een woestenij van vernielingen

Op de avond van 22 September 1944 verscheen plotseling een „Sprengkommando" op de werf en met het... vermanende zwijgen van machinepistolen werd het aanwezige personeel van de werf verwijderd en begonnen de Duitsers te arbeiden aan de chaos. Aan de installaties werd enorme schade toegebracht. Ook het kantoorgebouw moest het ontgelden. De dokken werden tot zinken gebracht. Op zichzelf was dit laatste geen onoverkomelijke ramp, want een dok moet al zeer grondig vernield worden, wil het niet meer voor herstel in aanmerking kunnen komen. Met kranen is dat heel anders; die storten in elkaar, worden een hoop oud roest en zijn, als kraan, onherroepelijk verloren.

Tijdens een rondgang over de werf, op 23 September, bleek, dat de telefooncentrale en de electrische centrale geheel waren vernield. Alle transformatorstations waren beschadigd, hoewel enkele nog intact waren gebleven. De luchtcompressors en hydraulische inrichtingen waren verwoest en de omvormers onbruikbaar gemaakt. De motoren van alle dokken hadden het lot der vernieling gedeeld, alsmede de commandohuizen. De dokken waren in de pompkamers tevens lek geslagen. De electromotoren van de grofsmederij, benevens de verdeelkasten van de grote smeedpers waren beschadigd. De sleepboot *Dockyard X* was verdwenen, de bok *Bison* gezonken, de bok *Schiedam II* was gekapseisd en hing op de eveneens gezonken bokken *Roerdomp* en *Zwaan*.

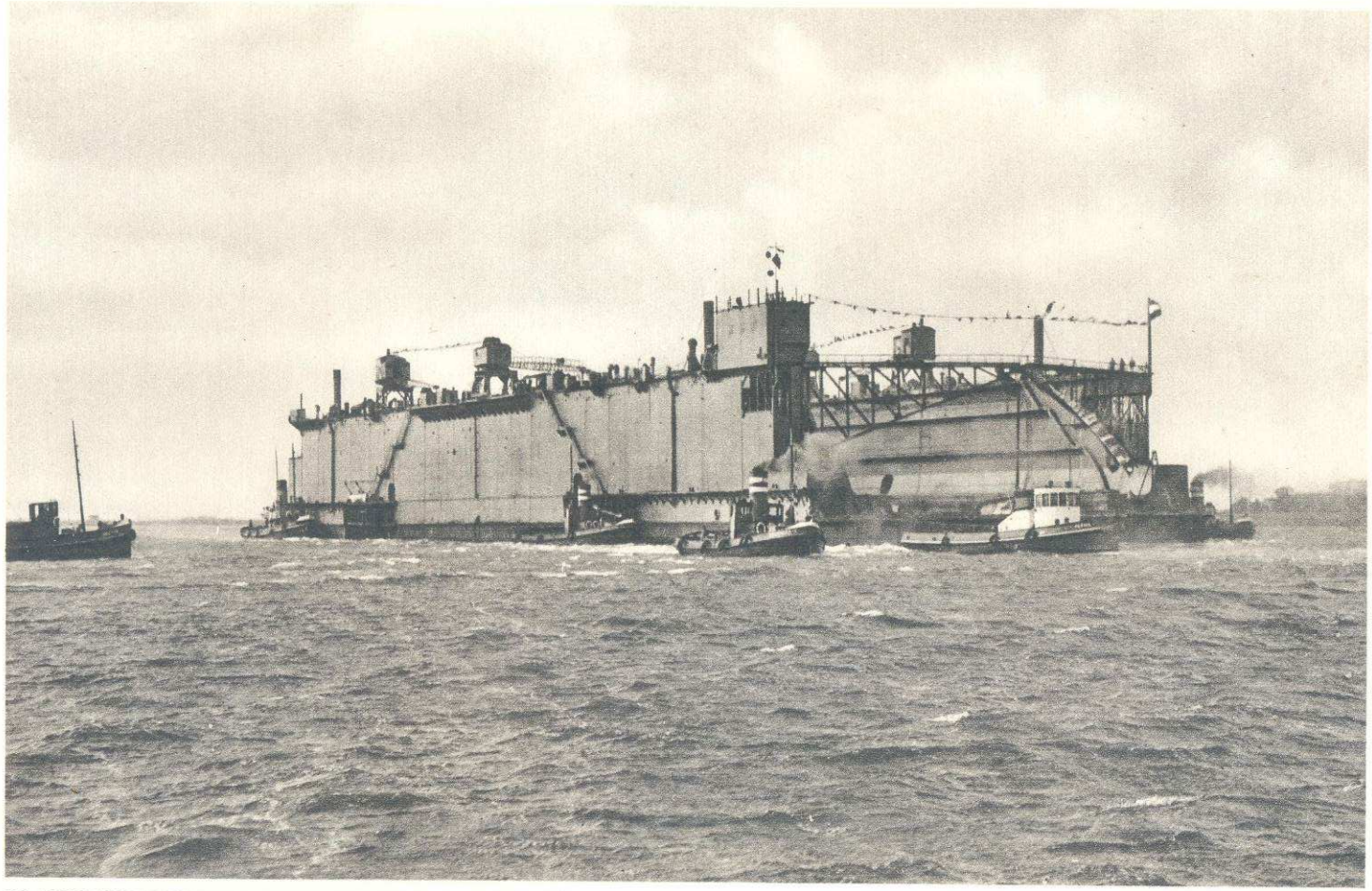
De Duitse werfwacht deelde mede, dat wel mocht worden opgeruimd, doch geen reparaties uitgevoerd. Er is toen een begin gemaakt met het bergen van de losse delen op de dokken, terwijl de telefoondienst intussen enige noodverbindingen tot stand wist te brengen.

Uitbreiding der woestenij

De vernieling ging echter voort. Op 27 September moesten vele kraanbanen hun tol betalen, behalve die, waarlangs de *Axenfels* was gezonken – dit om schade aan het schip, dat de Duitsers vermoedelijk nog dachten te kunnen lichten, te voorkomen. Twee dagen later werd een begin gemaakt met het doen springen van de kademuren van de Waalhaven, honderden ruiten vielen aan scherven, stukken basalt werden omhoog geslingerd en sloegen door de gebouwen heen. De totale glasschade bedroeg, om een enkel getal te noemen, 16.000 m^2! Ongeveer dertig huizen in het Tuindorp vielen aan de vernielingswaanzin ten prooi.

Alleen maar „lamlegging"

Dat de woestenij nog niet veel groter geweest is, was te danken aan het feit, dat de Duitsers slechts de „Lähmung" en niet bepaald de algehele „Zerstörung" van het bedrijf voor ogen stond. Na deze „Lähmung" begon de plundering. Alles, wat voor de Duitsers



DE AANKOMST VAN HET IN ENGELAND GEKOCHTE 32.000 TONS DOK OP 5 JULI 1948

waarde had – ruim 500 machines, hout, koperen pijpen, gereedschappen, enz., enz. – werd in schepen en treinen geladen en weggevoerd. „Wir kaufen alles" en hier had men geen slechte waar. De R.D.M. behoorde tot de meest leeggeroofde bedrijven.

Na de vernieling aan de kantoren werd het personeel gedeeltelijk in het clubgebouw „De Arend" aan de Schiekade en gedeeltelijk in de bioscoopzaal van het gebouw Courzand te werk gesteld. Maar het duurde niet lang of de toestand was onhoudbaar geworden. Wat later werd gastvrijheid verleend in enige lokaliteiten van het gebouw St. Homobonus, aan de Statenweg in Blijdorp, waarin de directie en het grootste deel van het kantoorpersoneel een onderdak vonden. Ook de behuizing in dit tijdelijk asyl was, ondanks de meest actieve en welwillende medewerking van de directie van St. Homobonus, in de wintermaanden en met weinig of geen verwarming, natuurlijk verre van ideaal. Het personeel zat met jassen en mantels aan en van werken in de normale betekenis van het woord kon weinig sprake zijn. Door de administratieve afdelingen werd, zonder op moeite en inspanning te achten, gestreefd naar een tijdige uitbetaling der lonen, waarbij velen een wijk voor hun rekening namen, om het geld aan huis te bezorgen.

Zij die vielen

Wij gedenken hier met weemoed de heren A. den Toom, die, toen de Grüne Polizei op een speurtocht in het feestgebouw Courzand wapens vond, zijn trouw aan vaderland en vrijheid met de dood voor het vuurpeleton moest bekopen; Gerard Altmann, tekenaar Scheepsbouw, die in een Duits concentratiekamp stierf; Willem Bulk, assistent reparatie-afdeling, die op 14 September 1944 gevangen genomen en dezelfde dag vermoord werd. En voorts W. Benard, C. Blesgraaf, J. van den Bos, A. M. den Breeyen, P. H. Brouns, A. van der Graaf, C. de Hay, J. C. Knierum, H. H. van Maren, G. G. Orlemans en P. J. Punselie, die, in Duitsland te werk gesteld, door ziekte of ongeval een, naar menselijke maatstaven, te vroege dood vonden.

DE HEER D. C. ENDERT Jr DRAAGT HET VOETBALVELD AAN Z.K.H. KROONPRINS OLAV VAN NOORWEGEN OVER

Z.K.H. KROONPRINS OLAV VAN NOORWEGEN OPENT IN TEGENWOORDIGHEID VAN KROONPRINSES MARTHA OP 9 SEPTEMBER 1948 HET DOOR DE R.D.M. AANGELEGDE VOETBALVELD „NORGE". HET GEBRUIK HIERVAN EN DE EIGENDOM VAN HET CLUBHUIS WERDEN AAN DE NOORSE KOLONIE TE ROTTERDAM AANGEBODEN

HERSTEL VAN OORLOGSSCHADE

De verbonden legers baanden zich een weg. De triomfkreet van Normandië schalde verder. Cherbourg... Parijs... Brussel... het zuiden van Nederland... Amsterdam... De naam Bernadotte kreeg een betoverende klank. En eindelijk brak het gezegende uur aan, waarop in geheel Nederland het oude, trouwe rood-wit-blauw gehesen kon worden. Een zee van kleur tegen een avondhemel in Mei.

Een weerzien

Het weerzien van het zwaar-geplunderde en zwaar-gehavende bedrijf bood een verbijsterende aanblik. Wat mensenhanden met zoveel liefde en zorg eens hadden opgebouwd, was door andere mensenhanden in blinde woede tot een tafreel der troosteloosheid geworden. Laten wij er niet al te veel over zeggen – ook Odysseus (en hij was nog wel een koning!) wilde door een lang verhaal zijn smarten liever niet hernieuwen – maar volstaan met de vrijwel alles vertolkende mededeling, dat zelfs het linoleum en het rubber van de vloeren en trappen in de kantoorgebouwen, ja zelfs de leren ruggen van de jaargangen van Lloyds' Register, waren afgesneden en vernield of meegeroofd. Toen de eerste gevoelens van verontwaardiging en toorn verwerkt en geluwd waren, bezielde allen nog maar één gedachte: de R.D.M. moest en zou herrijzen!

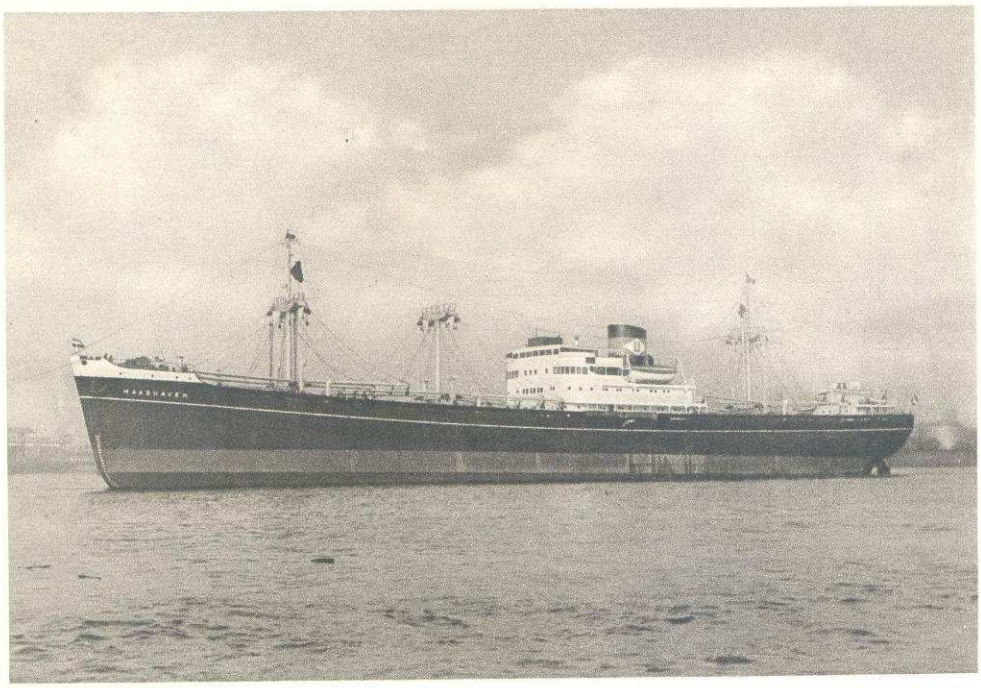
Weer Kosmos uit de Chaos

De eerste weken waren wel buitengewoon moeilijk. Met de werklieden, verzwakt door de hongerperiode, werd overleg gepleegd en besloten met halve dagen werken te beginnen. Een gedeelte zou voorlopig nog in de wachtgeldregeling komen en voor de opgeroepenen bestond het werk hoofdzakelijk in het repareren van alles, wat vernield was en in het opruimen van puin en glas.

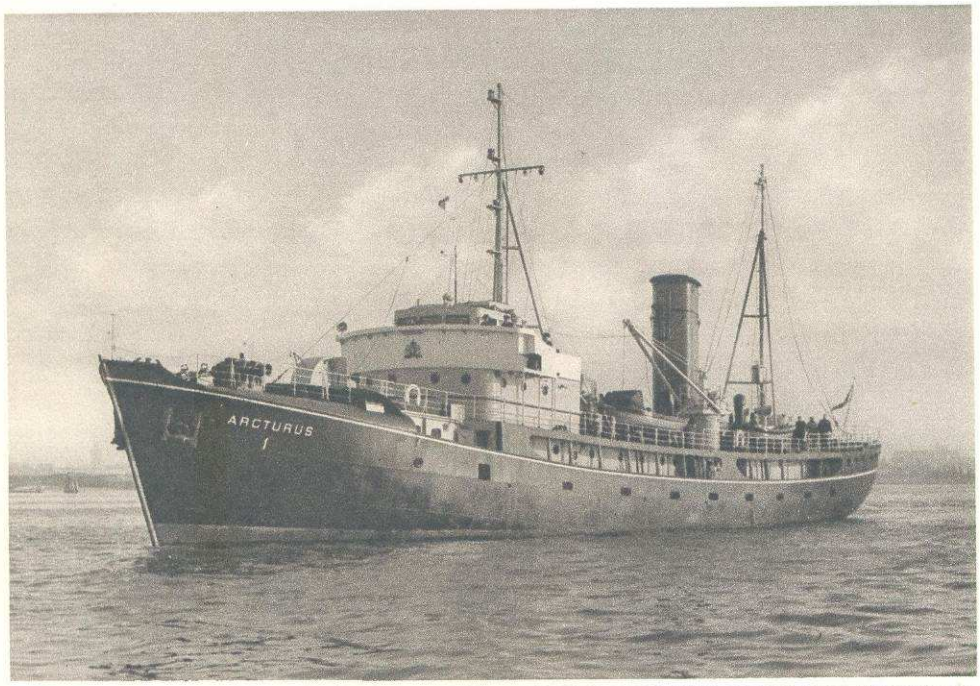
Van lieverlede begonnen de zaken echter vlotter te lopen en kwam er weer enige tekening in het geheel. De herstellingen aan de gehavende centrales voor electriciteit, druklucht en hydrauliek vorderden goed. Aan de voorbereidende werkzaamheden voor het lichten der dokken werd met man en macht begonnen. Men had aanvankelijk gehoopt, het ophalen aan bergingsmaatschappijen te kunnen toevertrouwen, maar deze waren zo overstelpt met werk, dat men zich genoopt zag deze taak in eigen beheer uit te voeren. Men genoot echter grote steun, het worde hier met ere en dankbaarheid vermeld, van duikers, materialen en gereedschappen, door Engelse en Nederlandse autoriteiten en eigen collega's vrijwillig ter beschikking gesteld. Men denke zich eens in, dat er in den beginne – alsof wij uit de Ark van Noach kwamen! – geen stuk gereedschap, zelfs geen hamer was! Gas en zuurstof kreeg de R.D.M. uit Engeland. Maar het was een verschrikkelijk tobben met de koppelingen, welke niet pasten en ook niet gedraaid konden worden, omdat er geen... banken waren!

De dokken rijzen

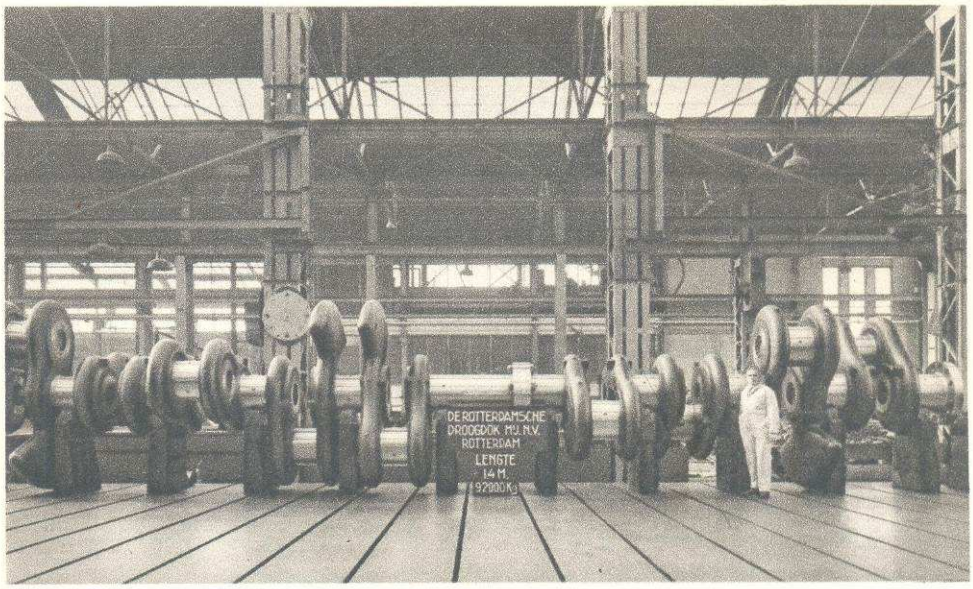
In de eerste weken van Augustus 1945 was van de 7 dokken het grote dok 6 van de „Nieuwe Waterweg" weer boven water gebracht, uiteraard in enigermate beschadigde toestand. Het bleek mogelijk



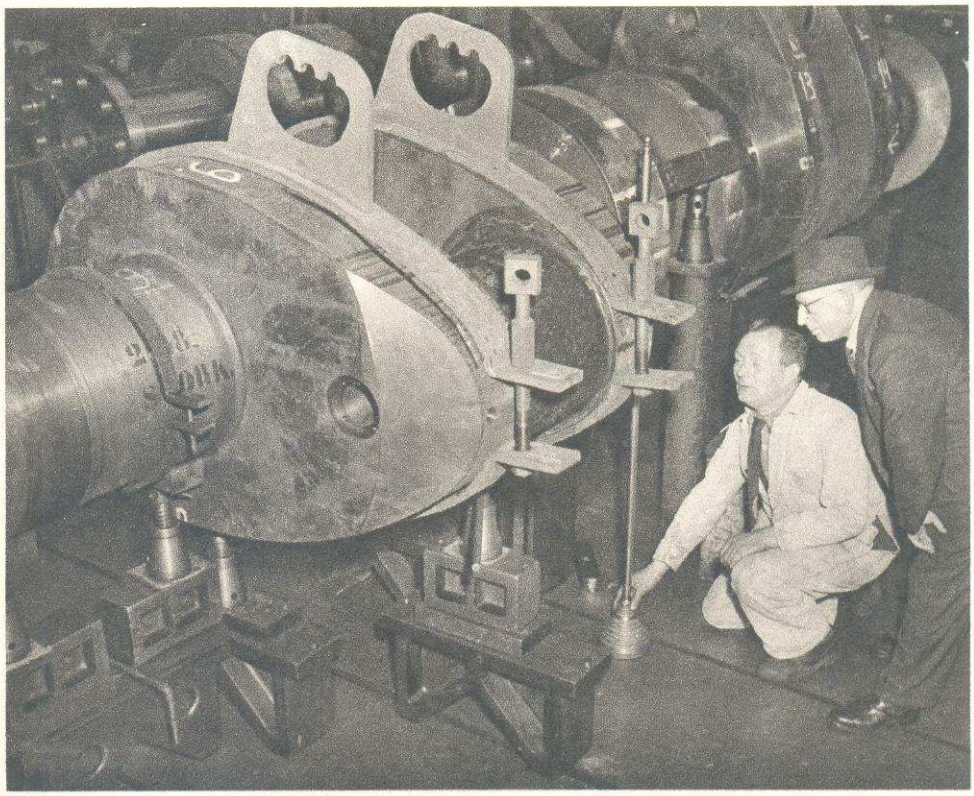
HET MOTORVRACHTSCHIP „MAASHAVEN", 5524 R.T.B., GEBOUWD VOOR DE N.V. GEBRS VAN UDEN'S SCHEEPVAART EN AGENTUUR MAATSCHAPPIJ, TIJDENS DE PROEFTOCHT OP 8 NOVEMBER 1948



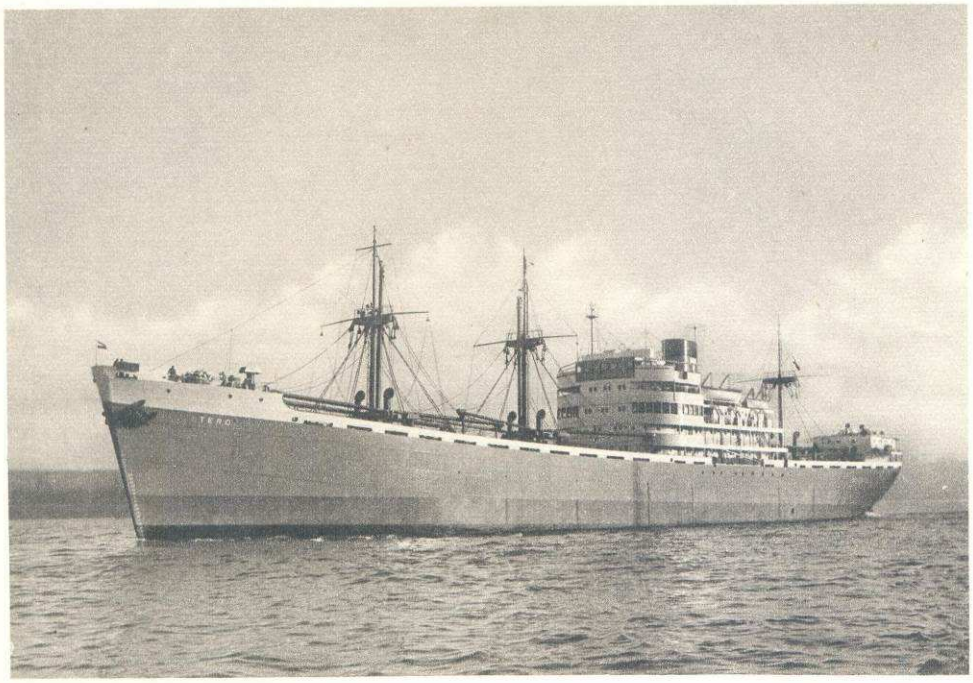
HET STOOMLOODSVAARTUIG „ARCTURUS", 670 R.T.B., GEBOUWD VOOR HET LOODSWEZEN, TIJDENS DE PROEFTOCHT OP 16 FEBRUARI 1948



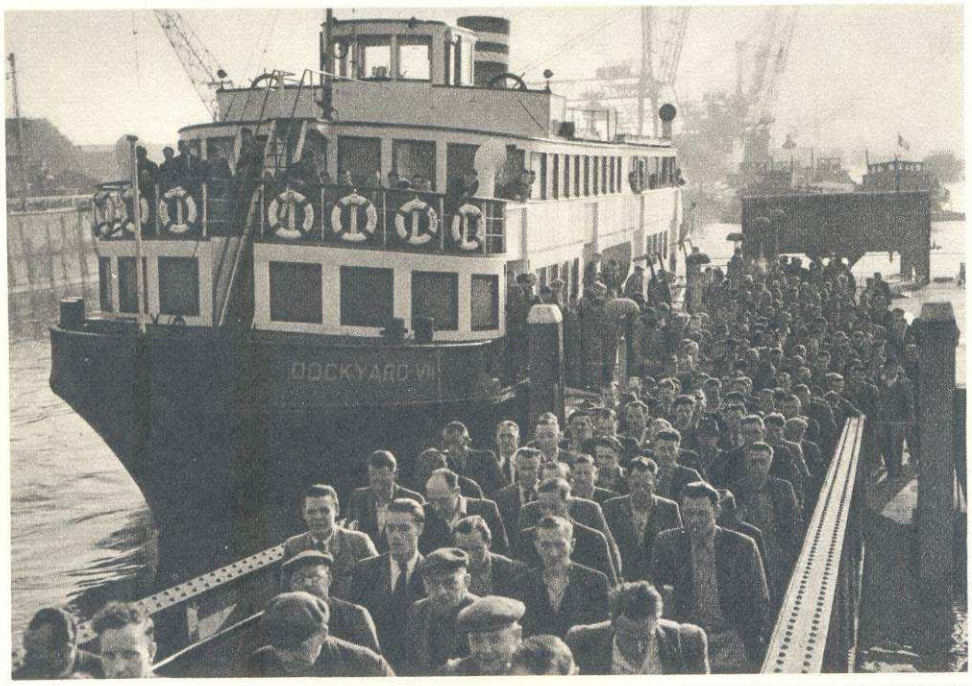
GEHEEL OPGEBOUWDE KRUKAS MET GIETSTALEN WANGEN VOOR EEN DIESELMOTOR VAN 8300 APK



VERVAARDIGING VAN EEN 7-SLAGS KRUKAS MET UIT EEN STUK GESMEDE KRUKKEN VOOR EEN DIESELMOTOR VAN 7750 APK. CONTROLE TIJDENS HET WARM OPKRIMPEN VAN EEN DER KRUKKEN



HET MOTORVRACHT- EN PASSAGIERSSCHIP „TERO", 5609 R.T.B., GEBOUWD VOOR DE N.V. MAATSCHAPPIJ VRACHTVAART, TIJDENS DE PROEFTOCHT OP 1 FEBRUARI 1949



VERVOER VAN HET OP DE RECHTER MAASOEVER WONENDE DEEL VAN HET PERSONEEL NAAR DE WERF MET HET DAARTOE IN 1948 GEBOUWDE DUBBELSCHROEF MOTORSCHIP „DOCKYARD VII"

dit dok met de hulpvaardige medewerking der N.V. (Koninklijke) Rotterdamsche Lloyd, welker werkplaatsen nog over draaibanken beschikten, binnen enkele weken weer bedrijfsklaar te maken. Dok 3 werd door middel van luchtdruk opwaarts gewerkt, een interessante bezigheid, maar waarbij uitkijken een eerste vereiste was. Toen het boven kwam, maakte het een sprong in de lucht. Uit blijdschap? Misschien! Maar ook, omdat het aan de bodem vastgekleefd gezeten had. Dit kon onomstotelijk vastgesteld worden, want de dokbodem was gevuld met het bagatel van 3500 ton... slib! Voor de mensen die deze hoeveelheid moesten opruimen was dit, in rond Hollands gezegd, een zwaar karwei, want de naweeën van de geleden ondervoeding deden zich nog steeds gelden.

Eind 1945

Aan het eind van het jaar 1945 waren de omstandigheden in zoverre verbeterd, dat vele oude klanten, o.a. uit Skandinavië, Engeland en Frankrijk, de relaties weer begonnen aan te knopen. Verder waren er tijdens de bezetting in Londen reeds voorbereidende werkzaamheden aangevangen voor het bouwen van drie schepen, bestemd voor de Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Men begrijpt het: grote vraag was er naar de dokken, waarvan er thans vier in bedrijf waren; de inwerkingstelling van de overige kon eerst in begin 1946 worden tegemoetgezien. De centrale krachtinstallaties waren weer op dreef en de kranen op de dokken gereed.

In 1945 overleden de heer A. J. M. Goudriaan en de heer C. ter Poorten, respectievelijk president-commissaris en commissaris. Met de inzet van hun gehele persoonlijkheid hadden zij zich steeds gewijd aan de hun toevertrouwde belangen en ook zij bezitten hun monument in het geestelijk pantheon van hen, die een deel van hun werkkrachten en talenten in dienst van de R.D.M. stelden. Beiden waren in de moeilijke oorlogsjaren op hun post en met dankbaarheid gedenkt de directie de morele steun en bemoediging, die zij van deze nobele mensen mocht ontvangen.

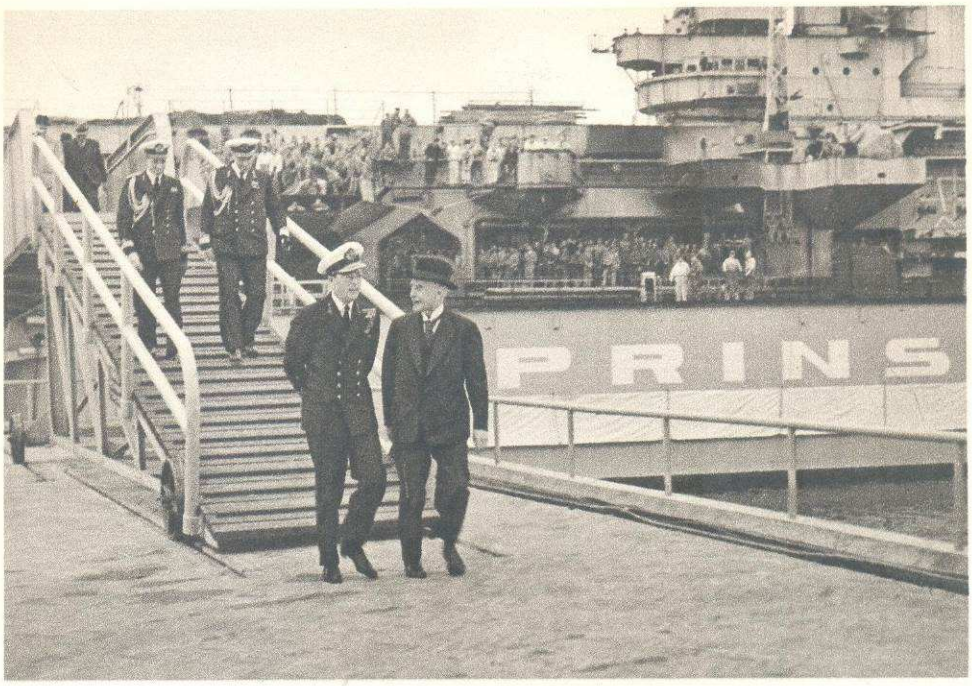
Reparaties en materiaal

De tijd scheen vleugels te hebben. Het tempo der vrijheid leek verdriedubbeld na de trage jaren van bezetting en knechting. 1946... In deze periode was het echter nog niet mogelijk met de bouw van schepen behoorlijk voortgang te maken, omdat het was uitgesloten daarvoor voldoende materialen aangevoerd te krijgen. De reparatieafdeling stond er in dit opzicht heel wat gunstiger voor, omdat voor haar het materialenvraagstuk heel wat minder klemmend was dan de personeelssterkte. Natuurlijk diende men zich te bepalen tot die herstellingen, waarvoor het minste materiaal was vereist, maar er schuilen ook elementen van sportiviteit in de bewering, dat de meester zich in de beperking toont! Toch werden ook nog wel reparaties van grotere omvang uitgevoerd. Dit betrof dan de gevallen, waarin de buitenlandse opdrachtgevers kans zagen zelf voor materiaal te zorgen – zij beschikten immers dikwijls over de valuta, welke daarvoor noodzakelijk was.

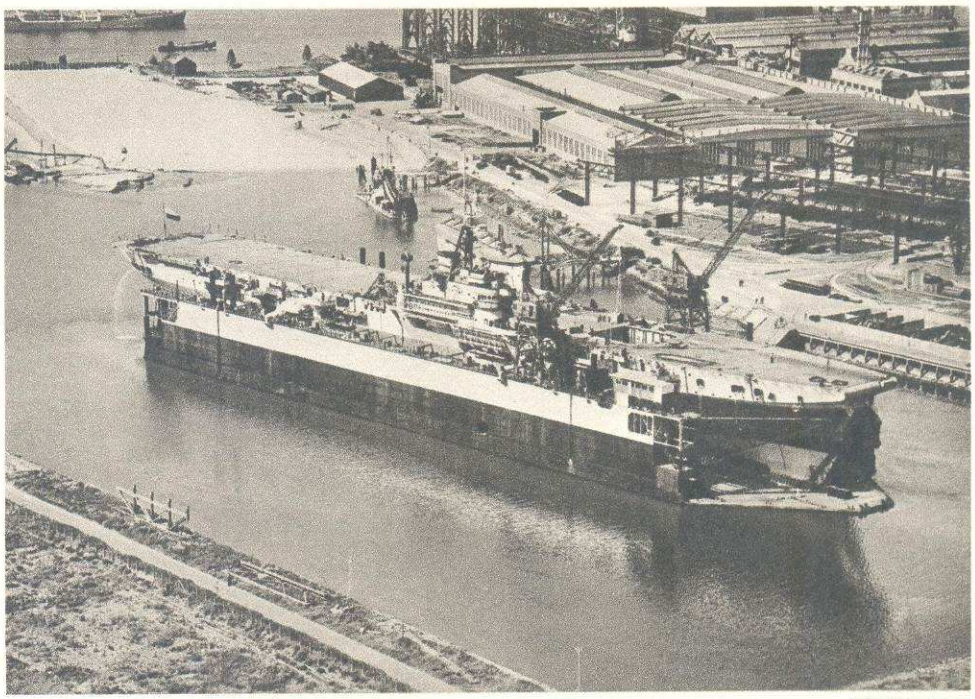
De eerste herdenkingsdag na de bevrijding

De dag der jubilea was in 1946 wel, om begrijpelijke redenen, een zeer bijzondere. Er kwamen niet minder dan 249 zilveren jubilarissen en 11 veertigjarige jubilarissen voor het voetlicht. Onder de eersten bevond zich ir A. Knape, onder de

EEN AANTAL TIJDENS DE BEZETTING GEVORDERDE EN NA DE OORLOG BESCHADIGD EN GESCHEURD TERUGGEVONDEN KLOKKEN WERD GEDURENDE DE JAREN 1947-1949 HERSTELD

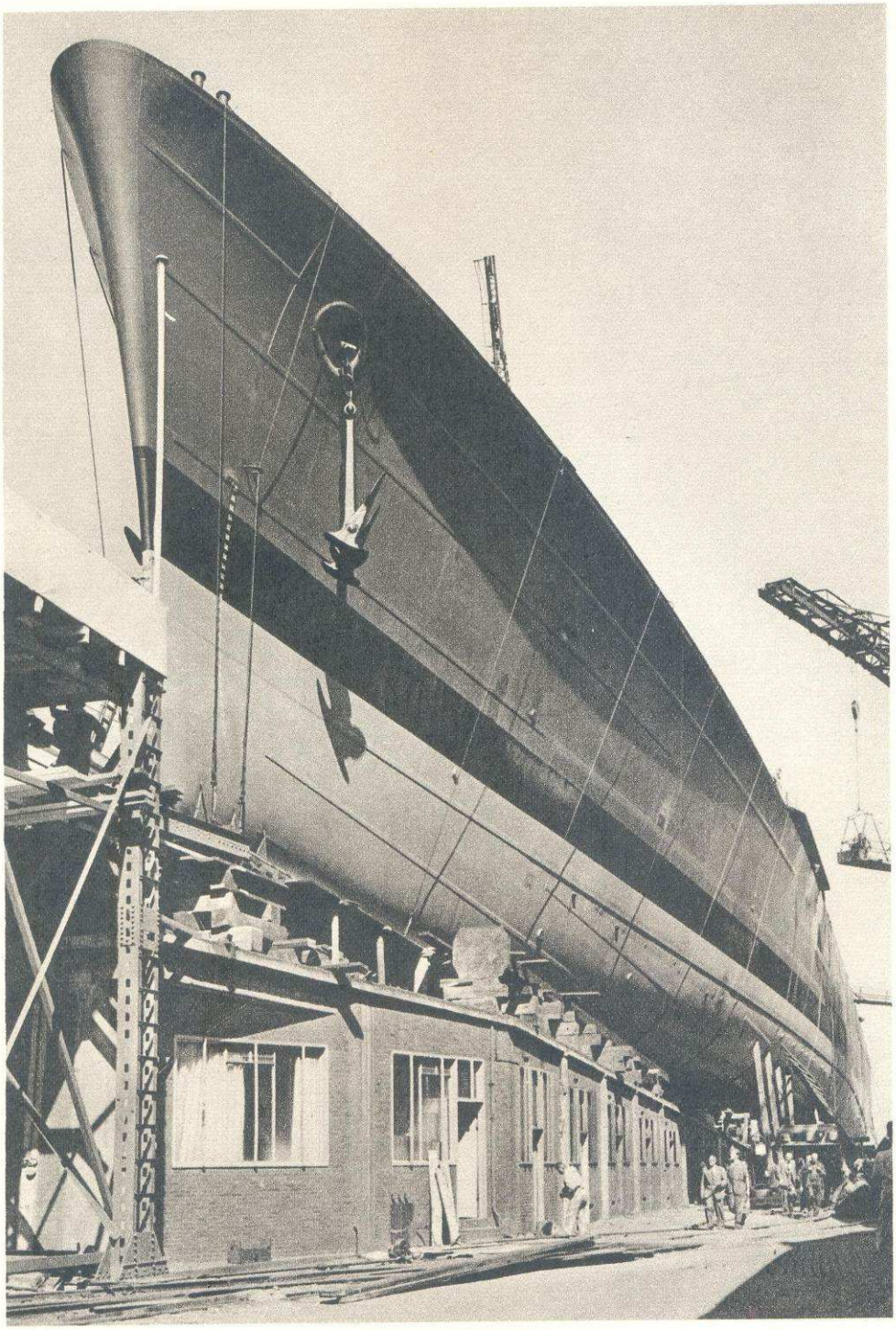


Z.K.H. PRINS BERNHARD, BEGELEID DOOR DE HEER D. C. ENDERT Jr, BEZOEKT HET BEDRIJF OP 23 JUNI 1949 TER GELEGENHEID VAN DE INGEBRUIKSTELLING VAN HET 32.000 TONS PRINS BERNHARD-DOK

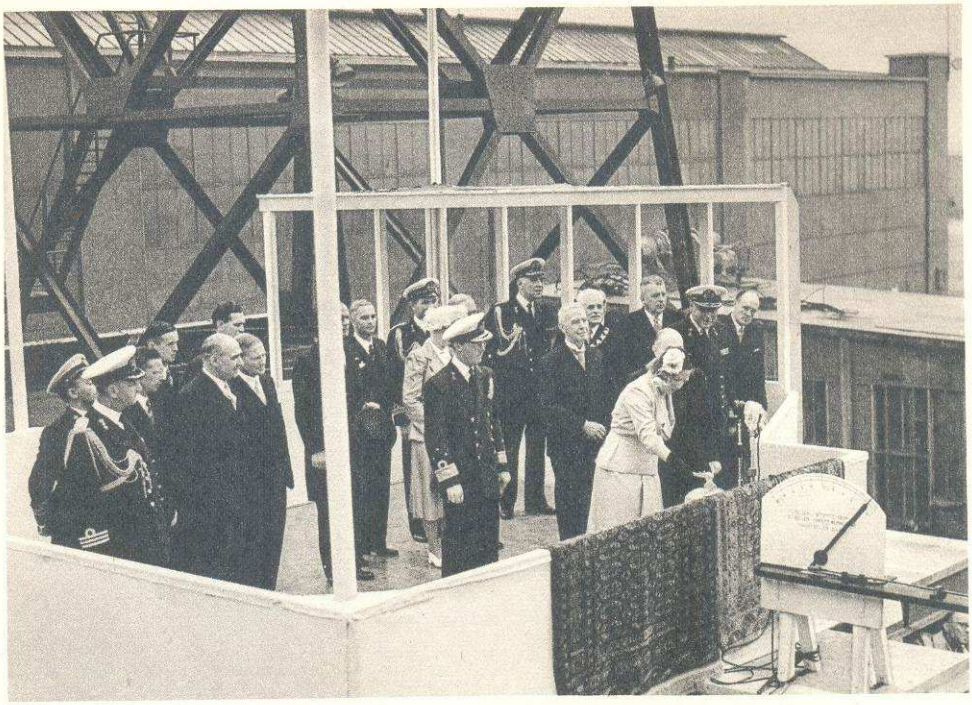


LUCHTFOTO K.L.M.

Hr. Ms. VLIEGKAMPSCHIP „KAREL DOORMAN" IN HET 32.000 TONS PRINS BERNHARD-DOK



Hr. Ms. KRUISER „DE ZEVEN PROVINCIËN" KORT VOOR DE TEWATERLATING



H.M. KONINGIN JULIANA LAAT DE KRUISER „DE ZEVEN PROVINCIËN" TE WATER OP 22 AUGUSTUS 1950

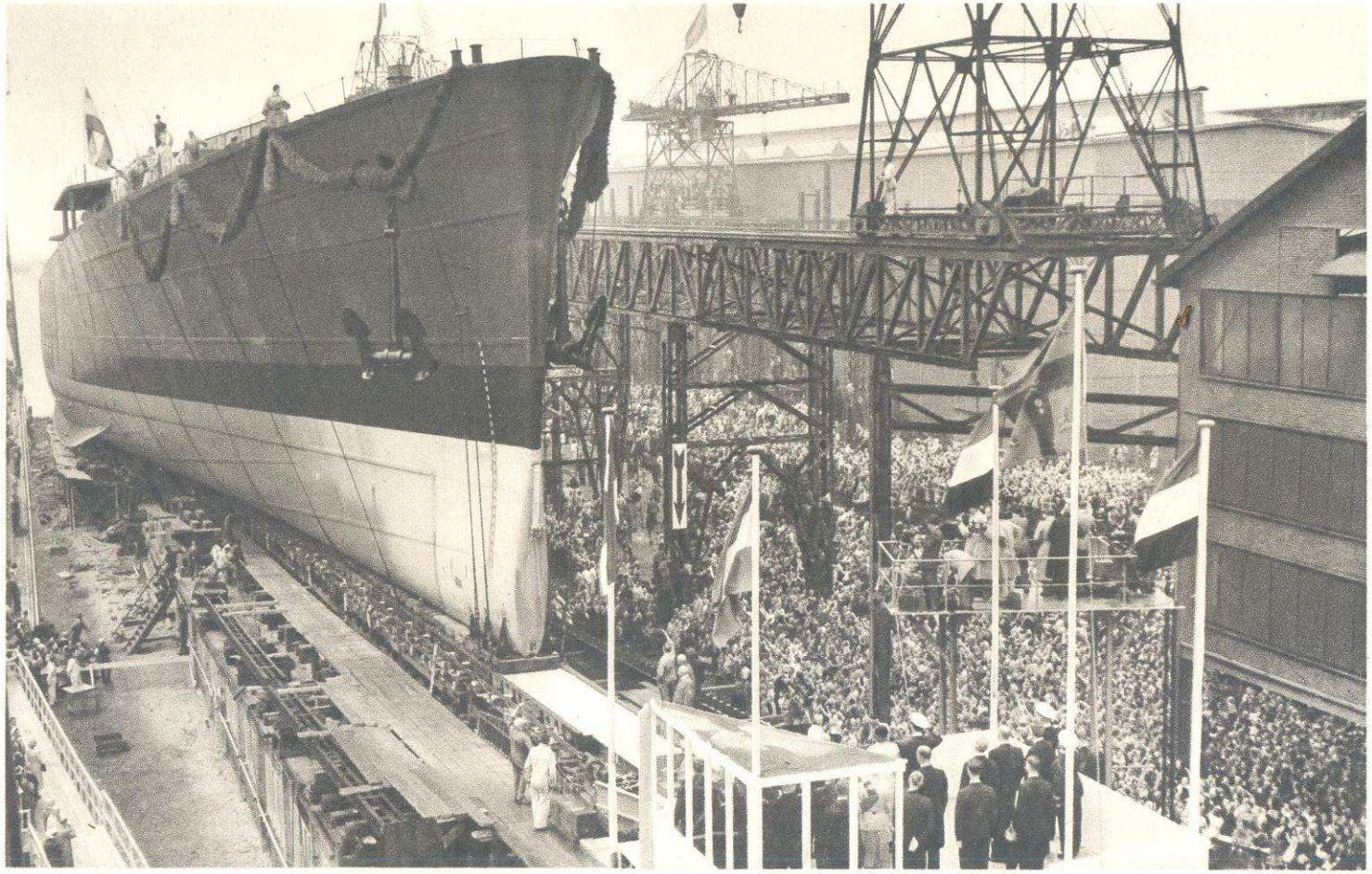
laatsten J. H. van den Berg. Natuurlijk bleef de huldiging onder de druk der nog steeds moeilijke omstandigheden een simpel karakter dragen.

Wij vermelden nog, dat de benoeming van mr K. P. van der Mandele tot president-commissaris, voor de R.D.M. van grote betekenis was.

De „Nieuw Amsterdam" en andere schepen

In Maart 1946 werd de restauratie aangenomen van de *Nieuw Amsterdam*, die, na zijn functie van troepentransportschip een grondige restauratie behoefde, om weer dienst te kunnen doen als passagiersschip. De omvang van dit reparatiekarwei zal voor Nederland wel voor lange tijd een record blijven. De kosten der reparatie (zij het in zwakkere guldens) overtroffen de oorspronkelijke bouwkosten met enkele millioenen.

Gebeurtenissen van betekenis waren voorts de opdracht, welke na de oorlog werd ontvangen voor het bouwen van een schip voor de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd N.V., namelijk het motorschip *Slamat;* van de Marine werd in October de officiële order ontvangen om met de bouw van de kruiser, waarover wij bij een vroegere gelegenheid reeds gewag maakten, door te gaan. In verband hiermede werd een begin gemaakt met enkele onderdelen in overeenstemming te brengen met de moderne inzichten in de oorlogvoering ter zee. Tenslotte werd de maatschappij vereerd met de order voor het bouwen van een motor-wijntankschip, groot 3650 ton en genaamd *Bacchus*. Dit schip was bestemd voor een Franse



Hr. Ms. KRUISER „DE ZEVEN PROVINCIËN" GLIJDT DE HELLING AF

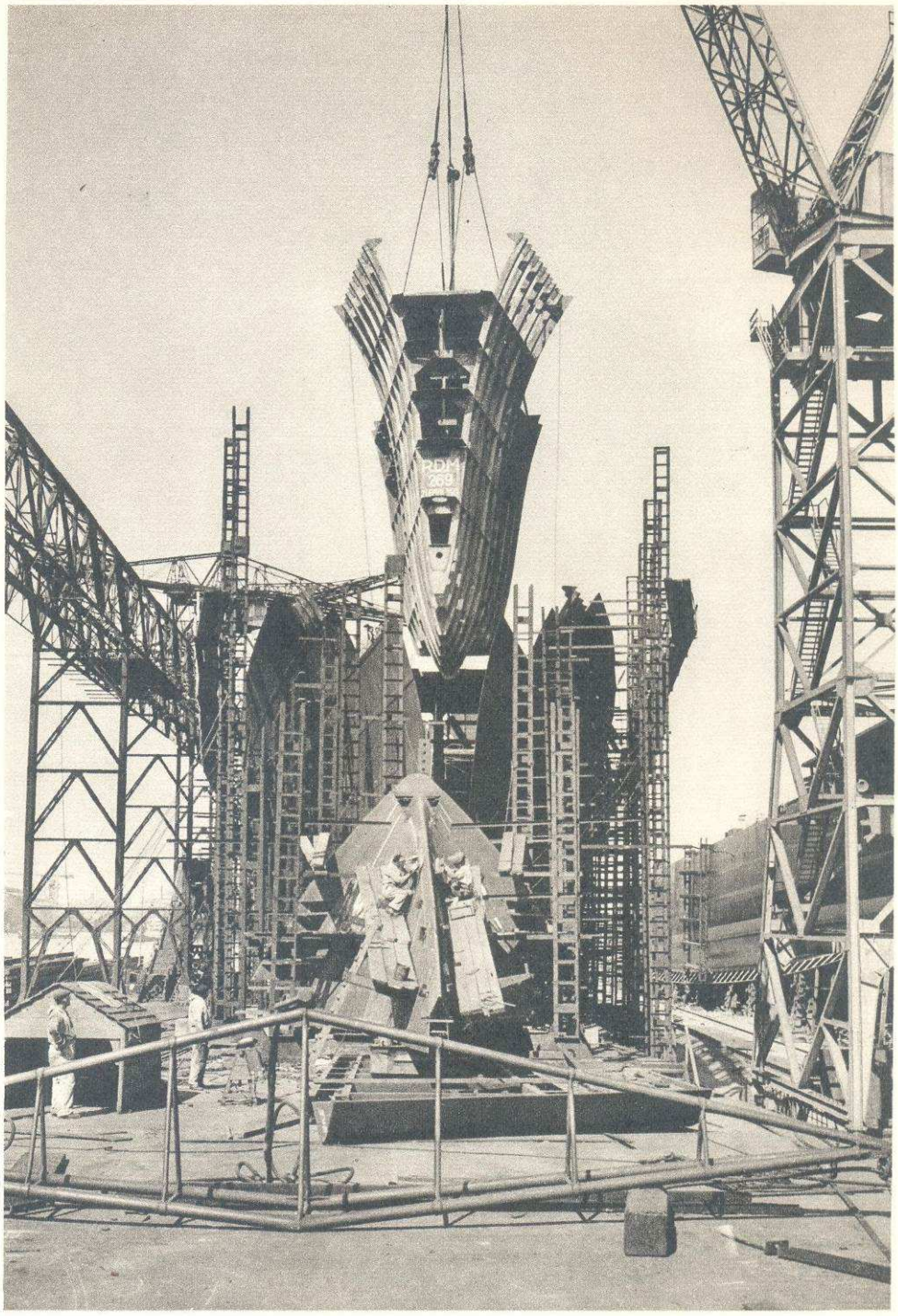
dochtermaatschappij van de N.V. Phs. van Ommeren. Wanneer men de *Duivendrecht* mederekent had de R.D.M. voor de laatstgenoemde onderneming niet minder dan . . . een ton tonnen (100.000 ton) gebouwd!

De mens experimenteert zolang hij leeft

Inmiddels zijn ongeveer 300 van de door de bezetter weggevoerde machines, mede door naarstig speurderswerk van het Commissariaat-Generaal voor de Nederlandse Economische Belangen in Duitsland, teruggevoerd en weer in bedrijf gesteld. Vele andere uitstekende werktuigen werden aangetroffen in de Engelse War Surplus-magazijnen en gekocht van het Ministry of Supplies; verder werd een aantal machines in Europa en Amerika aangekocht. Ook kon weer alle aandacht worden besteed aan verbetering der productie-methoden om de achterstand, die gedurende de oorlog was ontstaan, weer in te halen. In de machinefabriek legde men zich toe op de steeds verder gaande toepassing van hard-metaal snijgereedschap. Speciaal met de juiste toepassing daarvan bij het draaien en schaven en vooral bij het frezen werd veel geëxperimenteerd met bijzonder gunstige resultaten.

Verder bood het lassen van staal en harde metaalsoorten, voortbouwend op de hiermede reeds voor de oorlog verkregen ervaring en in het licht van de nieuwe Engelse en Amerikaanse resultaten, veel belangrijke studie-objecten. Aansluitend op de rijke ervaring met het lassen van scheepsschroeven durfde men zich te wagen aan het lassen van in de bezettingstijd beschadigde en gescheurde bronzen klokken. Van Juli 1946 af tot in 1949 werden, met medewerking van het Rijksbureau voor Monumentenzorg voor rekening van diverse gemeenten en kerkgenootschappen in totaal 23 klokken, o.a. die van de „Lange Jan" te Middelburg, met succes gerepareerd. Het was een uiterst subtiel werk, omdat klokkenbrons buitengewoon scheurgevoelig is en de kwaliteit en degelijkheid van het lasmateriaal uiteraard van invloed zijn op de hoedanigheid van klank- en toonhoogte. Na het herstel werden de klokken langs electrische en acoustische weg gekeurd.

BLADZIJDE UIT HET GASTENBOEK



SECTIE-BOUW. HET PLAATSEN VAN EEN IN DE SCHEEPSBOUWLOODS GEREEDGEMAAKT DEEL VAN HET s.s. „AMPENAN" OP 21 APRIL 1950

OP DE PARKKADE TE ROTTERDAM, GEDURENDE DE TENTOONSTELLING ROTTERDAM-AHOY VAN 15 MEI TOT 31 AUGUSTUS 1950

MODERNISERING EN VERDERE UITBREIDING

Gewerkt werd in 1947 met bijna 3800 man. Het opvoeren van deze personeelssterkte was vrijwel een onmogelijkheid – men diende er veeleer op bedacht te zijn om te houden wat men had. Want ook andere, kleine zowel als grote bedrijven, hadden te kampen met een tekort aan werknemers en het liet zich aanzien, dat deze toestand nog wel enige jaren zou voortduren.

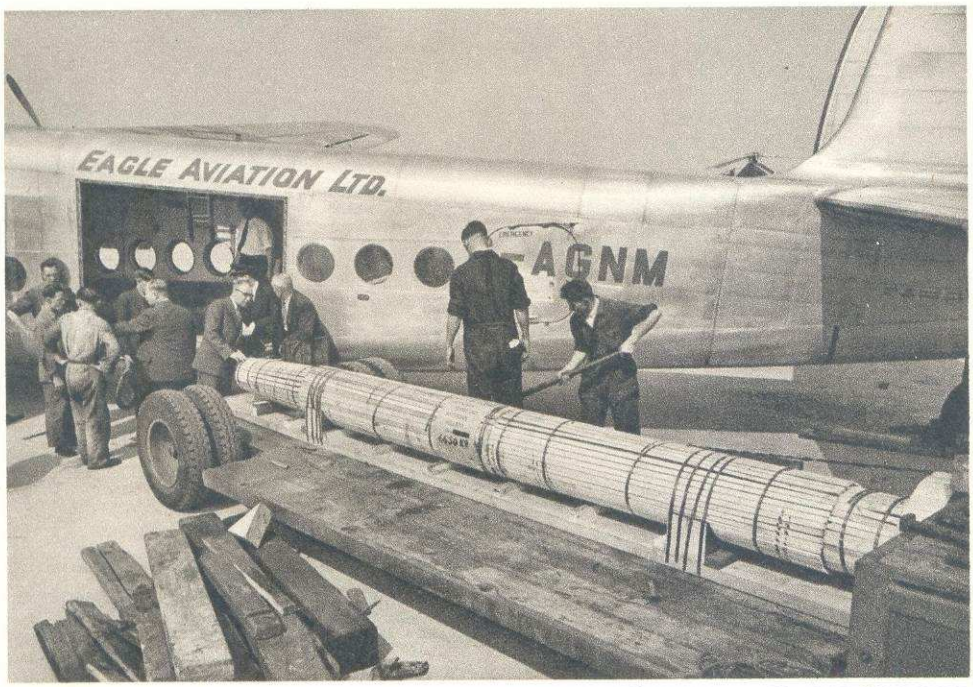
Het personeelsvervoer

Het was een gebiedende eis geworden, om de moeilijke toestand van het personeelsvervoer op korte termijn aanzienlijk te verbeteren. Het gelukte van de Nederlandsche Spoorwegen gedaan te krijgen een personeelstrein van Rotterdam Feijenoord naar de R.D.M. in te leggen. Hiervoor werden eerst enkele goederenwagons ter beschikking gesteld, welke echter door de R.D.M. zelf gerepareerd en enigszins geschikt voor personenvervoer gemaakt moesten worden. Later werden deze goederenwagons vervangen door normale personenwagons.

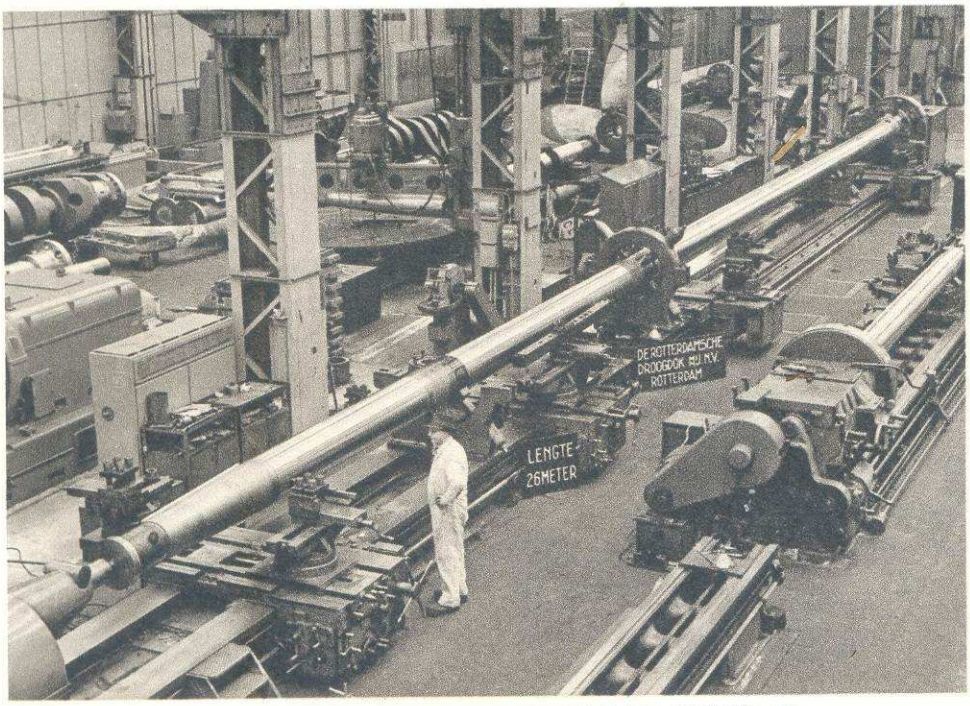
Opnieuw werd aandacht gewijd aan de veerdienst. Men verzocht het gemeentebestuur de aanlegsteigers aan het Schiehoofd en de Waalhaven wat meer in overeenstemming te willen brengen met moderne eisen, waar tegenover de R.D.M. zich bereid verklaarde voor eigen rekening een veerboot te bouwen voor het vervoer van werknemers naar en van de werf. Deze plannen kwamen tot uitvoering en de gerieflijke motorveerboot *Dockyard VII*, waarmede het personeel dagelijks onder alle weersomstandigheden in overdekte ruimten wordt vervoerd, bleek een grote aanwinst te zijn. De boot is aan beide zijden voorzien van vier grote kleppen, welke aan de aanlegzijde tegelijk kunnen openslaan. Binnen enkele minuten kunnen ruim duizend personen gedebarkeerd worden. Bij het personeel was deze boot dadelijk populair: hùn veerboot, die, zoals één hunner schertsend opmerkte, met zijn capaciteit van 1300 passagiers, groter is dan de *Nieuw Amsterdam*. De ponton aan het Schiehoofd met bijkomende werken kwamen voor gezamenlijke rekening van de gemeente en de R.D.M. – die aan de Waalhaven echter kwam uitsluitend voor rekening van de maatschappij. Voor diegenen, welke aan de Linker Maasoever wonen, met uitzondering van de bewoners van het Tuindorp Heyplaat, zijn trein en bus de aangewezen middelen van vervoer.

De medische hulp

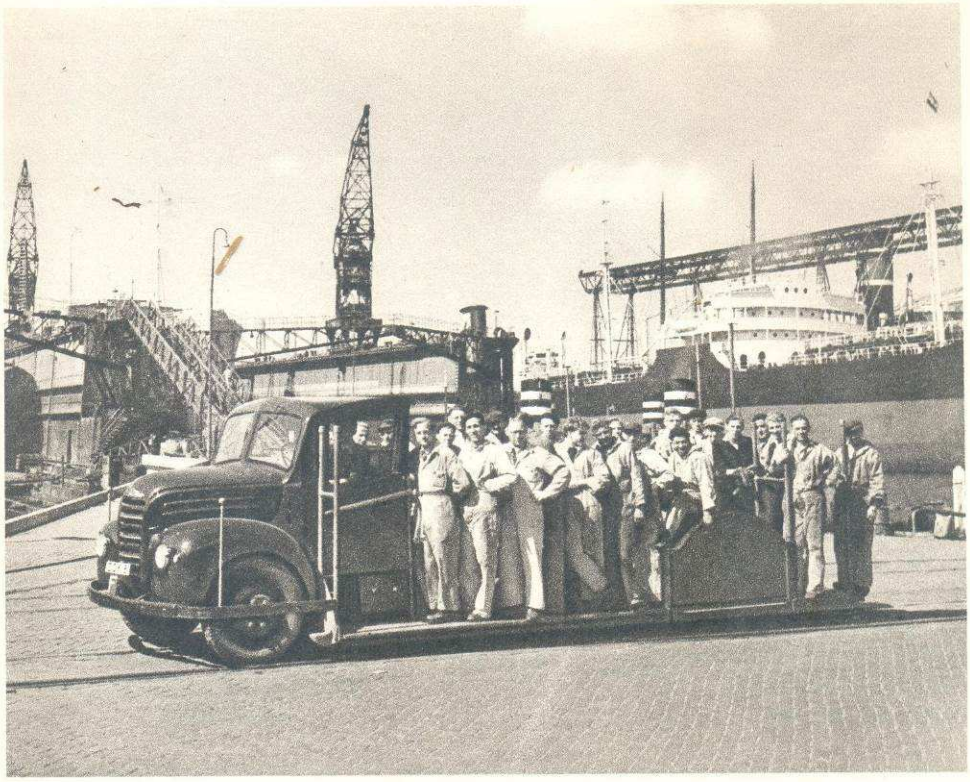
In het jaar 1947 werd een aanvang gemaakt met het doorlichten van het personeel, om eventueel tijdig de strijd tegen de tuberculose te kunnen aanbinden. De sociale verzorgster van de R.D.M. wordt geassisteerd door vijf gezinsverzorgsters. Zij houdt drie maal per week spreekuur in het hoofdgebouw van de maatschappij, waar ook de vrouwen der werknemers haar raad en voorlichting kunnen inwinnen. Aanvankelijk ontving het personeel haar met enige reserve, doch thans wordt haar werk algemeen zeer op prijs gesteld en van de mogelijkheid van hulpverlening in een gezin, wanneer de huisvrouw door ziekte haar taak niet kan vervullen, wordt dankbaar gebruik gemaakt.



EEN MET SPOED VERVAARDIGDE SCHROEFAS, 6650 KG WEGEND, WORDT IN JULI 1950 PER VLIEGTUIG NAAR MAURITIUS GEZONDEN



EEN 26 M LANGE SCHROEFAS OP EEN DRAAIBANK IN DE MACHINEFABRIEK, DECEMBER 1950



EEN VAN DE THANS RIJDENDE TERREIN-AUTO'S

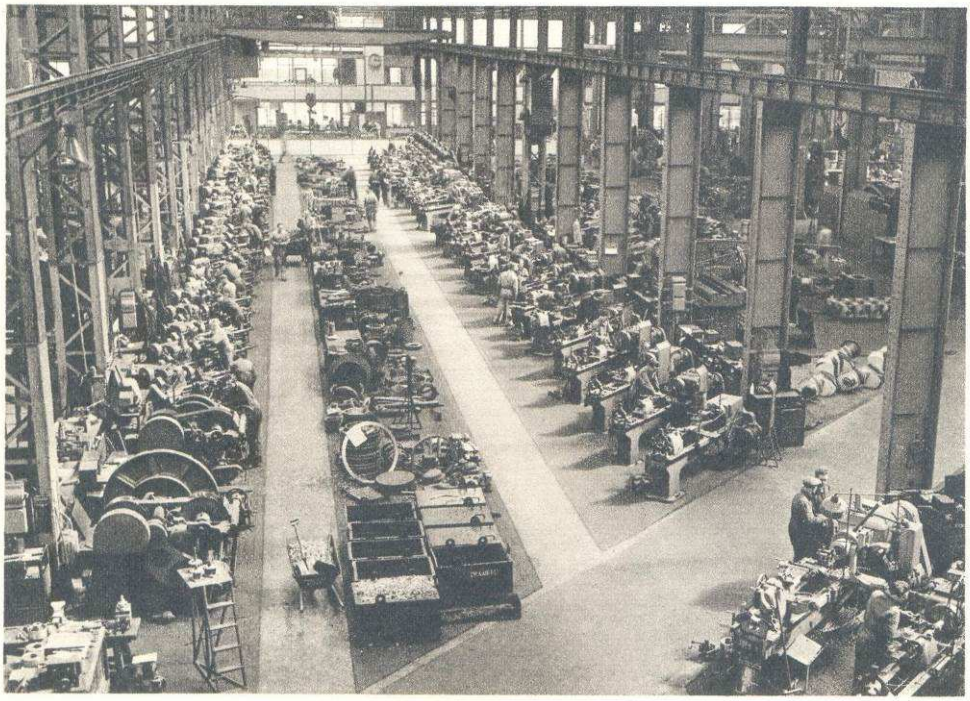
Personalia

Op 13 September 1947 stierf de heer D. de Kwaadsteniet, in wie een trouw, waardevol medewerker werd verloren. De heer J. M. Taylor vroeg ontslag als directeur van de „Nieuwe Waterweg", in wiens plaats de heren ir K. van der Pols en J. H. van den Berg tot directeuren benoemd werden. De heren ir J. C. van Reenen en ir J. J. M. Sluys werden hoofdingenieurs der R.D.M.

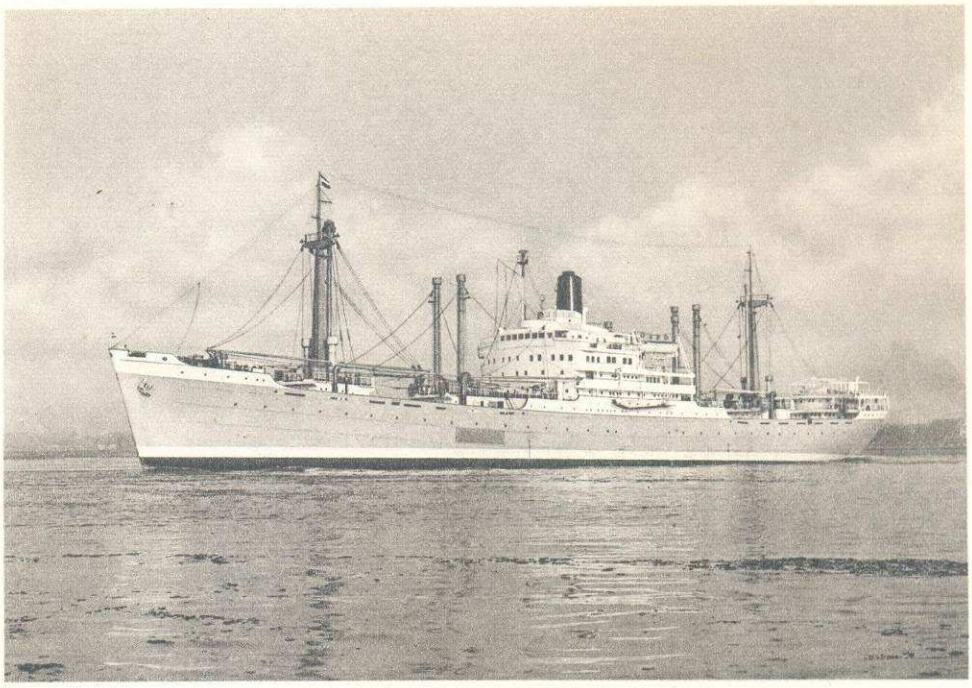
Een puzzle aan het eind van het jaar

Toen het genoemde jaar naar zijn einde liep was nog onder handen de reparatie van een aanzienlijke mijnschade aan het motorschip *Sunetta*, dat midscheeps ingescheurd en geknikt was, zodat voor- en achtersteven dieper in het water lagen dan het middenschip. Een en ander moest weer recht gemaakt worden en het schip diende weer zijn oorspronkelijke lengte te krijgen. Een ware puzzle! Maar er werd een mooie oplossing gevonden. In dok 2 werden sleden gebouwd, één voor en één achter. Het schip werd in het dok gebracht en precies op de sleden gelegd. In het midden, waar het schip toen dus geheel vrij lag, werd water gepompt totdat het schip door het gewicht van het water tot op de kielblokken doorzakte, waarna het van de buitenkant af werd doorgebrand. Een vondst, die zeker een paar maanden werk uitspaarde en – ideëel gezien – als een waardige afsluiting van het jaar beschouwd mocht worden.

GROTE ASSENDRAAIBANKEN IN DE MACHINEFABRIEK, VOORJAAR 1951



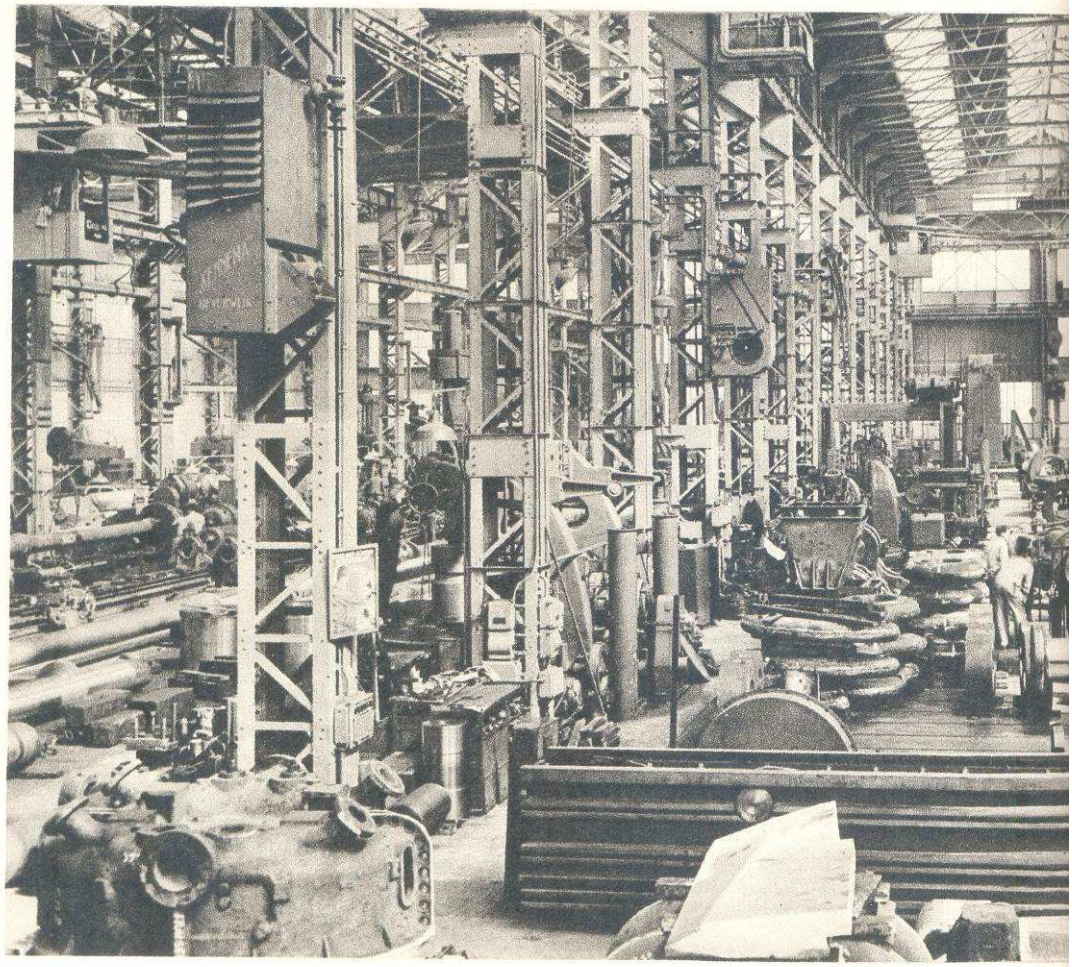
DE KLEINE DRAAIBANKEN IN DE MACHINEFABRIEK



HET VRACHT- EN PASSAGIERSSCHIP „AMPENAN", 9947 R.T.B., GEBOUWD VOOR DE KONINKLIJKE ROTTERDAMSCHE LLOYD N.V., TIJDENS DE PROEFTOCHT OP 3 JANUARI 1951

Fabelachtige techniek De twintigste eeuw is een eeuw van fabelachtige techniek. Het is een beklemmend en tegelijkertijd bevredigend gevoel in deze eeuw te kunnen leven. Enerzijds is er een zoeken naar zekerheden waar te nemen en anderzijds een streving naar de beheersing van de meest geperfectionneerde destructiemiddelen. Men tracht de toekomst van de mens veilig te stellen en tegelijkertijd zoekt men in de laboratoria naar middelen, die dezelfde mensheid bijna zonder moeite kunnen doen uiteenvallen en versplinteren. De schalen van de weegschaal zijn nog in evenwicht. Maar aan de horizon doemt reeds het verbijsterende visioen op van l'apprenti sorcier, de tovenaarsleerling van een mensheid, die met imaginaire getallen goochelt, met irreële krachten, die dreigen haar te overweldigen.

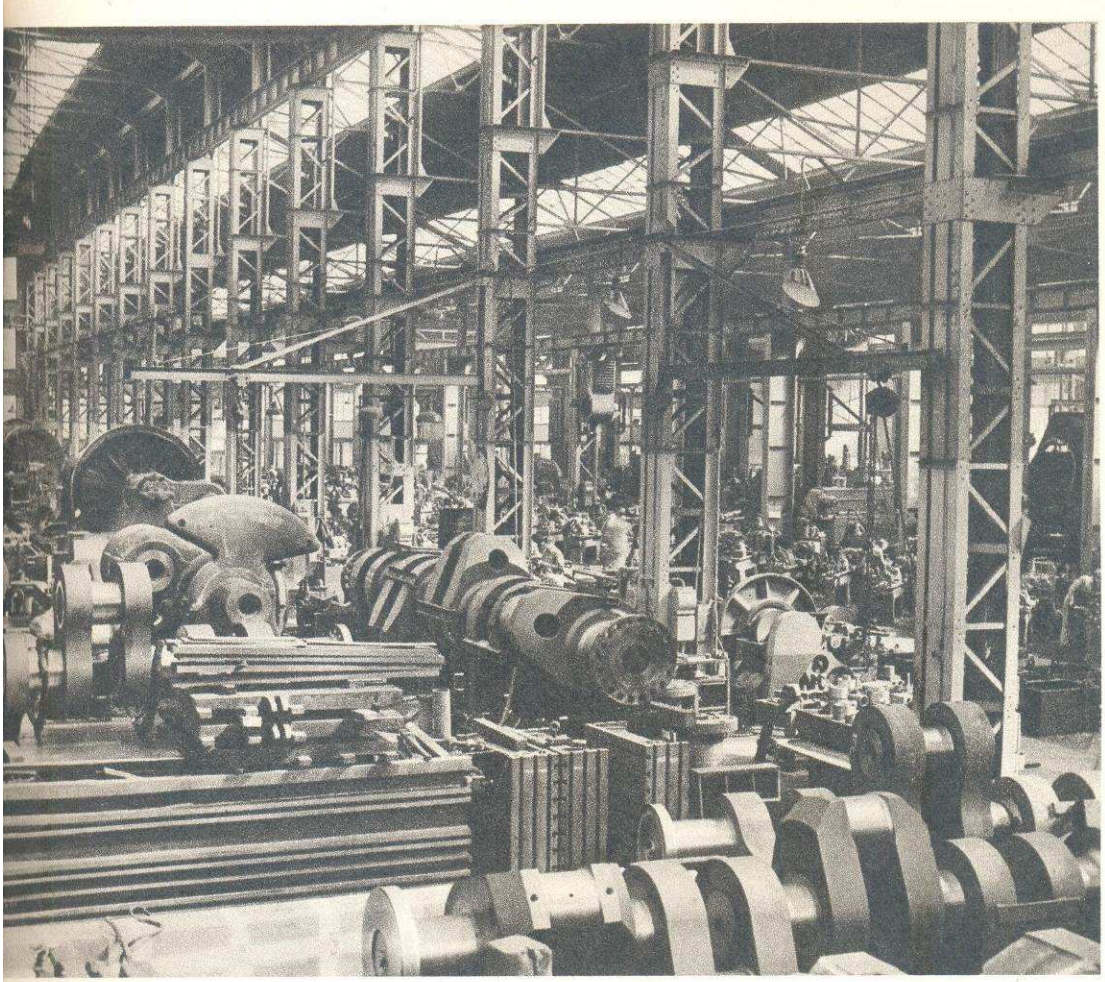
De R.D.M. zet haar arbeid voort. Zij blijft haar mogelijkheden zien in deze ingewikkelde maatschappij. Werktuigen en machinerieën, die gisteren nog modern waren, hebben vandaag reeds afgedaan. De vrije mens dreigt een slachtoffer van de machine te worden, een bediende van zijn eigen schepping. Om in de gigantische wedstrijd naar de spits niet het gevaar te lopen onder de voeten der anderen verpletterd te worden – en het verleden verplichtte haar hiertoe! – is men wel genoodzaakt de nieuwste vindingen en mogelijkheden van de techniek toe te passen op het te bewerken materiaal. Alles wordt steeds groter, steeds kolossaler, of steeds kleiner, steeds ingenieuzer. Het opvoeren van de kwaliteit van het giet-



DE KRUKASSENDRAAIERIJ IN DE MACHINEFABRIEK, VOORJAAR 1951

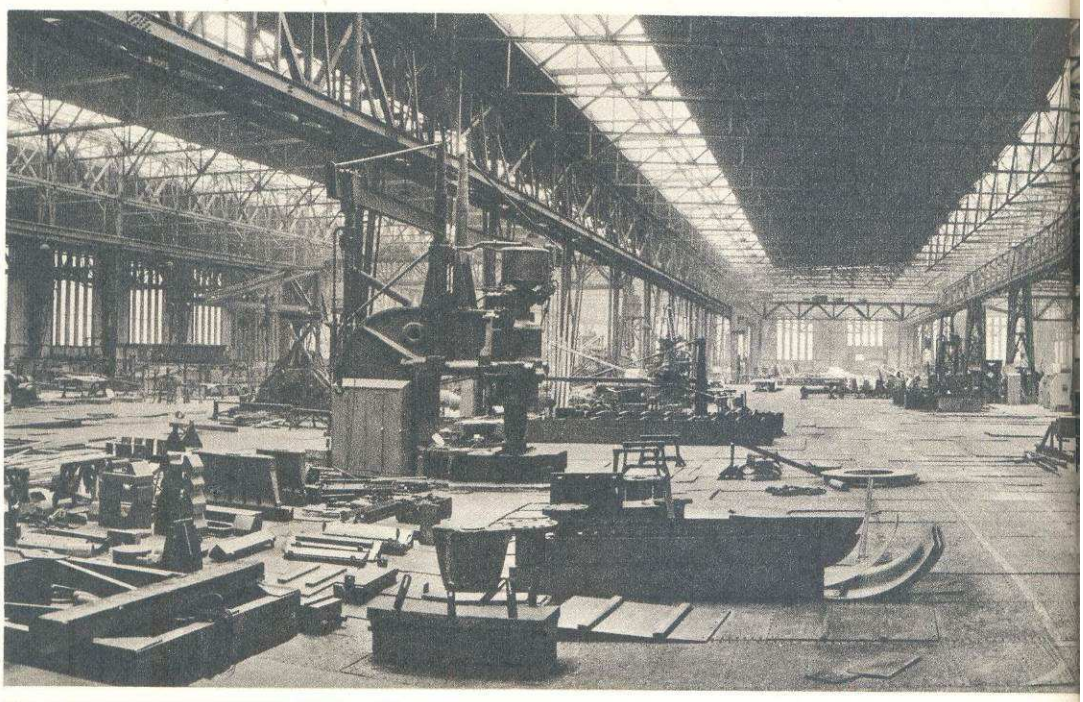
en smeedwerk b.v. vraagt steeds meer aandacht. In de gieterij wordt een grote electrische gloeioven geplaatst, die 14 m lang is en een vermogen heeft van 2300 kW. Hiermede is de temperatuur tijdens het gloeiproces zo nauwkeurig te regelen, dat men de kwaliteit van de smeedstukken veel beter in de hand heeft.

Het laboratorium wordt verder uitgebreid en krijgt voortdurend meer werk aan de contrôle van het afgeleverde product. Door middel van trek- en buigproeven en het bepalen van de hardheid en de kerftaaiheid wordt in het mechanisch laboratorium de sterkte van de smeedstukken en het gietwerk regelmatig nagegaan. Het metallografisch laboratorium wordt weer in gebruik genomen, waarin men bij vele honderden malen vergroting de structuur van de materialen bestudeert en fotografisch vastlegt. Ook is het onderzoek van vormzand voor de gieterij ter hand genomen en zal er een chemisch laboratorium worden ingericht voor



het analyseren van brons en andere metalen. De evolutie kent immers geen grens.

Er openbaart zich een streven om tankschepen met een draagvermogen van 25.000, 30.000 ton en zelfs groter te bouwen. Tijdig moesten mogelijkheden worden gezocht, om deze hier te lande te kunnen dokken. Het oog van de maatschappij viel in Engeland op een droogdok met een hefvermogen van 32.000 ton. In de Heysehaven lag toen een brok grond 4 m boven het waterpeil, over een oppervlakte van ca 20 ha. Hier bevindt zich thans dok 8 boven een zogenaamde dokput van 23 m diepte. Voor het aanleggen van deze put moesten er dus honderdduizenden m^3 aarde worden weggegraven. Op 5 Juli 1948 arriveerde dit dok, dat van Greenock in Schotland naar hier moest worden gesleept. Een evenement in de geschiedenis der R.D.M.; voortaan kan zij elk schip van de Nederlandse vloot, uitgezonderd de *Nieuw Amsterdam*, dokken.



EEN KIJKJE IN DE SCHEEPSBOUWWERKPLAATS, VOORJAAR 1951

De erepoorten geopend

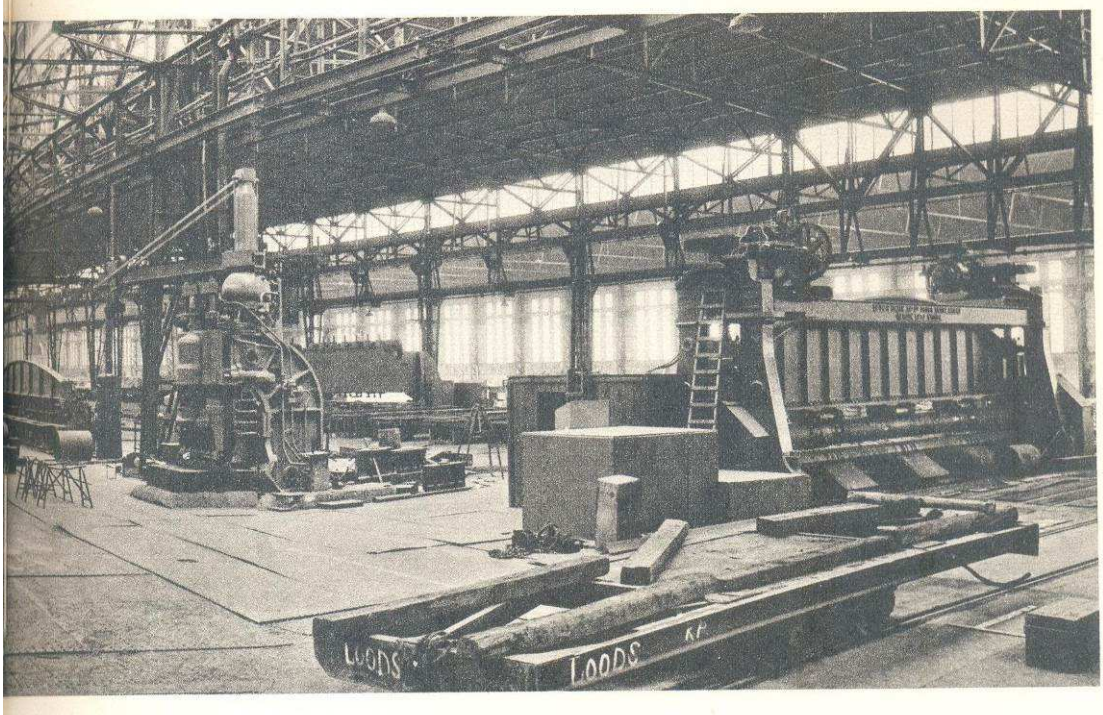
Op 9 September van het genoemde jaar openden zich de erepoorten om het vorstelijk bezoek uit Noorwegen doorgang te verlenen. Z.K.H. Prins Olav van Noorwegen en Zijn Gemalin H.K.H. Prinses Martha waren naar het Tuindorp Heyplaat gekomen, om het voetbalveld te openen, dat door de R.D.M. was aangelegd ten gerieve van de Noorse zeelieden. Bij deze gelegenheid vond tevens de overdracht plaats aan het Comité voor de behartiging van belangen voor het welzijn van Noorse zeelieden te Rotterdam. Een gebaar, dat door de Noorse autoriteiten bijzonder op prijs gesteld is en dat er in niet geringe mate toe medewerkte, om de goede verstandhouding tussen Nederland en Noorwegen nog te verstevigen.

ir K. van der Pols directeur der R.D.M.

Op 14 December 1948 werd ir K. van der Pols aan de directiestaf toegevoegd. In de loop van 1946 had hij te Delft ook zijn diploma als scheepsbouwkundig ingenieur behaald, hetgeen vanwege de bezetting tot dan toe was opgeschort.

Het Prins Bernhard-dok

Het is van Z.K.H. Prins Bernhard bekend, dat Zijn belangstelling zeer sterk uitgaat naar ondernemingen van grootse allure in het economische leven. Toen dok 8 op 23 Juni met steigers en meringen geheel gereed gekomen was, behaagde het Z.K.H. dan ook persoonlijk bij de ingebruikstelling tegenwoordig te zijn. Bij deze gelegenheid werd de maatschappij gemachtigd het dok aan de naam van de Prins te verbinden. Dok 8, *Prins Bernhard-dok*. Niet alleen een naam, maar veeleer een symbool, niet alleen

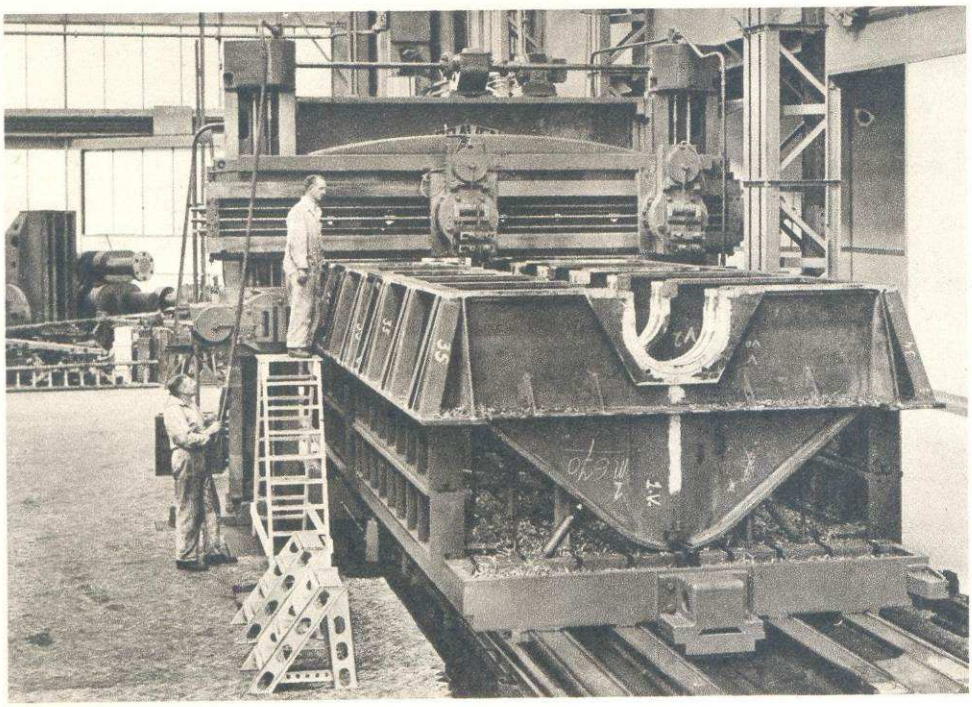


een eerbiedige handdruk, eerder nog een erkenning van de verdiensten van de Prins ook op dit terrein, een uitzicht op een achtergrond van gemeenschappelijke belangen. De ingebruikstelling geschiedde door het dokken van Hr. Ms. Vliegkampschip *Karel Doorman;* een reeds lang gekoesterde wens ging in vervulling. Bij deze gelegenheid deelde Z.K.H. aan de heer J. H. van den Berg, chef der reparatie-afdeling der R.D.M. en directeur van de „Nieuwe Waterweg", Zelf diens benoeming tot officier in de Orde van Oranje-Nassau mede en spelde hem eigenhandig het versiersel van deze onderscheiding op de borst.

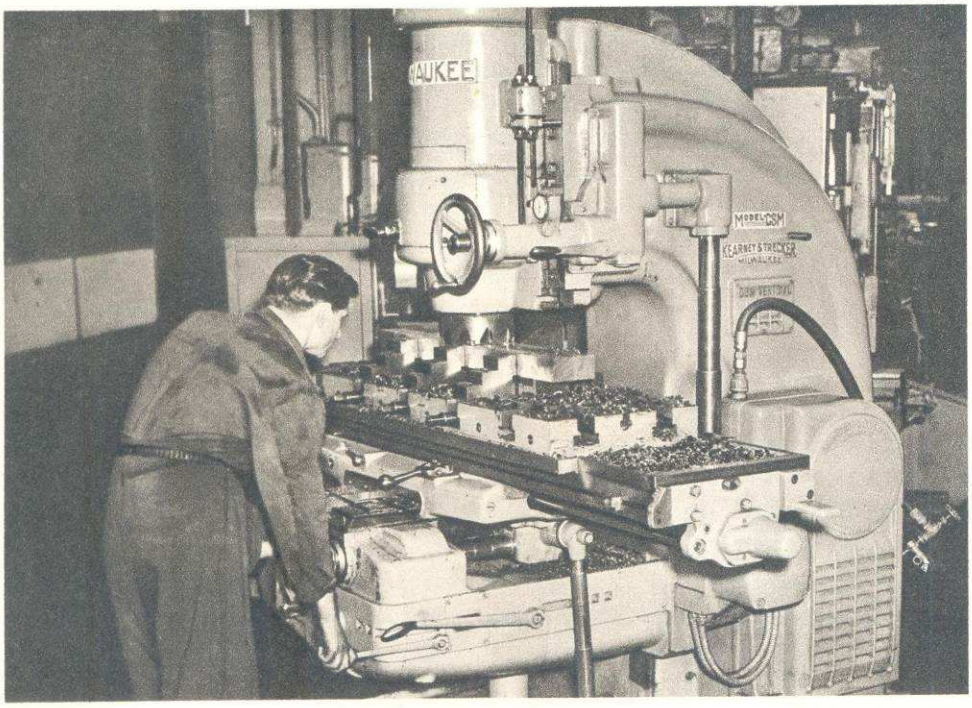
Jubilarissen en expansie

Op 14 Januari 1950 was het 25 jaar geleden dat de „Nieuwe Waterweg" werd overgenomen. Kort daarop, op 23 Januari, vond de officiële huldiging plaats van 9 personeelsleden, die hun arbeid gedurende 40 jaar in dienst hadden gesteld van de maatschappij, en van 208 mannen, die er 25 jaar werkzaam waren geweest. Onder deze laatsten bevonden zich ditmaal voor de eerste keer 171 werknemers van de „Nieuwe Waterweg", die ter gelegenheid van dit bijzondere jubileum de directie een gedenkraam aanboden, dat aangebracht werd in de commissariskamer.

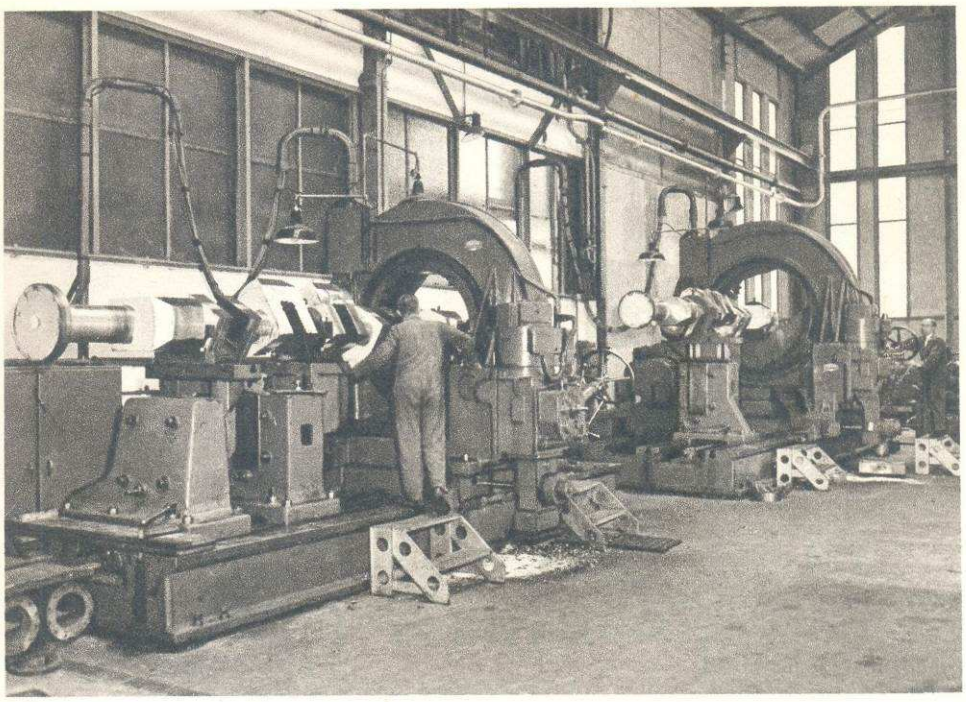
Tegen het einde van 1950 maakte het voor de directie een punt van ernstige overweging uit om tijdig voorzieningen te treffen ten opzichte van aanvulling en versterking der prominente functies in de maatschappij. In de commissarisvergadering van 13 Februari 1951 werd besloten om aan de heer ir J. C. van Reenen, tot dan toe hoofdingenieur Werktuigbouw, algemene procuratie te ver-



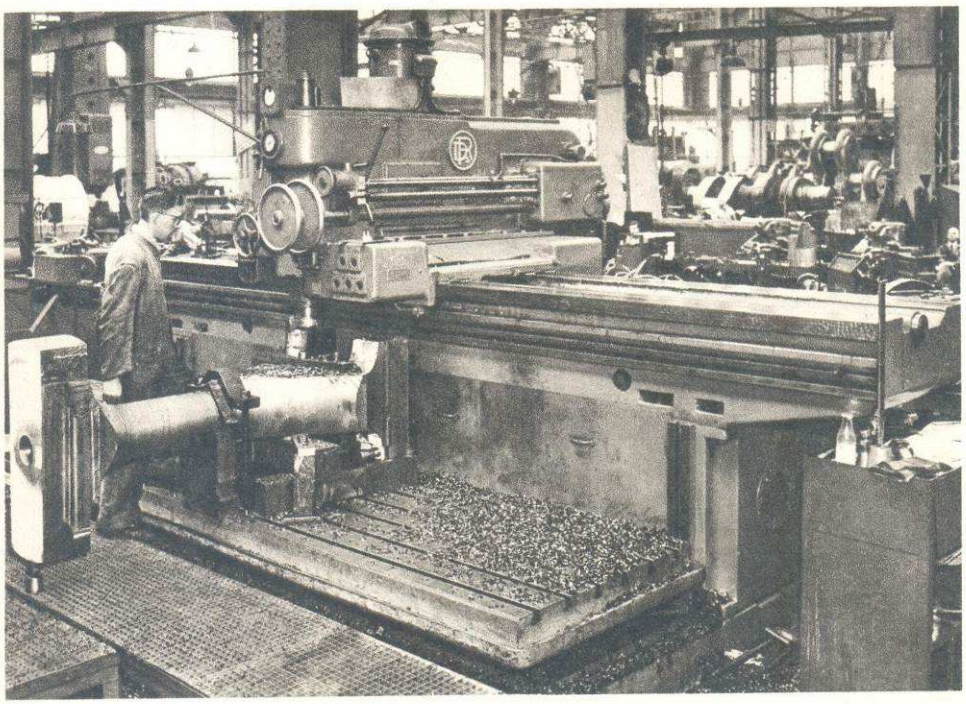
EEN GELASTE FUNDATIE VOOR EEN DIESELMOTOR OP EEN GROTE SCHAAFBANK



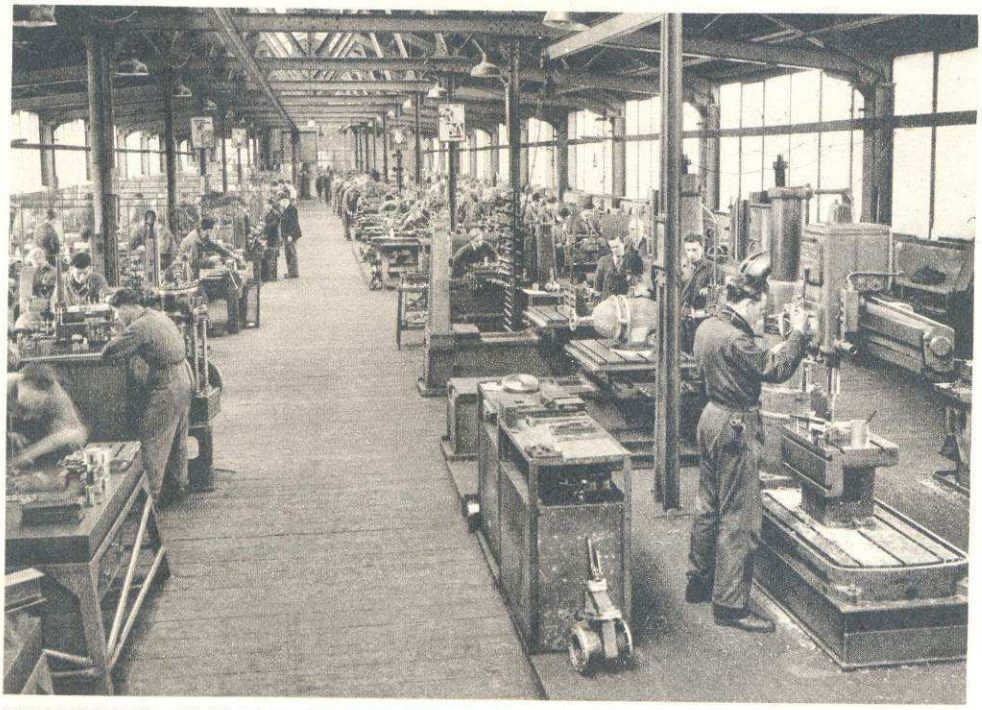
VERTICALE FREESBANK MET GROOT VERMOGEN



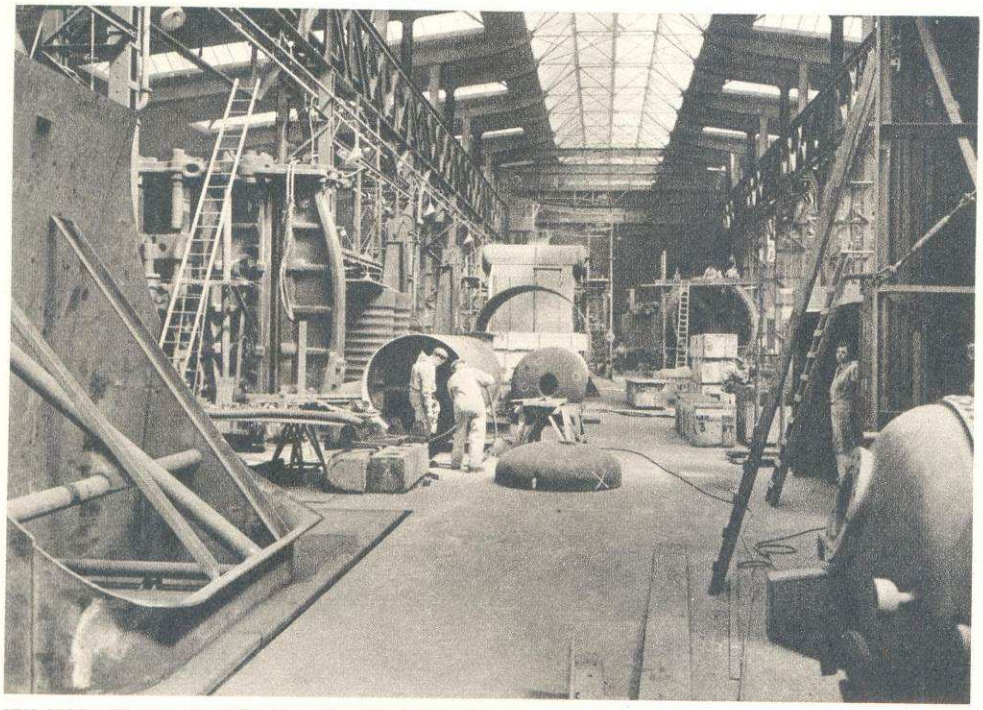
KRUKPENDRAAIBANKEN IN DE MACHINEFABRIEK



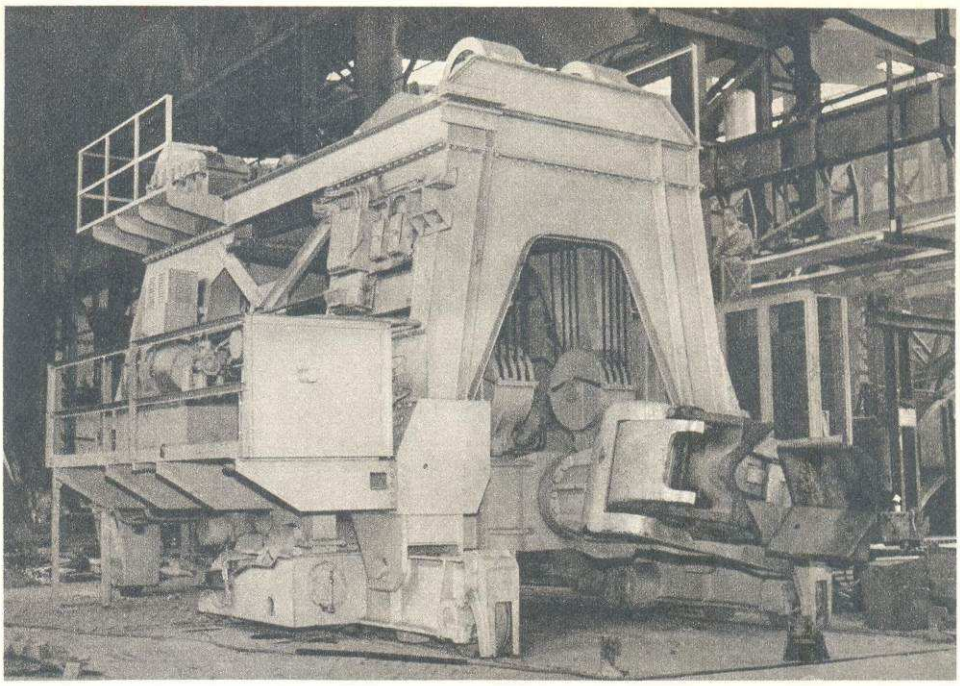
ZWARE LANGSFREESBANK IN MACHINEFABRIEK



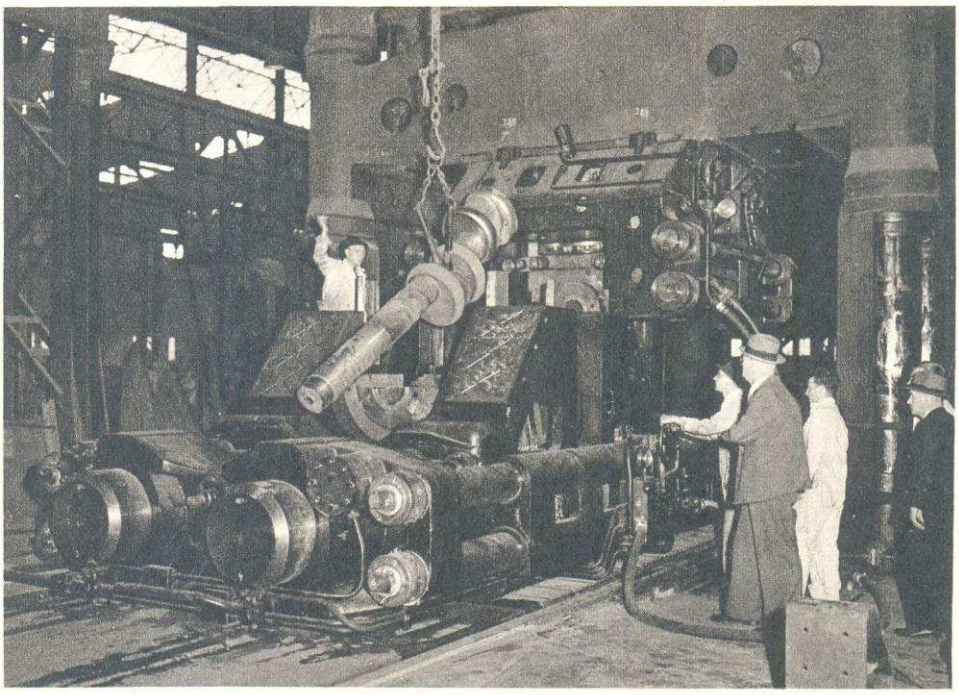
LEERLINGWERKPLAATS IN DE MACHINEFABRIEK



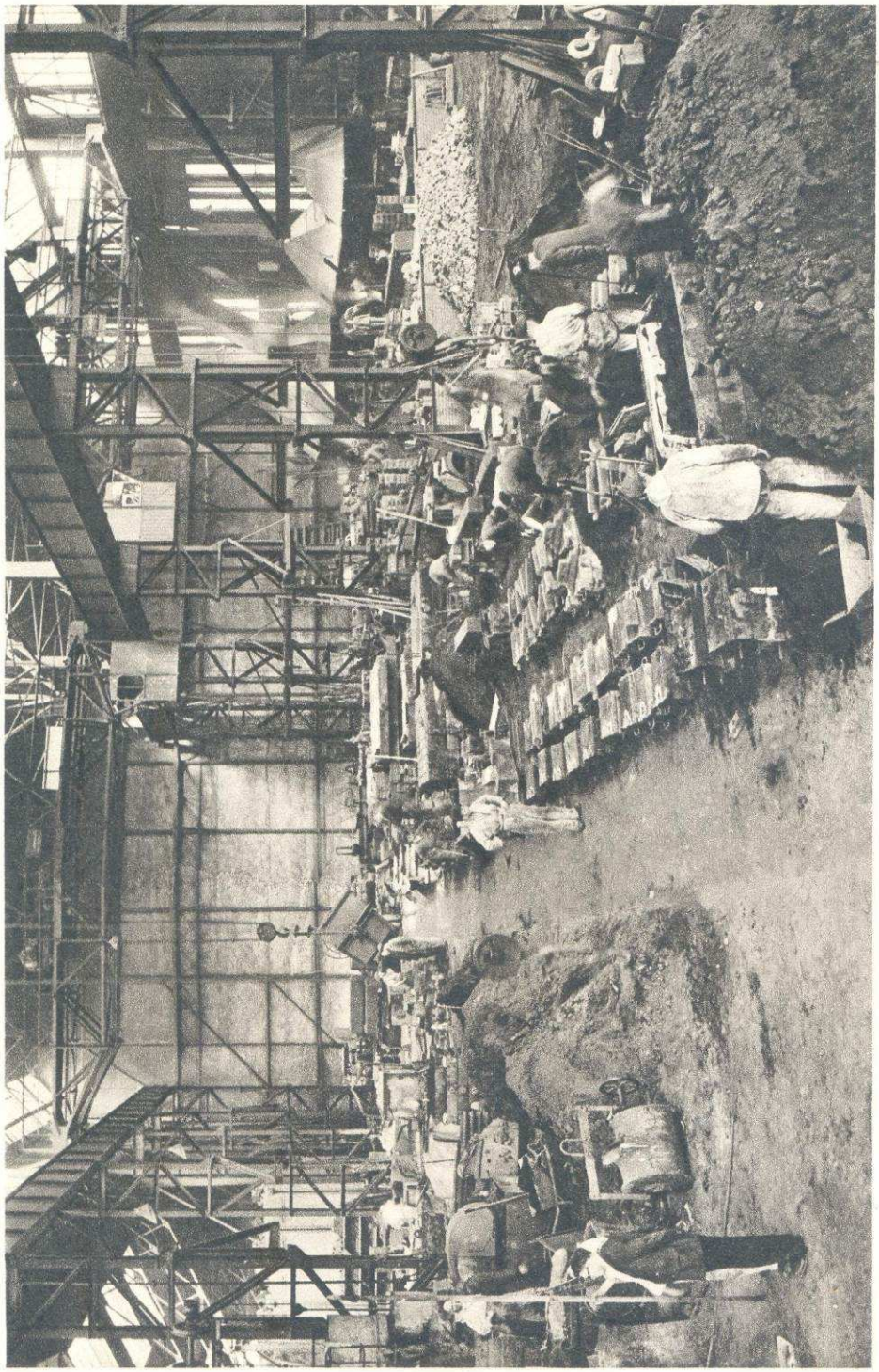
EEN GEDEELTE VAN DE KETELMAKERIJ, VOORJAAR 1951



DE 20-TONS MANIPULATOR IN DE SMEDERIJ



HET SMEDEN VAN EEN KRUKAS MET DE GROTE KRUKAS-SMEEDMACHINE



DE GIETERIJ IN 1951

lenen en hem tot onder-directeur te benoemen. Tevens werd de heer ir J. J. M. Sluys, hoofdingenieur der afdeling marinebouw, procuratie verleend, terwijl hij werd benoemd tot directeur der Scheepsbouw Maatschappij „Nieuwe Waterweg". In diezelfde vergadering werd aan de heer ir K. van der Pols op diens verzoek eervol ontslag verleend als directeur van de „Nieuwe Waterweg", terwijl hij werd benoemd tot waarnemend gedelegeerd commissaris van deze maatschappij. Bij die gelegenheid werd aan de heer C. D. de Jong, chef der afdeling reparatie aan de „Nieuwe Waterweg", procuratie voor deze maatschappij verleend.

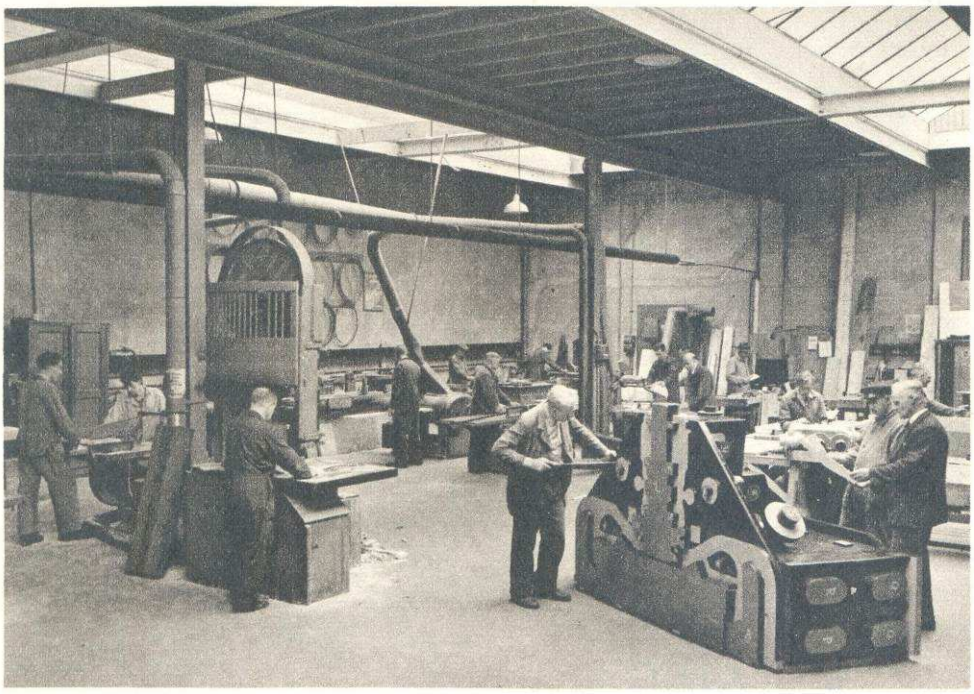
De expansie en modernisering van het bedrijf maakten het noodzakelijk, dat gebouwen met een verouderde inrichting moesten verdwijnen en door modernere vervangen. De scheepsmakersloods moest worden afgebroken, en daarvoor in de plaats werd opgetrokken een 25 m hoge machinehal. Ook stond een ingrijpende modernisering van de smederij op het programma, waartoe uitvoerige studies waren gemaakt.

Een 70-tons portaalkraan kwam gereed, die met zijn kolossale ledematen en zijn in verhouding klein lichaam tussen de fabrieks-complexen troonde als een mammouth; deze zorgt thans voor de opslag en het transport van de zware ingots en smeedblokken buiten de smederij, waardoor in het gebouw meer ruimte vrijkwam. Een prachtige aanwinst was verder een 20-tons manipulator, waarmede de gloeiende blokken staal tijdens het smeden gedraaid en verschoven worden. De twee bestaande smeedovens werden afgebroken en met twee nieuwe ovens van nog groter afmetingen in een zijhal opgebouwd, waardoor de ventilatie afdoende kon worden verbeterd.

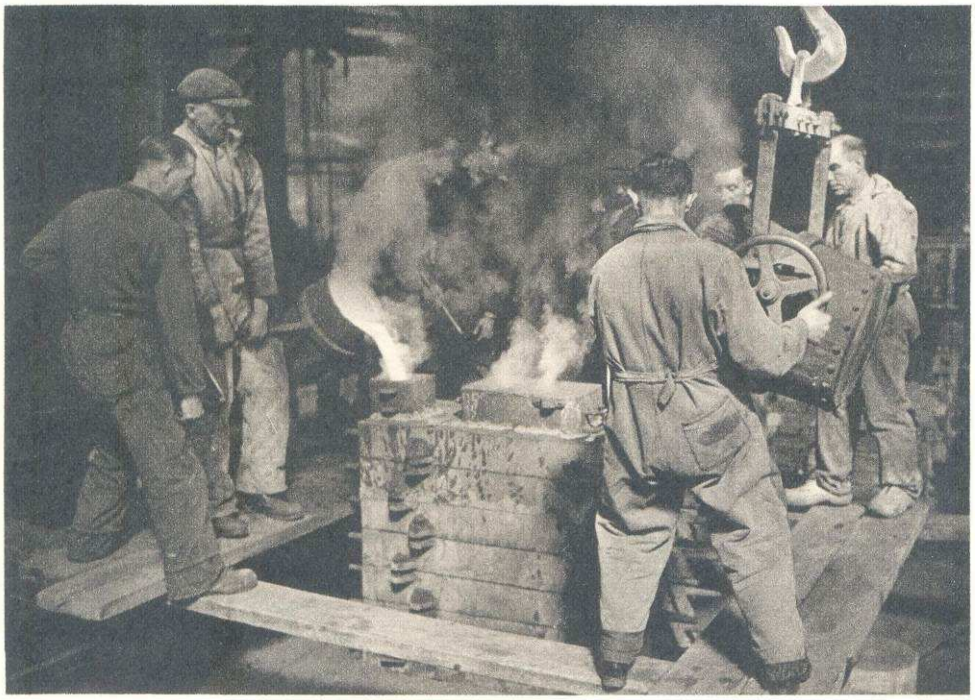
Rekening houdende met de ontwikkeling van de techniek, waarbij steeds meer speciale gelegeerde staalsoorten zullen worden toegepast, zijn twee nieuwe verticale gloeiovens aangeschaft en wordt de inrichting voor warmtebehandeling uitgebreid en verbeterd. Een grote smeedmachine voor het vervaardigen van krukassen is inmiddels gereed gekomen, in samenwerking met de Cie des Forges & Aciéries de la Marine & d'Homécourt.

Het gehele bedrijf is eigenlijk te beschouwen als een eindeloze keten van toegepaste energieën, waarin de ene tak van dienst op een natuurlijke wijze uit de andere voortvloeit. Een complete jaarbeurs, waar de nieuwste vindingen op het gebied van de techniek een practische toepassing vinden. De nieuwe timmermanswerkplaats, waarin tevens de schilders, scheepsmakers en lichtmetaalmakers onder dak zouden worden gebracht, een gebouw met een oppervlakte, gelijk aan die der vroegere vier gescheiden werkplaatsen, is gereed gekomen. Nog onderhanden zijn 3 hallen, die de montagehal met de machinefabriek zullen verbinden.

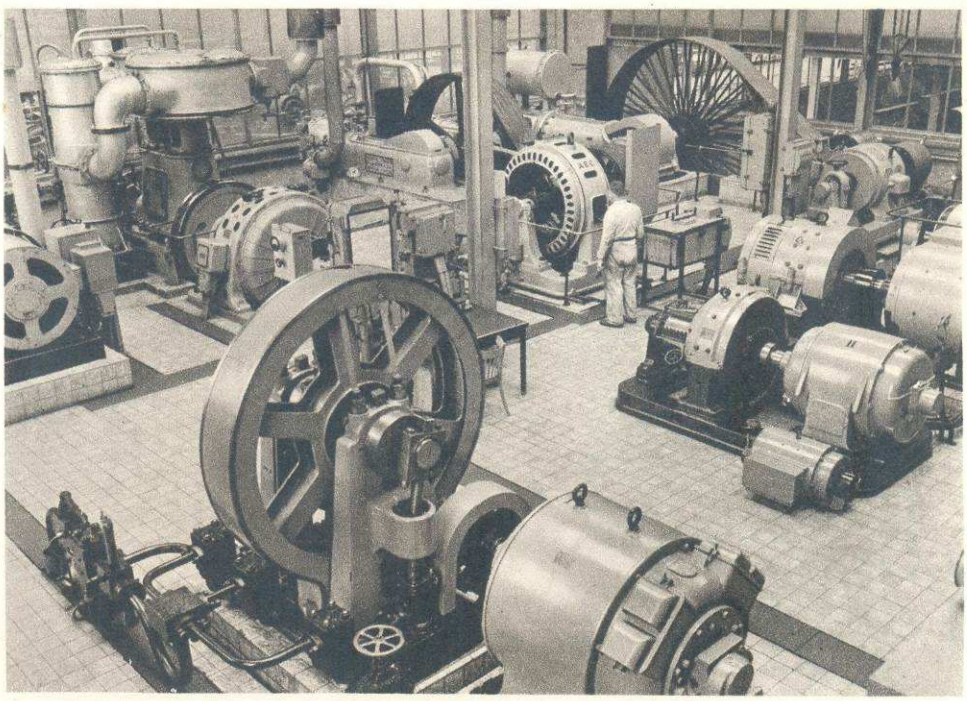
Doch ook de kleine zaken, die dienen ter veraangenaming van het leven van de werknemer, werden niet uit het oog verloren. Er werd een nieuw clubgebouw voor de voetbalclub R.D.M. in gebruik genomen. Sport is de medicijn voor de vermoeide. Uit dit gezichtspunt bekeken mag de bouw van dit clubhuis een even belangrijke keten in de geschiedenis van de R.D.M. genoemd worden als de plaatsing van twee 65 m hoge torenkranen, elk met een hefvermogen van 40 ton langs helling 7.



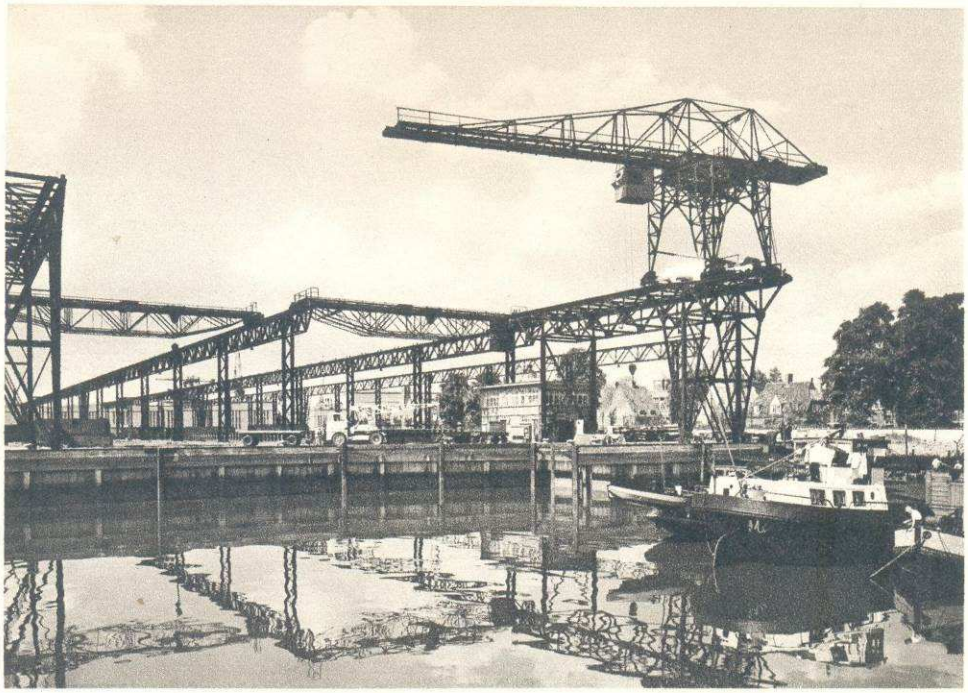
DE MODELMAKERIJ IN 1951



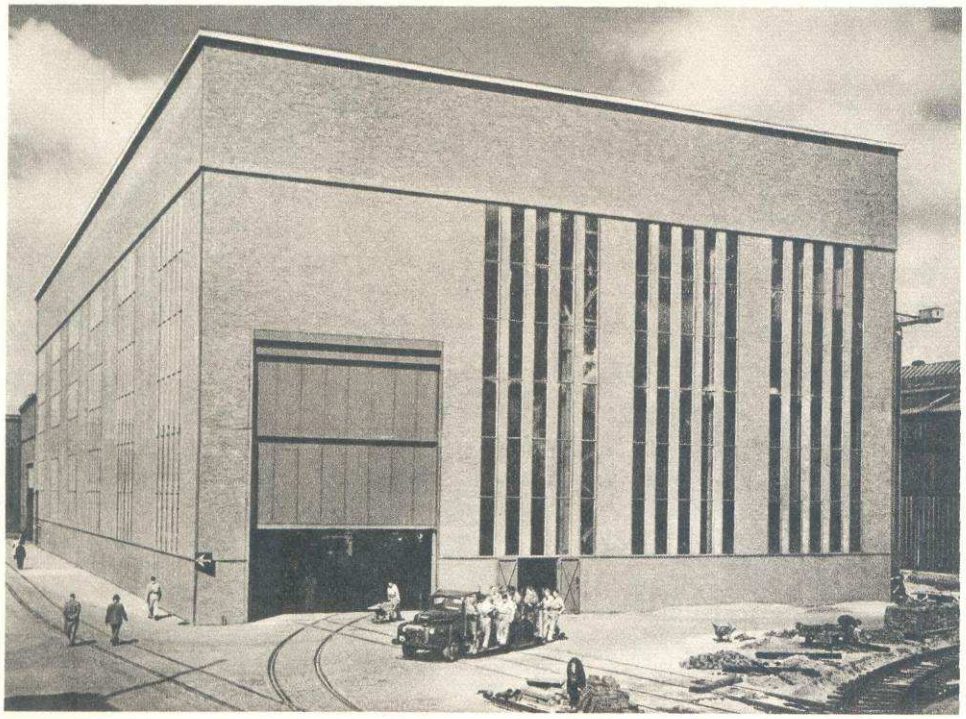
HET GIETEN



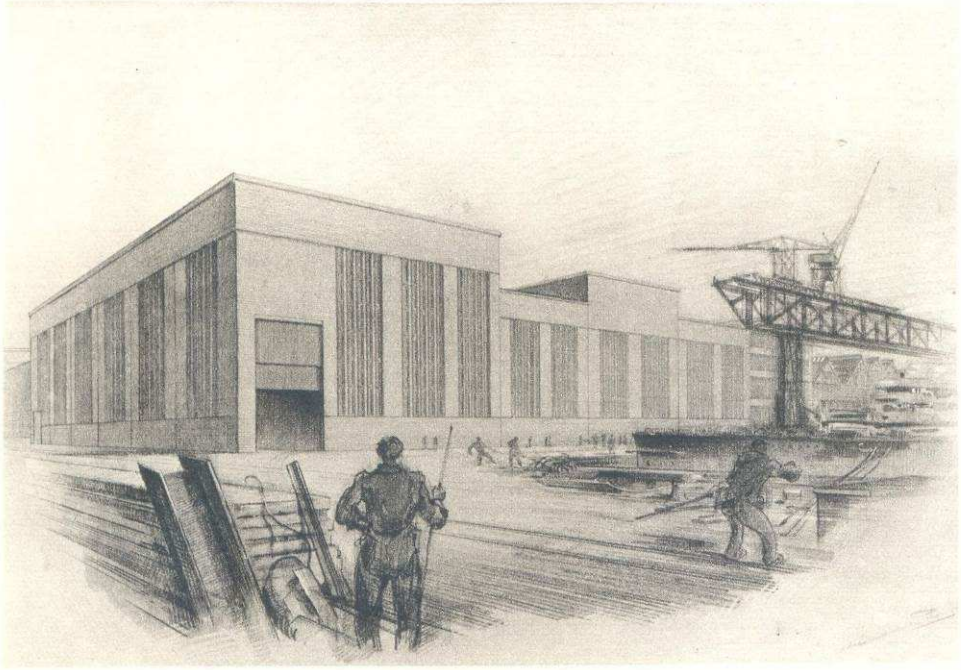
CENTRAAL STATION VOOR LUCHTCOMPRESSOREN, HYDRAULISCHE INSTALLATIES EN OMVORMERS



DE OPSLAGPLAATS VOOR SCHEEPSBOUWMATERIAAL MET SORTEERKRANEN, VOORJAAR 1951



DE NIEUWE MONTAGEHAL IN 1951



MONTAGEHAL EN UITBREIDING MACHINEFABRIEK

Van een cabine uit

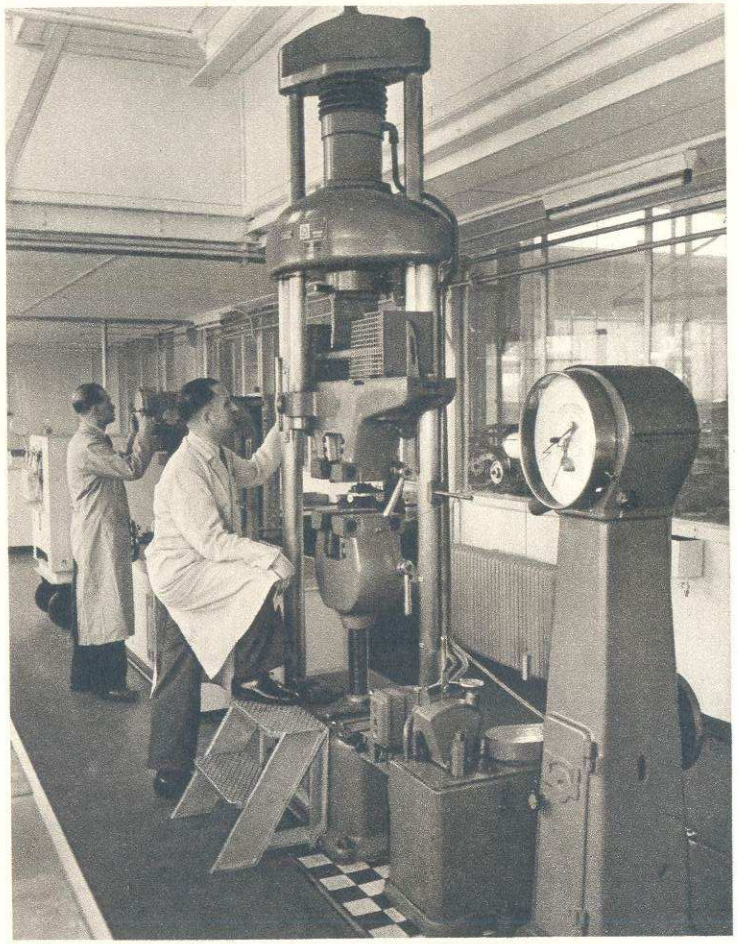
Gezeten in de cabine van één dezer kranen, waar de geluiden van beneden niet meer doordringen, kan men de terreinen der werkplaatsen duidelijk overzien. Achter de façade van de kantoorgebouwen en cantines ligt in een vreemde wereld het Tuindorp Heyplaat. Daarvóór verheffen zich de massale schepen, als door een onwrikbare „ijszee" op het droge geschoven, de kleurloze loodsen, de kranen en alle andere gigantische werktuigen van staal, hout of beton. Het geheel doet aan als een onveranderlijk prae-historisch landschap, waarin op de een of andere onbegrijpelijke wijze mensen zijn terecht gekomen. En plotseling bevindt men zich dan weer in de twintigste eeuw, in een wereld, waarin de verstening slechts schijn is, het landschap van de arbeid, waarin in alles de triomf van het menselijk bereikbare spreekt.

De jonge staat Israël gaf in April voor de eerste maal opdracht tot het bouwen van een 4000 tons vrachtschip voor vervoer van fruit voor de Zim Israel Navigation Company te Haifa.

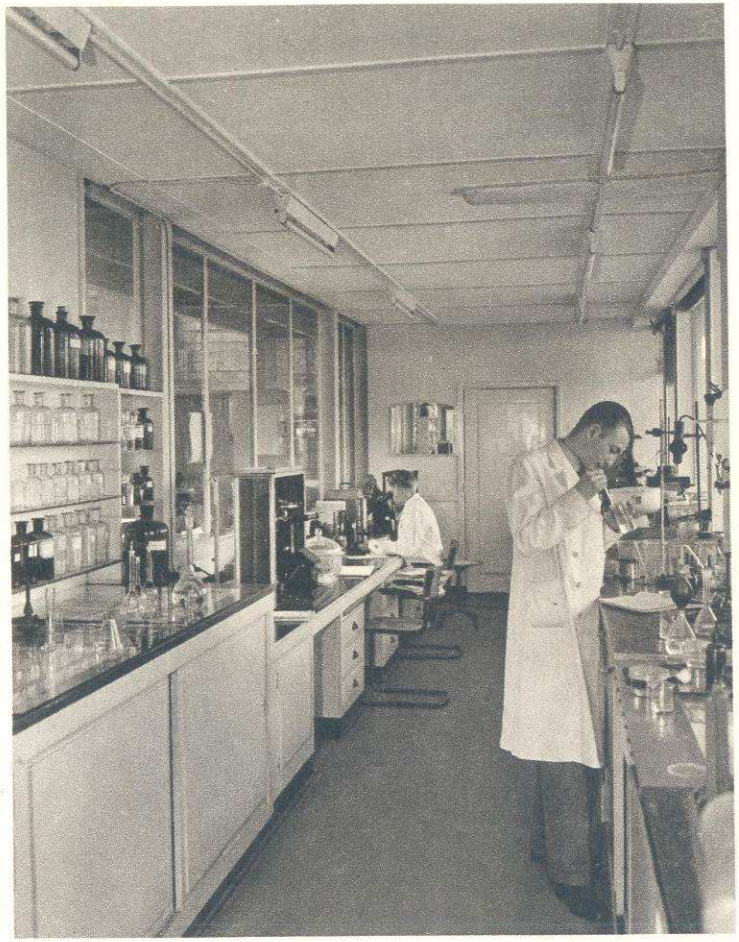
Wederom schuimt de champagne

Het hoogtepunt van 1950 was echter wel de bouw van Nederlands nieuwste kruiser, die, nog op de helling staande, achtereenvolgens *De Eendracht* en *De Ruyter* werd geheten en die thans *De Zeven Provinciën* werd genoemd. Op 22 Augustus vond de tewaterlating plaats. De doopplechtigheid werd verricht door H.M. Koningin Juliana, die vergezeld was van Z.K.H. Prins Bernhard. Op deze datum schuimde dus door Haar toedoen de champagne weer over het staal van de scheepswand, voor het edelste doel, waarvoor hier op aarde champagne kan worden gebruikt: het ten doop houden van een schip.

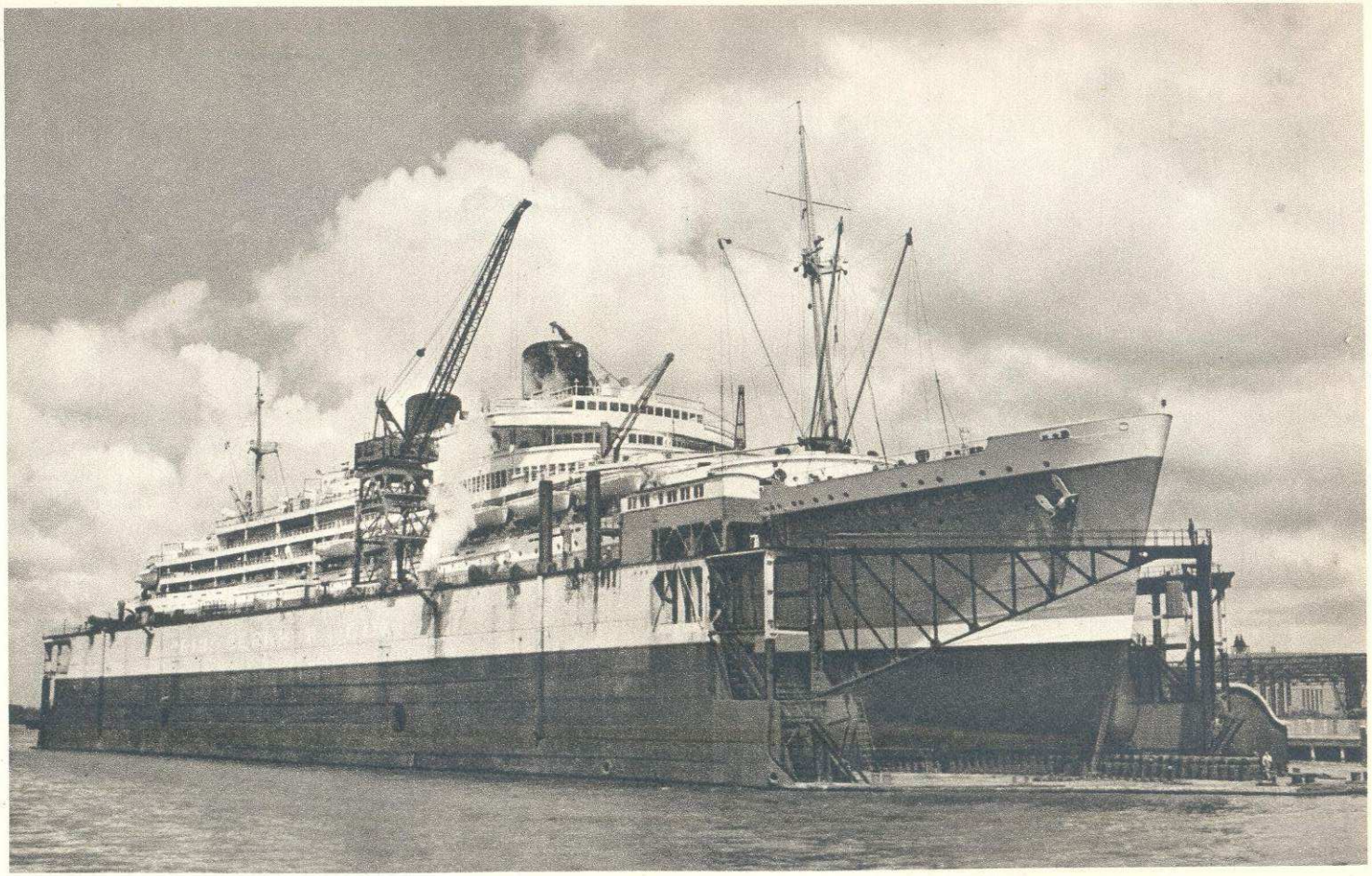
Het werd een imposante, ontroerende plechtigheid, waarvan algemeen – ook door Hare Majesteit zelf – het vlotte verloop en de voortreffelijke organisatie werden geroemd. Meer dan 400 militaire- en burgerlijke autoriteiten zetten deze plechtigheid luister bij. Kort daarop, om precies te zijn op 9 September, vond onder grote belangstelling nog een tewaterlating plaats van het stoomschip *Ampenan,* het voor rekening van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd N.V. in bouw zijnde turbine-vrachtschip. De gestroomlijnde brug van dit schip werd ruim twee maanden geëxposeerd op de Parkkade, ter gelegenheid van de Ahoy-tentoonstelling. Hierdoor zijn de ongeveer 1½ millioen bezoekers in de gelegenheid gesteld kennis te nemen van de nieuwste navigatiemiddelen, waaronder ook radar, die reeds op de brug waren aangebracht.



MECHANISCHE BEPROEVING VAN MATERIALEN

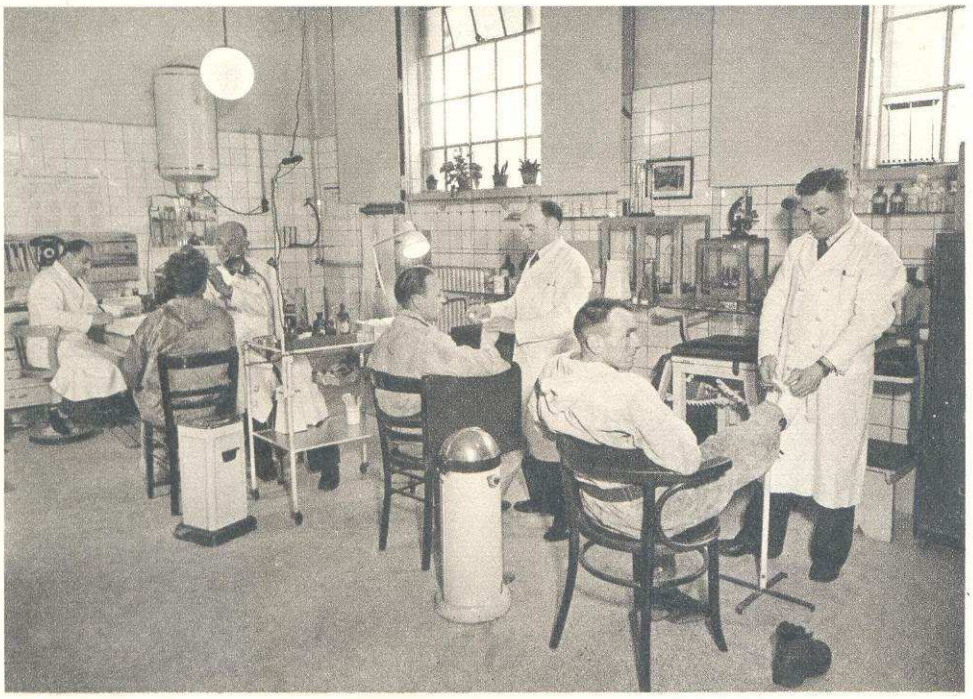


METALLOGRAPHISCH EN CHEMISCH ONDERZOEK



HET DUBBELSCHROEF MOTORPASSAGIERSSCHIP „WILLEM RUYS", 21.119 R.T.B., VAN DE KONINKLIJKE ROTTERDAMSCHE LLOYD N.V. IN HET 32.000 TONS DOK

EEN DER SCHAFTLOKALEN



DE VERBANDKAMER

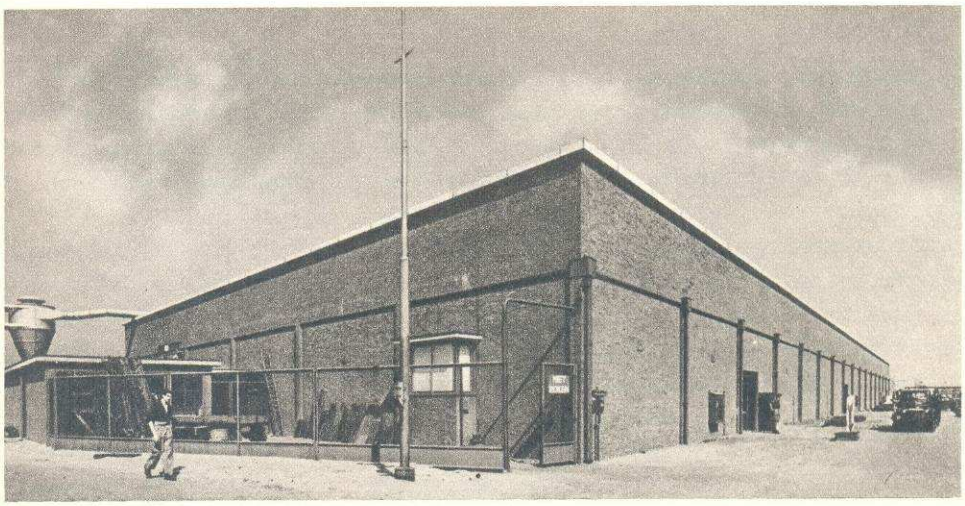
EEN PIJL OP DE TOEKOMST

De perspectieven voor scheepsreparatie en scheepsbouw hangen, zoals wij reeds herhaaldelijk betoogden, steeds af van de gang van zaken in de scheepvaart, resp. van de verhouding tussen vervoerscapaciteit en vervoersbehoefte, dus van het niveau der vrachtprijzen in verhouding tot bouw- en exploitatieprijzen.

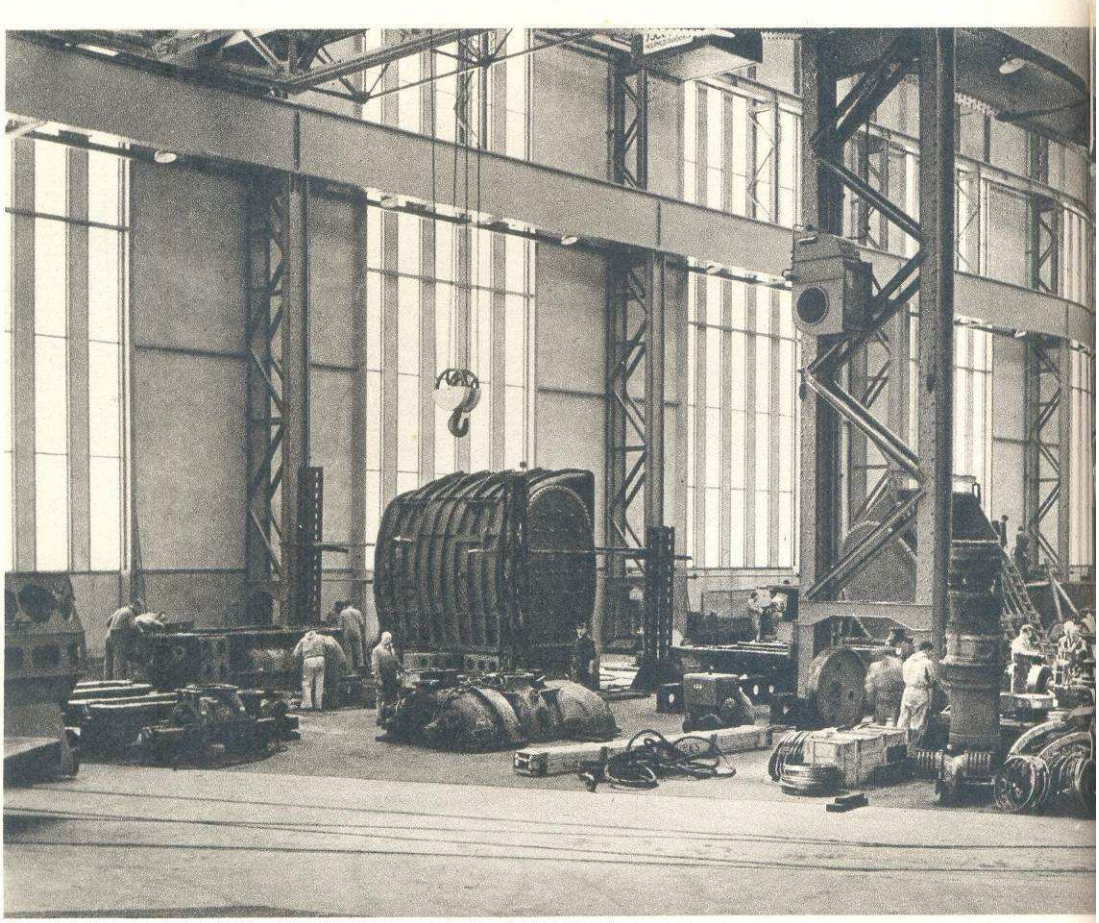
De Nederlandse koopvaardijvloot, die in 1940 bestond uit 1145 schepen met 2.862.025 registerton bruto en in Mei van het jaar 1945 was teruggelopen tot 769 schepen met 1.693.260 registerton bruto, herstelde zich na de bevrijding snel. Reeds aan het eind van 1948 was, inclusief de in bouw zijnde tonnage, het vooroorlogse peil weer bereikt. De vraag rees nu, of verdere uitbreiding der vloot dan wel vervanging van oude schepen verantwoord was, immers de bouwkosten waren zeer hoog. De gestelde vraag kon destijds niet zonder meer bevestigend beantwoord worden en de terugslag in de scheepsbouw, die zich begin 1949 deed gevoelen – het uitblijven van orders – was dan ook alleszins verklaarbaar. Een daling der scheepsvrachten, evenals die bijvoorbeeld na de eerste wereldoorlog plaats vond, zou een al te funeste invloed kunnen uitoefenen.

De jongste ontwikkeling

Zeer spoedig echter zouden zich de gevolgen van het economisch herstel in West-Europa doen gevoelen. Het Marshall-plan begon zijn vruchten af te werpen. Daarbij kwam, dat het prijspeil geleidelijk aantrok. Vooral deze omstandigheden oefenden op het volume van de wereldhandel een stimulerende invloed uit. Een belemmering vormde voorshands de dollarschaarste. De reeks devaluaties in het najaar van 1949 vormde een poging deze te elimineren, doch het beoogde doel werd slechts ten dele bereikt.



SCHILDERS-, TIMMERMANS- EN SCHEEPSMAKERSWERKPLAATSEN IN 1951



KIJKJE IN DE MONTAGEHAL IN 1951

De jongste ontwikkeling, met name het uitbreken van het conflict in Korea, heeft dit probleem nagenoeg opgelost; Amerika vergrootte zijn invoer zeer sterk uit strategische overwegingen. Dit neemt niet weg, dat de moeilijkheden speciaal voor Nederland, dat zijn overzeese grondstoffen-producerende gebieden verloor, nog groot zijn.

De enorme inspanningen die het opbouwen van een effectief defensie-apparaat met zich brengt in een wereld, die verkeert in een situatie van „full employment", eisen een tot het uiterste doorgevoerde rationalisatie bij de productiemethoden. Temeer geldt dit, waar tevens nog vele investeringen zijn te verrichten, om zowel de wederopbouw te voltooien als te profiteren van de vooruitgang der techniek.

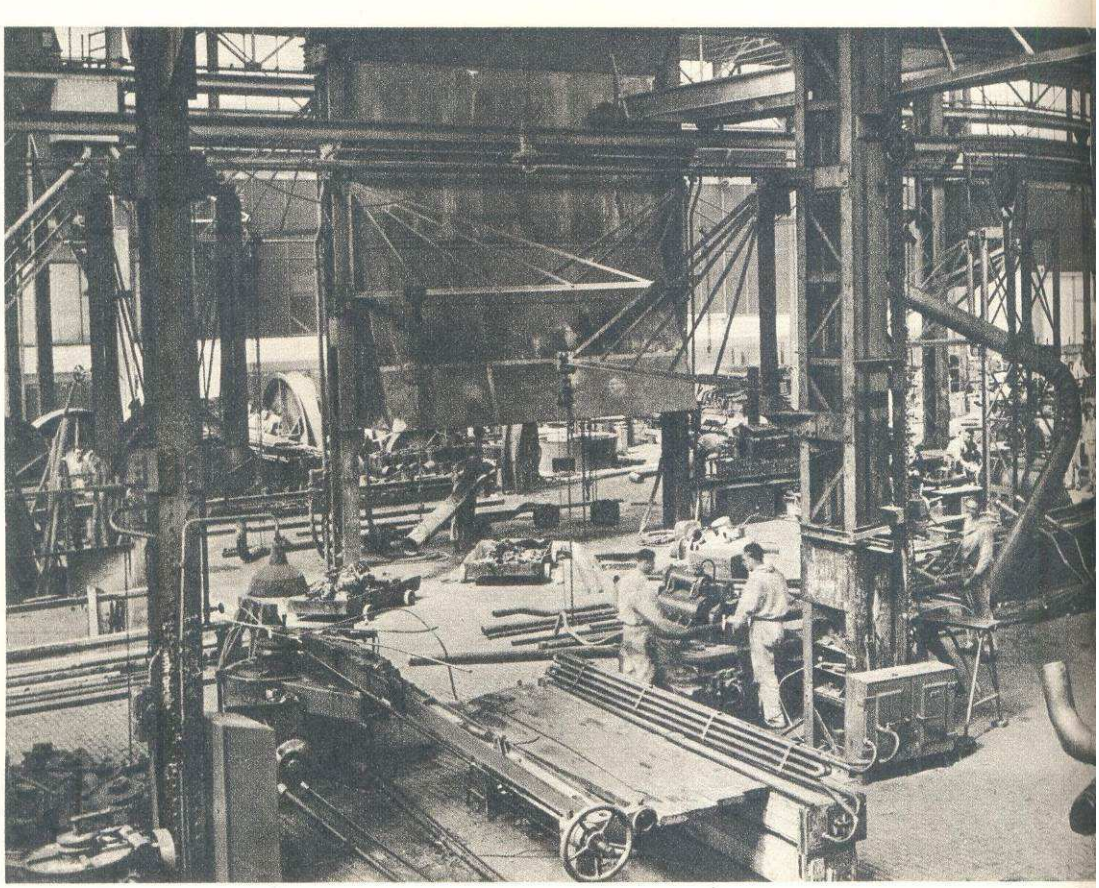
Noord-Atlantische productie-gemeenschap

Reeds thans zijn tekenen te bemerken van de vorming van een Noord-Atlantische productie-gemeenschap, als noodzakelijk complement van een Noord-Atlantisch verdedigingsapparaat. Thans wordt deze vorming nog ten dele belemmerd door

handelsrestricties, voortvloeiend uit moeilijkheden, die vooral in Duitsland, Nederlands natuurlijke achterland, duidelijk aan de dag treden. Doch de toekomst behoeft, afgezien uiteraard van onverhoopte verdere politieke complicaties, niet al te somber te worden ingezien. Vooral de grotere wereldproductie – gezien als een totaal van voor consumptie beschikbare productie en de voortbrengselen der wapenindustrie – alsmede de omstandigheid, dat deze grotere voortbrenging vooral bereikt zal moeten worden met grotere internationale arbeidsverdeling, wettigen de verwachting van een grotere wereldhandel.

Een hoog vrachtenniveau

Dat de scheepvaart hiervan nog extra zal profiteren ligt in de lijn der verwachtingen, omdat thans de Verenigde Staten, die vroeger een zoveel mogelijk afgesloten bestaan leidden, economisch en militair ten nauwste verbonden zijn met West-Europa, daarvan gescheiden door een Oceaan, waarop schepen moeten varen. Het huidige hoge vrachtenniveau vormt hiervan slechts een voorbode. Zowel scheepsbouw als



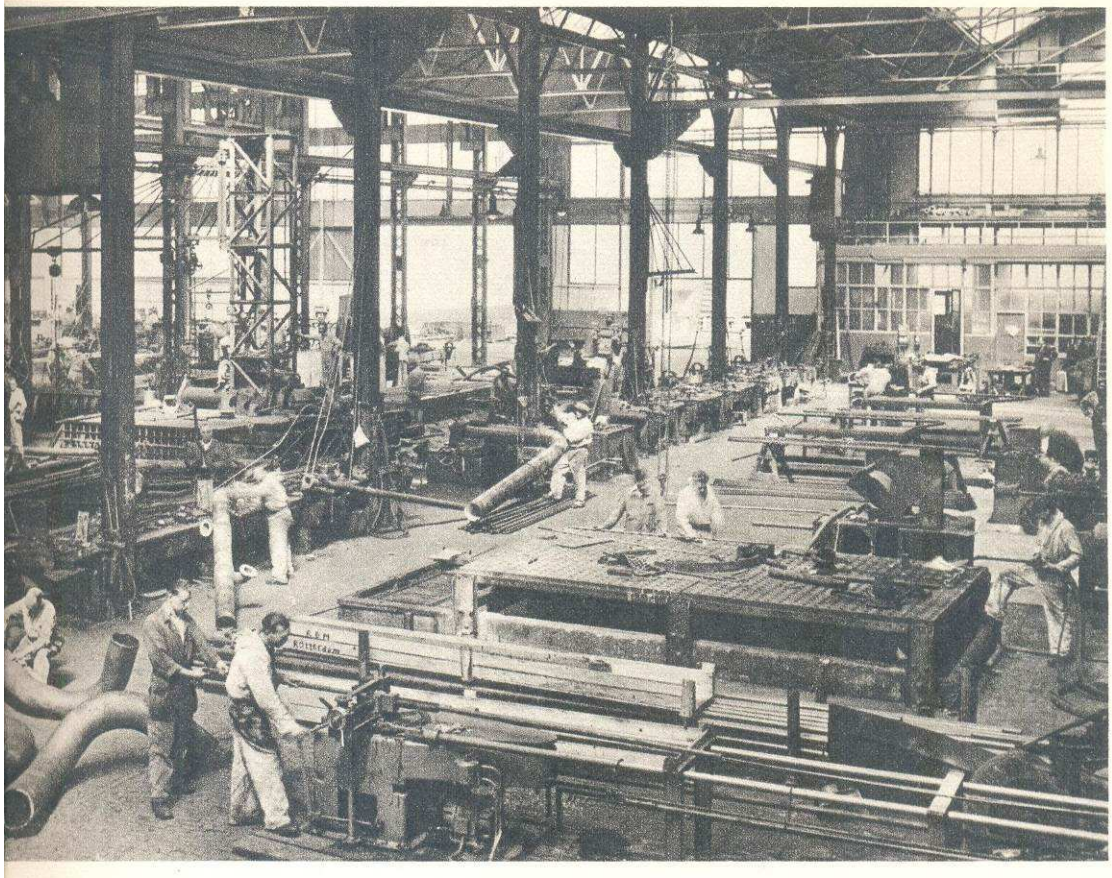
HET BEWERKEN VAN PIJPEN IN DE KOPERSLAGERIJ

scheepsreparatie zullen hiervan op hun beurt zeker de vruchten plukken. Doch het feilloos in de toekomst schouwen ten aanzien van enige bedrijfstak is een kunst, die uiteraard niemand is gegeven. Vooral in het huidige tijdsbestek kan men slechts gissen en vertrouwen. Voor een bedrijf als dat van de R.D.M. is zelfs dit gissen op korte termijn bezwaarlijk. Hoe komt het bv. dat het gehele jaar 1950 door een zo abnormale drukte in het reparatiebedrijf gekenmerkt is geweest? Een dergelijk probleem is feitelijk onoplosbaar. Men loopt te zeer achter de feiten aan.

Een objectieve beschouwing

Objectief beschouwd mag echter ook de toekomst van de R.D.M. optimistisch worden ingezien. In de huidige omvang heeft ook dit bedrijf gewis een behoorlijke kans. Doch de leiding dient er naar te streven, de capaciteit van het bedrijf te doen groeien om daarbij een evenredig deel van de bevolkingsaanwas op te nemen, iets wat men als ondernemer tot zijn plicht behoort te rekenen.

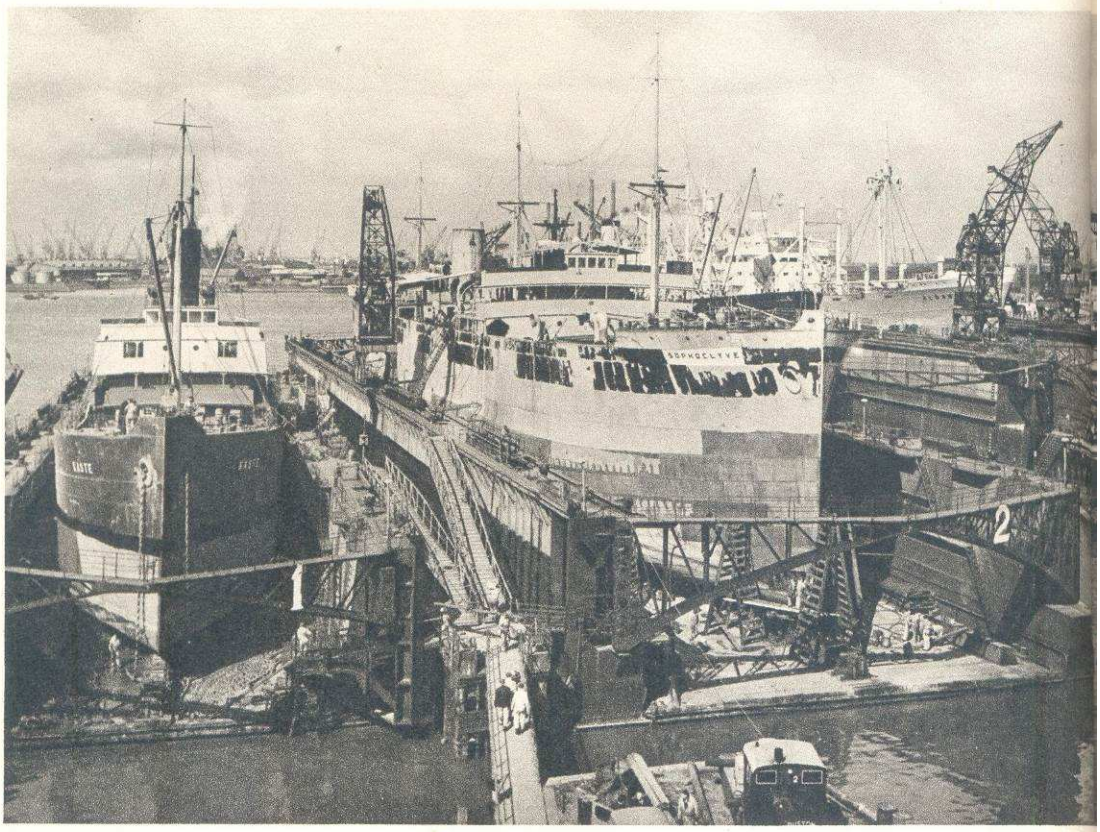
Opvallend is de gemoedelijke verhouding, welke tussen alle lagen van het personeel bestaat; het vertrouwen in elkander en de samenwerking zijn spreek-



woordelijk. Door van boven af vertrouwen te geven, krijgt men vertrouwen. De samenwerking is een voorbeeld van „team"-geest. Het is dan ook niet verwonderlijk, dat in een betrekkelijk nog zo jong bedrijf het aantal mensen met een dienstverband van meer dan 25 jaar reeds ruim 800 bedraagt en er reeds ruim 60 zijn, die een diensttijd van meer dan 40 jaren hebben. Het nog jonge Tuindorp Heyplaat heeft een aantal bewoners, die reeds meer dan 30 jaren lang dezelfde woning in gebruik hebben. Iets, dat tot nadenken stemt en in elk geval een illustratie vormt van het motto, waarmede dit boek werd geopend: „Wij staan allen op de schouders van anderen".

Een brandend probleem

Voor Nederland tenslotte blijft een brandend probleem de beantwoording van de vraag: „Zal Nederland ook in de toekomst in staat blijken, zijn sterk toenemende bevolking bestaansmogelijkheden te bieden, of wel wordt de groei van het inwonersaantal een bedreiging voor het welvaartspeil?" Nu levert ons de les der historie – de scheepsbouw speelde hierbij, zoals gebleken is, een belangrijke rol – enige lichtpunten. Steeds woonde

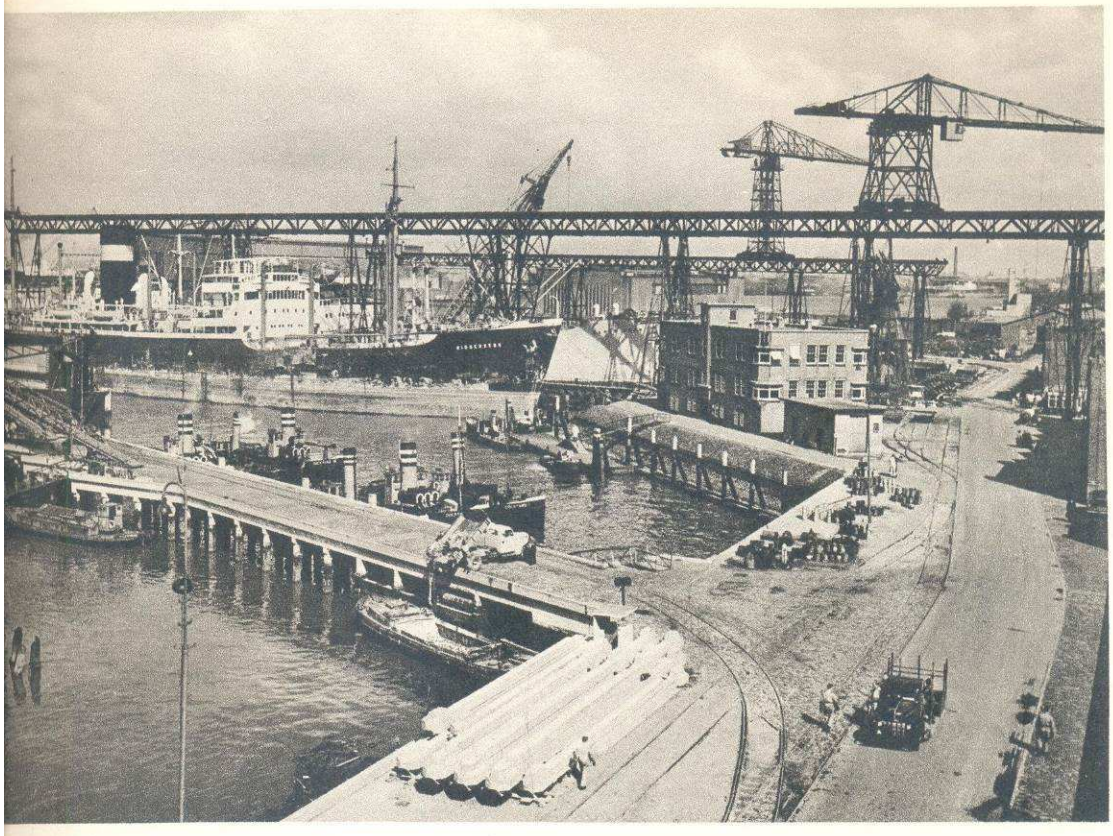


DE DOKHAVEN IN 1951

hier een bevolking, dichter dan in de omringende landen en groter dan de locale bestaansmiddelen wettigden. Dit was slechts mogelijk dank zij onze geografische ligging. Juist de ontwikkeling der internationale arbeidsverdeling, die, ondanks tegenslagen van tijdelijke aard, eerder toe dan af zal nemen, legt Nederland de verplichting op, in de bres te blijven staan teneinde alle mogelijkheden, die deze ligging biedt, ook voor de toekomst te benutten. Elk bedrijf zal daartoe moeten kunnen beschikken, niet alleen over voldoende geschoolde arbeidskrachten, doch ook over een uitstekende outillage, zonder hetwelk de werknemers hun arbeidsproductiviteit niet tot ontplooiing kunnen brengen. Een eerste voorwaarde hiertoe is, dat extra inspanning en risico voldoende beloond worden. Wel is waar zijn de financiële behoeften van de overheid in het huidige tijdsbestek groot, nimmer zal men echter uit het oog mogen verliezen, dat de inkomsten van de Staat moeten voortkomen uit de belasting op het nationale product. De belastingpolitiek zal er dus vóór alles op uit moeten zijn, dit laatste zo groot mogelijk te doen zijn.

Een persoonlijk woord

Wij zijn het einde van dit boek – het hoofdstuk over het Tuindorp Heyplaat, dat nu volgt, hoopt er een ietwat

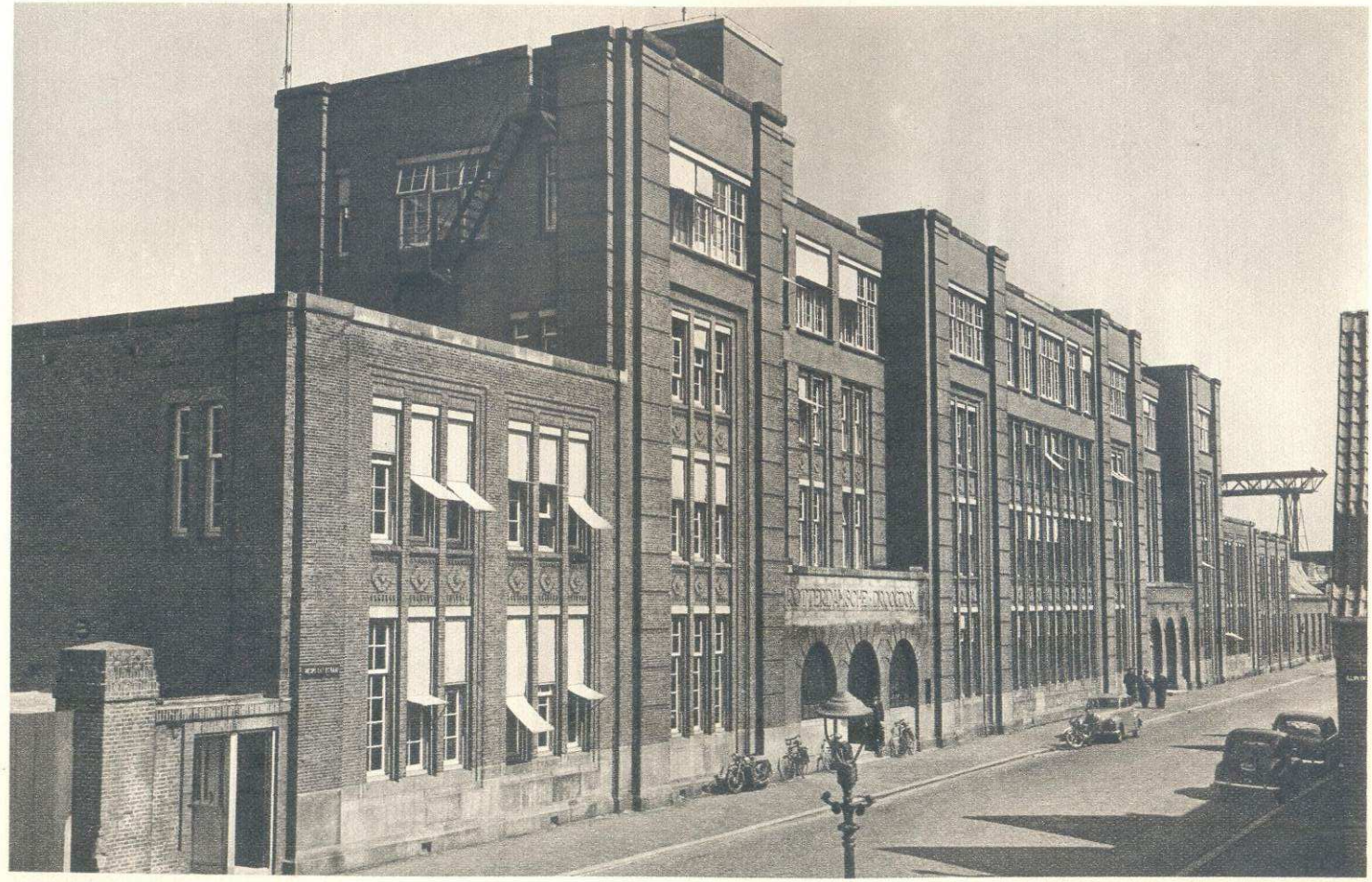


romantische afsluiting van te worden – genaderd. En thans gaan onze gedachten nog eenmaal onweerstaanbaar uit naar de man, die met zo'n diepe genegenheid en toewijding een groot gedeelte van zijn laatste krachten geschonken heeft aan de voorbereidingen van de totstandkoming van dit geschrift – de heer D. C. Endert Jr, op 30 Maart 1951 overleden. Hij heeft de voltooiing en verschijning van dit boek niet mogen beleven. Wij voelen er weemoed om, maar geen opstand, omdat de mens tegenover de ondoorgrondelijke majesteit van de dood geen critiek past. Wanneer wij hier het leven en sterven van de heer D. C. Endert Jr kernachtig willen samenvatten, kunnen wij, geloven wij, niet beter doen dan de schone woorden herhalen, welke door de redactie van „De Industrie" aan zijn nagedachtenis gewijd werden: „Zijn leven? Een brede stroom van daadwerkelijke kracht, uit de rust van een klare, diepe onderstroom, voedingsbron voor vele zich wijd verspreidende kanalen! Zijn sterven? Zoals het na dat leven had moeten zijn, een als zonder overgang stil uitmonden in de eindeloos voortdeinende wateren!"

En de lezer zal de symboliek willen verstaan, dat wij eerst thans de landelijke vrede van het Tuindorp Heyplaat in woorden gestalte trachten te geven.

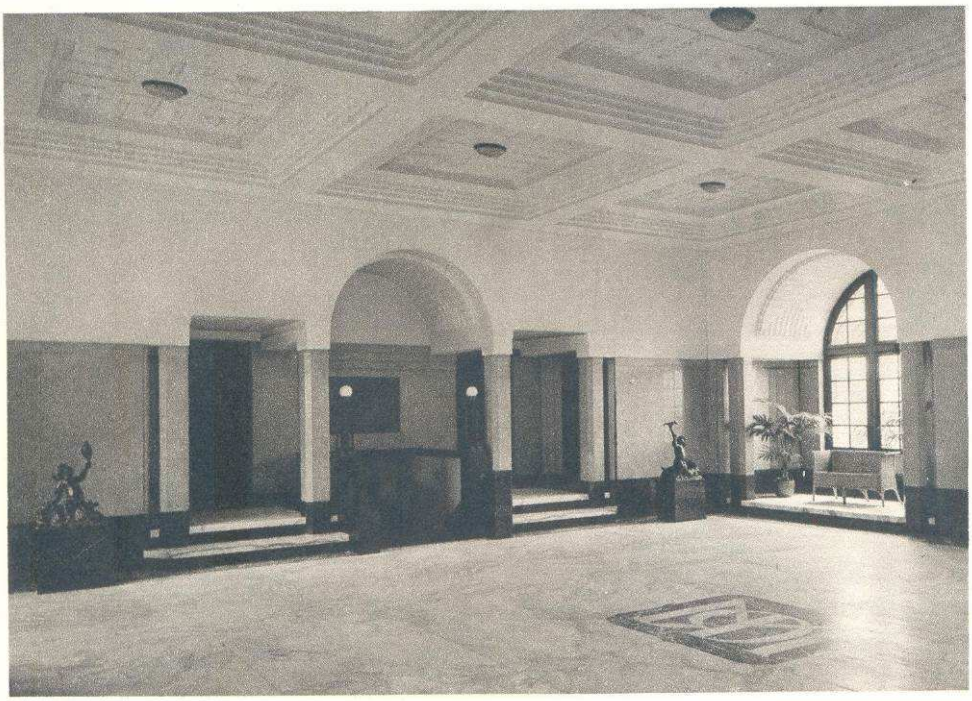
KIJKJE IN DE TIMMERMANSWERKPLAATS

DE AANLEGPLAATS VAN DE SLEEPBOTEN IN DE DOKHAVEN



HET HOOFDKANTOOR IN 1951

KANTOORGEBOUWEN EN NIEUWE FABRIEKSINGANG AAN DE HEYPLAATSTRAAT

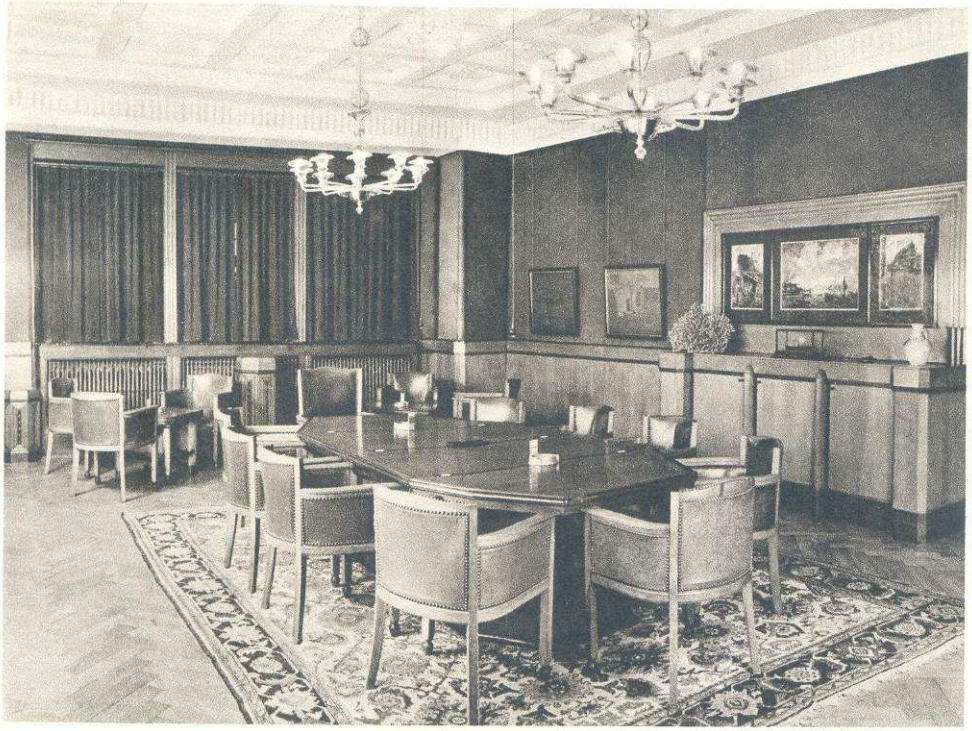


DE ONTVANGSTHAL IN HET HOOFDKANTOOR

DE DIRECTIE-KAMER

DE ONTVANGKAMER DER DIRECTIE

MEJUFFROUW G. BAUMGART, DIRECTIE-SECRETARESSE



DE COMMISSARIS-KAMER

TUINDORP HEYPLAAT

Tuindorp Heyplaat, een oase van landelijke, vriendelijke rust temidden van felle nijverheid. De grootheid van schepen, van verheven, uitgebalanceerde, strengmathematische vormen. De grootheid van de hemel, het onmetelijke palet met zijn talloze kleurschakeringen, waaierend tussen roestbruin en diepblauw, loodgrijs en okergeel. De grootheid van het Hollandse polderlandschap, dat zich op zo'n wonderbaarlijke wijze verliest in de ruimte. De grootheid van het water, waarop de wind en het licht hun adembenemende figuren etsen.

Wanneer wij hier spreken van een oase, bedoelen wij dit in overdrachtelijke zin. Tussen de barre onherbergzaamheid der elementen en de verheven trots van de cultuur doemt een plek op, waar de ogen rust vinden en tot zichzelve inkeren. Tuindorp Heyplaat zouden wij de bron willen noemen, waaruit het water welt, dat dient tot verjonging van de ziel.

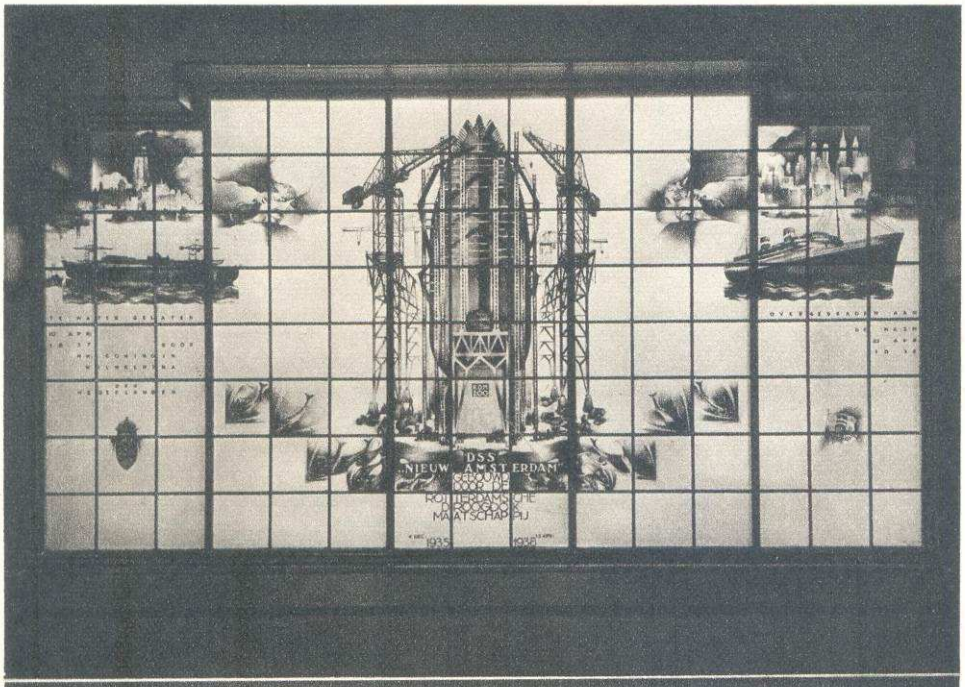
Een dorp verrezen

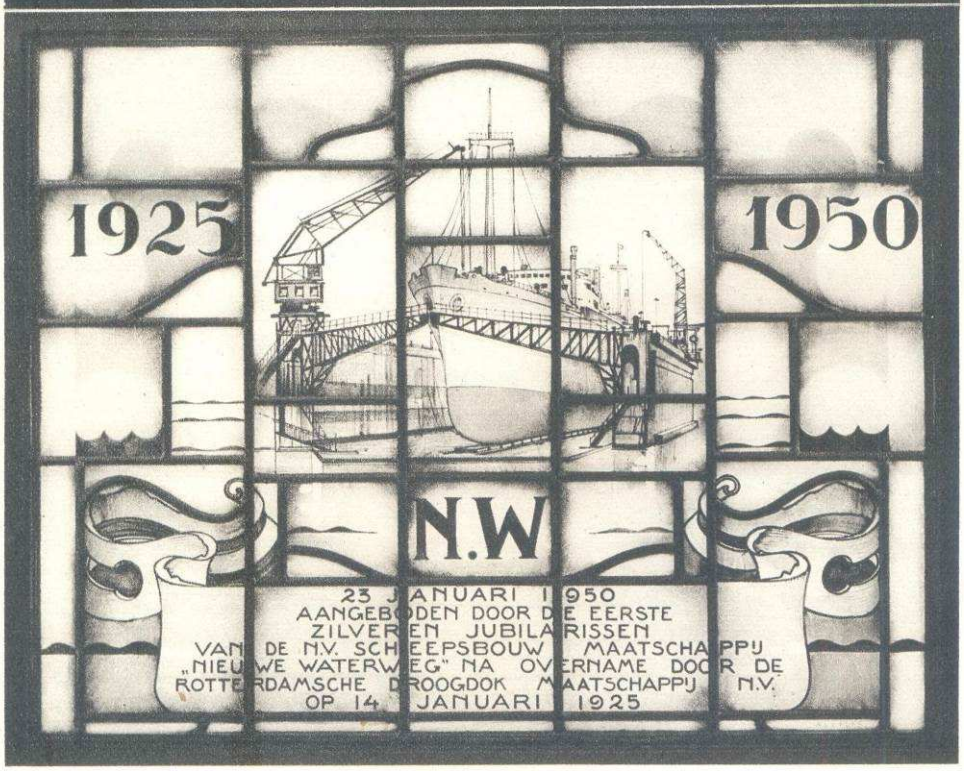
Achter de metselfaçade van de R.D.M. is als door een wonder uit de leegte een dorp verrezen, waar zij, die dag en nacht gereed staan, om het raderwerk van dit gigantische bedrijf tot in de kleinste kleinigheden te doen functionneren, na de dagtaak rust, ontspanning, huiselijk geluk en nieuwe arbeidsenergie opdoen.

De grote afstand, die er lag tussen het complex der fabrieken en de bebouwde kom der gemeente en de snel toenemende uitbreiding der werkzaamheden maakten het al bijna onmiddellijk wenselijk in de directe nabijheid der fabrieken een woonwijk voor de werknemers van toen te stichten. Eerst tegen het eind van het jaar 1913, nadat de moeilijkheden met de gemeente Rotterdam eindelijk tot een oplossing waren gekomen, werd, zoals wij reeds vermeldden, de N.V. Bouwmaatschappij Heyplaat gesticht, ter verwezenlijking van dit plan. Dank zij de wil, het ijzeren doorzettingsvermogen en de sociale inzichten van wijlen de heer M. G. de Gelder enerzijds, en de steeds verder doorgevoerde mogelijkheden van de architectuur anderzijds, kan de werknemer van thans, gezeten in het bloementuintje op de bank voor zijn woning of wandelend door de schaduwrijke straten van zijn dorp, een welverdiende rust genieten in deze landelijke omgeving.

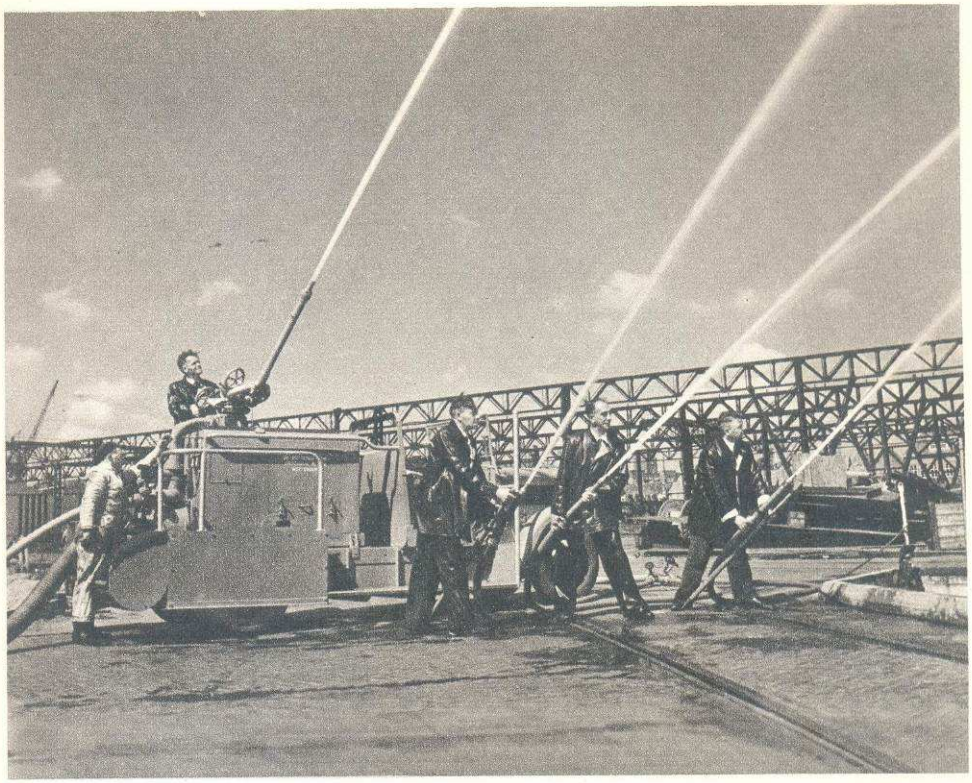
Geen monotonie

Bij de stichting van het dorp is gebruik gemaakt van de open bebouwing, waardoor men de heilzame inwerking van licht, lucht en de goede ventilatie in de woningen zoveel mogelijk heeft bevorderd. Hoewel de gerekte vorm zich feitelijk niet leende voor deze soort van bebouwing, heeft men, terwille van de toekomstige bewoners, toch getracht uitsluitend hun voordelen te beogen. Het is de Amsterdamse architect H. A. J. Baanders geweest, die uiteindelijk het stempel zijner persoonlijkheid op de algemene conceptie van het plan heeft gedrukt. In aanmerking genomen, dat ruim negentig procent van de beschikbare woningen bestemd waren voor werklieden en dus de huurprijs zo laag mogelijk gesteld diende te worden, is deze architect er op wonderbaarlijke





GEDENKRAMEN, GEPLAATST IN DE COMMISSARISKAMER



DE BEDRIJFSBRANDWEER OEFENT

wijze in geslaagd de monotonie, welke vele van dergelijke wijken in de grote steden bedreigt, te omzeilen en van dit dorp een kleine lusthof te maken. De huizen werden gegroepeerd in grotere en kleinere blokken, met talrijke in- en uitspringende gedeelten, met voortuintjes, pergola's, poortgebouwen, vijvertjes, pleinen, plantsoenen, aanplantingen en dergelijke, terwijl er in de vorm en zelfs in het materiaal der gevels een grote verscheidenheid is aangebracht. Daar de huizen over het algemeen zeer laag werden gehouden, werd een begin gemaakt met de weldoordachte plaatsing van enkele hoge gebouwen, die er mede toe moesten dienen het dorp uit de verte een duidelijk waarneembaar silhouet te verlenen. Om dit te bereiken werd onder meer een aantal winkels samengetrokken tot één centraal warenhuis van drie verdiepingen.

Ervaring als leermeesteres

Toen de directie indertijd het plan opvatte tot stichting van Tuindorp Heyplaat heeft deze waarschijnlijk niet kunnen dromen, welk een vlucht deze stichting in de toekomst nog zou nemen. Zoals bij alle idealistische ondernemingen van grote allure kon men ook hier in het heden de toekomst niet ten volle overzien en langzamerhand kwam men tot de ontdekking, dat aan de eerste opzet van het plan nog de feilen kleefden, welke elke pioniersarbeid eigen zijn.

DE TEKENKAMER DER AFDELING WERKTUIGBOUW

Na het overlijden van de toegewijde pushing-man van deze kolonie, de heer M. G. de Gelder, werden de belangen van het dorp toevertrouwd aan de heer D. C. Endert Jr. In nauwe samenwerking met en onder de deskundige voorlichting van de Haagse bouwmeester S. de Clercq, is zoveel mogelijk getracht de ervaring als leermeesteres te laten optreden en tenslotte is men er ook in geslaagd evenwicht en harmonie te brengen in de heden ten dage door wanbegrip zo ver uit elkaar geslagen gebieden: aesthetica en practische zin. Niet alleen de indeling, maar ook het karakter van de woningen moest worden aangepast aan de mentaliteit van de Nederlandse werknemer. De gehele opzet van het dorp diende niet alleen om te beantwoorden aan practische motieven, er moest ook een zeer

sterk opvoedend element in verwezenlijkt worden. Er moest gezocht worden naar een gelukkig huwelijk tussen schoonheid en doelmatigheid. Wij – schrijvers van dit gedenkboek, die niet dagelijks met de R.D.M. te maken hebben en een grote mate van objectiviteit in acht hebben te nemen – kunnen niet anders dan toegeven, dat deze moeilijke opdracht op een uitermate bevredigende wijze tot oplossing gebracht is. Zo even stipten wij reeds terzijde de mentaliteit van de Nederlandse werknemer aan. Wij zouden hier graag nog even dieper op willen ingaan. Gedurende de laatste halve eeuw is er een steeds grotere toenadering te bespeuren tussen werkgever en werknemer. Langzamerhand groeide er een dieper wederzijds begrip. Beide partijen werden zich steeds meer bewust van hun

DE TEKENKAMER DER AFDELING SCHEEPSBOUW

DE DIRECTIE-KAMER VAN DE SCHEEPSBOUW MAATSCHAPPIJ „NIEUWE WATERWEG"

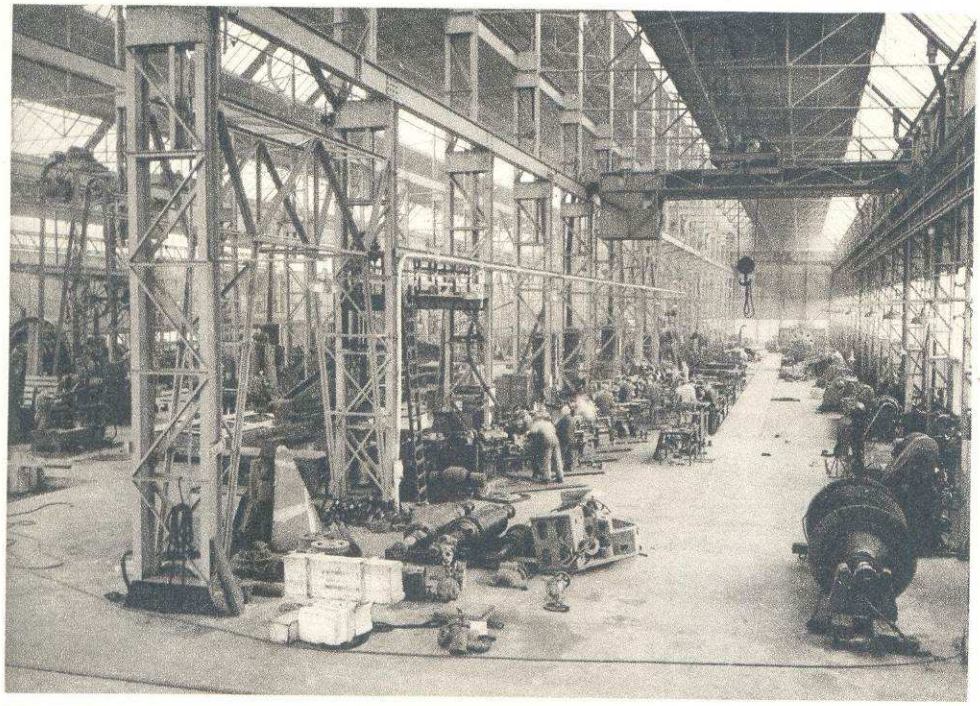
rechten zowel als van hun verplichtingen. Steeds helderder werd het besef van elkander afhankelijk te zijn, de kennis, dat men gemeenschappelijk streefde naar eenzelfde doel. Het vraagstuk van zo groot mogelijke arbeidsprestatie bleek voor de werkgever niet meer allesoverheersend te zijn, doch hieraan parallel liep het probleem van de verbetering der arbeidsvoorwaarden. Deze ontwikkeling heeft op het particuliere leven van de werknemer een duidelijk stempel gedrukt.

Vele werknemers uit de stad zijn gaandeweg gewend geraakt aan het bewonen van boven- en benedenwoningen. Om hieraan tegemoet te komen is gedeeltelijk het beginsel der ééngezinswoningen prijs gegeven en ging men er toe over massale bouwblokken van het tweegezinswoningtype aan het dorp toe te voegen. Daar in het oorspronkelijke plan ook de bouw was voorzien van een centraal gelegen school, werd het wenselijk geoordeeld de belendende percelen voor enigszins monumentale gebouwen van publieke aard alsmede voor deze tweegezinswoningen te bestemmen, teneinde te voorkomen, dat de school als een eenzame grootheid te zeer zou domineren en het dorpsbeeld schaden.

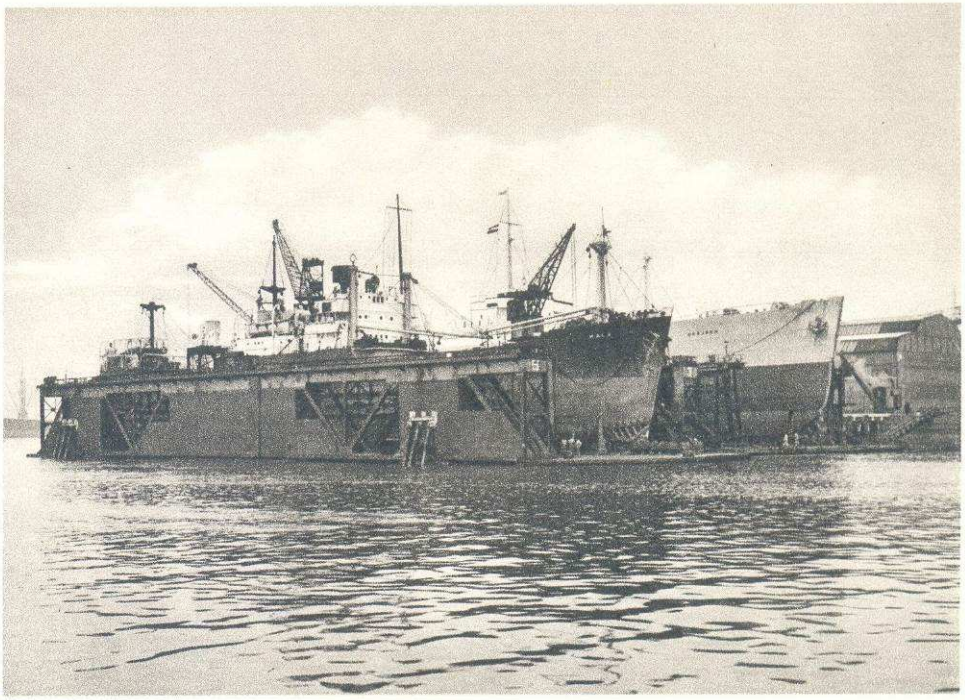
Slaaf en koning in eigen huis

De Nederlandse werker is nijver, ordelijk en heeft een sterke hang naar netheid, en in zijn vrije tijd is hij gesteld op huiselijkheid en rust. Er wordt weleens schertsend beweerd, dat elke Nederlander tegelijkertijd slaaf en koning in zijn eigen huis is. En al is dit dan ook slechts ten dele waar, toch diende men bij het ontwerpen van de woningen

KANTOORGEBOUW EN WERKPLAATSEN VAN DE „NIEUWE WATERWEG"

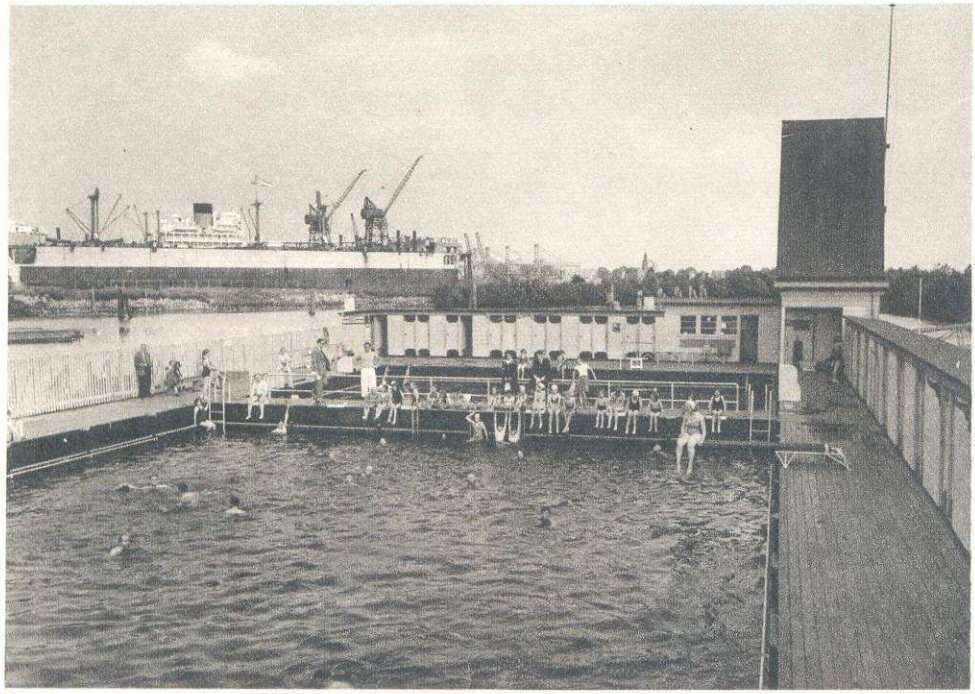


MACHINEFABRIEK VAN DE „NIEUWE WATERWEG"



DOK 5 EN 6 AAN DE „NIEUWE WATERWEG"

HOE DE HEYSE „HAVEN" WAS OMSTREEKS 1924



HET ZWEMBAD IN HET TUINDORP HEYPLAAT

terdege met deze karaktertrek rekening te houden. De zolders werden zo ruim mogelijk gehouden, er werden schuurtjes aan de huizen toegevoegd, de overdekte balkons werden voorzien van ingebouwde kasten. De tuintjes aan de wegkant werden op kosten van de stichting aangelegd door de tuinarchitect D. F. Versteeg. Om aan de wensen van de huisvrouw tegemoet te komen prijkt thans elke woning met een voor- en achteringang. Aan het inwendige van de woning is meer zorg besteed dan gewoonlijk met dergelijke huizen het geval is.

Geen kwasi-klassieke stijlen

De gevel, zelfs van het eenvoudigste gebouw, heeft recht op een smaakvolle verzorging. In Tuindorp Heyplaat is de op goedkoop effect berekende nabootsing van klassieke stijlen geheel vermeden. Er is een rustige eenvoud verkregen door het bijna uitsluitend gebruik van baksteen, het bij uitstek Nederlandse materiaal, dat de huidige bouwkunst weer in ere heeft hersteld. Uitspringende hoeken en kunstzinnig aangelegde beplantingen geven fraaie schaduwpartijen, terwijl de strakheid in het geheel wordt gebroken door verscheidenheid in de vorm der gevels en in de kleurschakeringen der stenen.

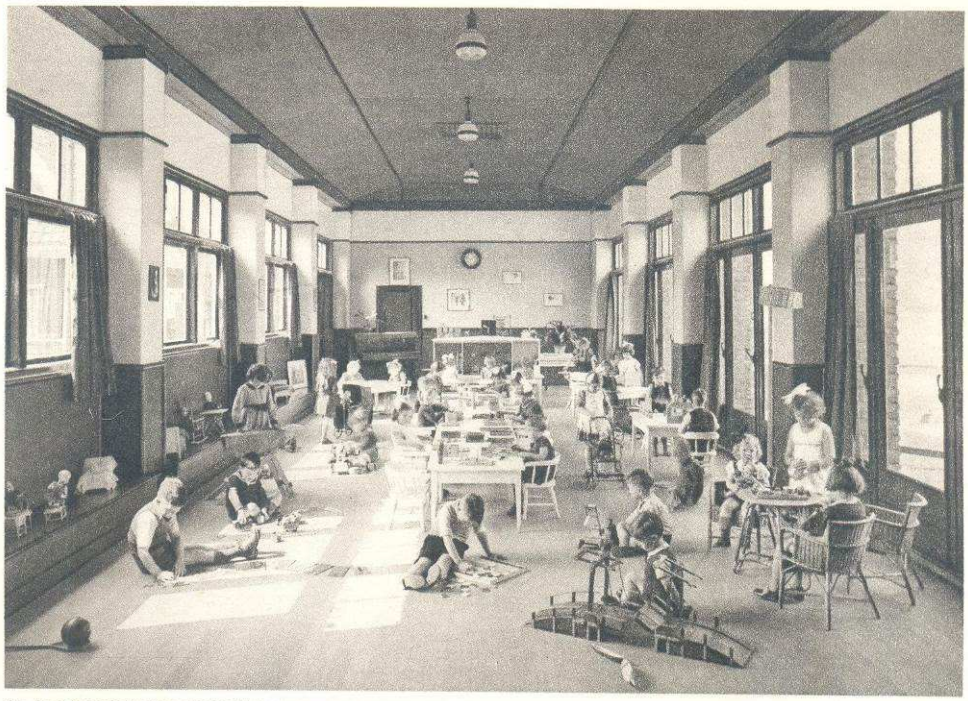
Deze agglomeratie van gezinnen noodzaakte tot de stichting van andere gebouwen van meer algemene en openbare aard. Enkele hiervan noemden wij reeds: het warenhuis en de openbare school. In de loop der tijden vestigden zich echter nog kleine neringdoenden, wier winkels met hun moderne étalages en het gaan-en-komen van huisvrouwen en kinderen, voor een niet gering gedeelte bijdragen tot de verlevendiging van het dorpsaanzien. Er is een dokterswoning gebouwd, waarin zich ook een apotheek bevindt. Naast de openbare school heeft de R.D.M., van particuliere zijde daartoe aangezocht, een school doen oprichten voor onderwijs op godsdienstige grondslag, welke met haar ruime lokalen, haar lokaal voor het onderwijzend personeel, instrumentenkamer en gymnastiekzaal voldoet aan de hoogste eisen, die momenteel aan onderwijsinrichtingen worden gesteld. Onder de bomen van fijn Brussels kant is er ten behoeve van de kinderen onder de leerplichtige leeftijd een bewaarschool gebouwd met brede openslaande ramen en een grote met zand bedekte speelplaats. De torens van drie kerken, alle gebouwd onder de bekwame leiding van de heer S. de Clercq, verheffen hun silhouetten tegen de ijle hemel. Tot de gebouwen van publieke aard mag ook het jonggezellenhuis gerekend worden, dat een fraaie afsluiting vormt van de zuidzijde van de Vestastraat; het overwelft deze straat met drie poorten, versierd met beeldhouwwerk.

Het hart in steen en hout

Kortom in alles, in het welverzorgde uiterlijk van dit tuindorp, in de was- en badinrichting, in het feestgebouw, dat dienst kan doen voor toneel- en filmvoorstellingen, in de terrasvormig aangelegde tuin voor openluchtspelen, het zwembad, dat met zijn deskundige leiding gratis ter beschikking staat, kan men het warme hart horen kloppen, dat de directie haar medewerkers toedraagt.

Zoals alles op dit ondermaanse zijn ook in dit dorp tekortkomingen vast te stellen, die nu eenmaal al het menselijke eigen zijn. Met het voortschrijden van de tijd is echter ruimschoots bewezen, dat men met de tot „heden" behaalde resultaten

HET TUINDORP HEYPLAAT



DE KLEUTERSCHOOL IN HET TUINDORP HEYPLAAT

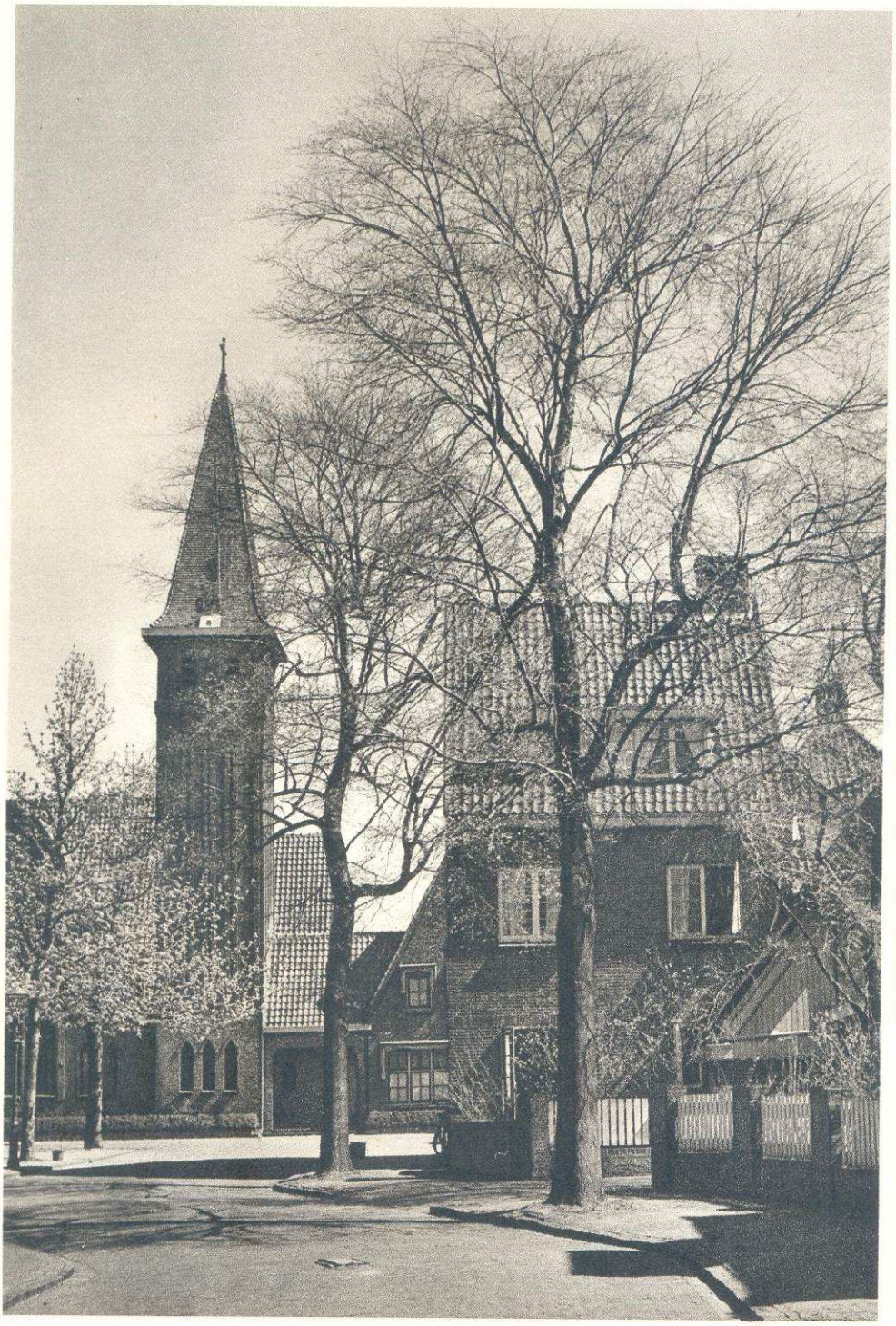
DE SPEELPLAATS VAN DE KLEUTERSCHOOL IN HET TUINDORP HEYPLAAT

HET TUINDORP HEYPLAAT

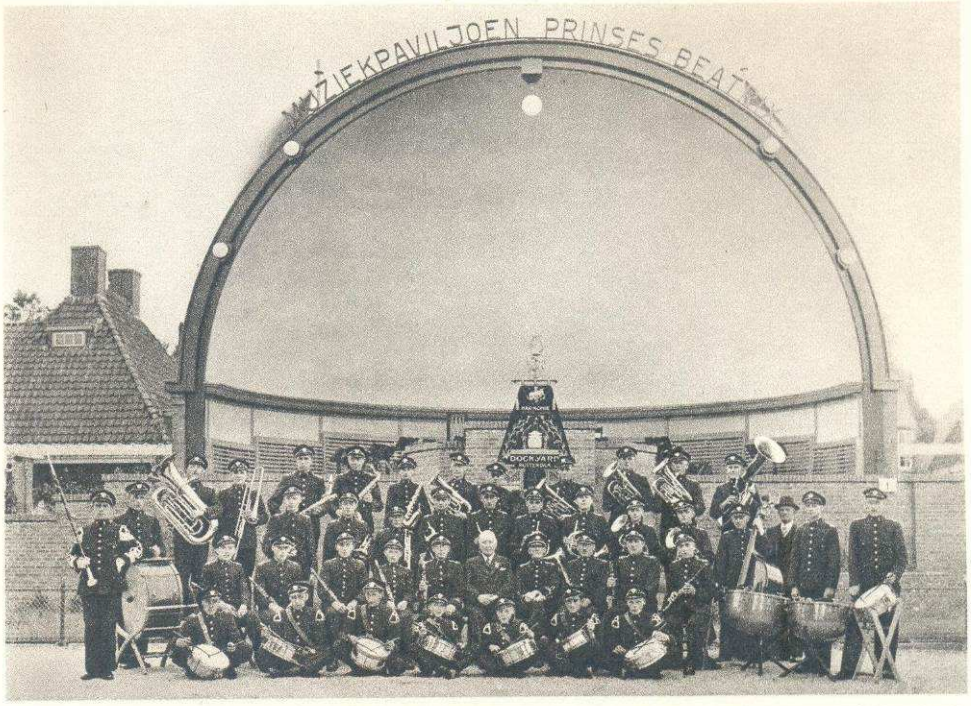
geen genoegen wenst te nemen. De leiding brengt nog steeds correcties aan, zowel van aesthetische als van practische aard.

Wanneer wij wandelen in de Rondolaan, of op het Alcorplein staan tegenover de gereformeerde kerk, vertelt dit dorp ons een kleine geschiedenis, een nimmer eindigend vervolgverhaal. Het ontsluit ons in een bekoorlijk visioen de sociale inzichten, die ten opzichte van het personeel bestaan. Het vertelt van de gedurfde opzet, welke er in slaagde de werknemer uit de verwoestende atmosfeer van de grote stad met haar vluchtige genietingen vandaan te halen en over te plaatsen in de rust van een ander, landelijker, veiliger gebied, waar hij deel kan hebben aan de eeuwige vreugde van de wisselingen der seizoenen en waar hij vrede en ontspanning vindt in de grote familie, die de bewoners van Tuindorp Heyplaat in wezen vormen. Het rept zijdelings van de belangeloze moed, het vernuft en het organisatievermogen, welke er toe medegewerkt hebben om deze oase te doen verrijzen temidden van de eindeloze kleivlakten van het eiland IJsselmonde. Mensen, die minder gevoel voor industrie hebben, noemen dit een zielig stukje steenwoestijn, waar vroeger de bloemen- en vogelrijke oeverstrook van het vriendelijke, groene eiland IJsselmonde zich bevond.

Welnu dan . . . Een oceaanstomer verlaat het dok. Een stalen reus klieft door de muren van het water. De koperen schal van een stoompijp verscheurt het net van de stilte, dat boven het dorp hangt. Het schip heeft wild geroken. Het heldere getik van de hamers en het hooghartige snuiven van de lasapparaten dringen nauwelijks tot hier toe door. Achter de façade, gevormd door de kantoorgebouwen, wordt in dokken en werkplaatsen dag en nacht gewerkt. Groter tegenstelling is nauwelijks denkbaar. Maar toch bestaat er een wisselwerking tussen deze beiden. Zo lang het gedreun van de hamers het staal nog tot een levend materiaal blijft maken en zolang de klinkrevolvers de hartslagen nog accentueren, die opklinken uit de metalen geraamten van de schepen, zolang zal het eenvoudige profiel van het dorp zich blijven aftekenen tegen de dynamische hemel, zolang zal de werker nederig en tegelijkertijd met een gerechtvaardigde trots – de Nederlandse deugden bij uitstek – zich bewust blijven van zijn bijzondere plaats in het geheel en met de volle inzet van zijn persoonlijkheid zijn arbeid blijven verrichten en van zijn rust genieten.



HET TUINDORP HEYPLAAT

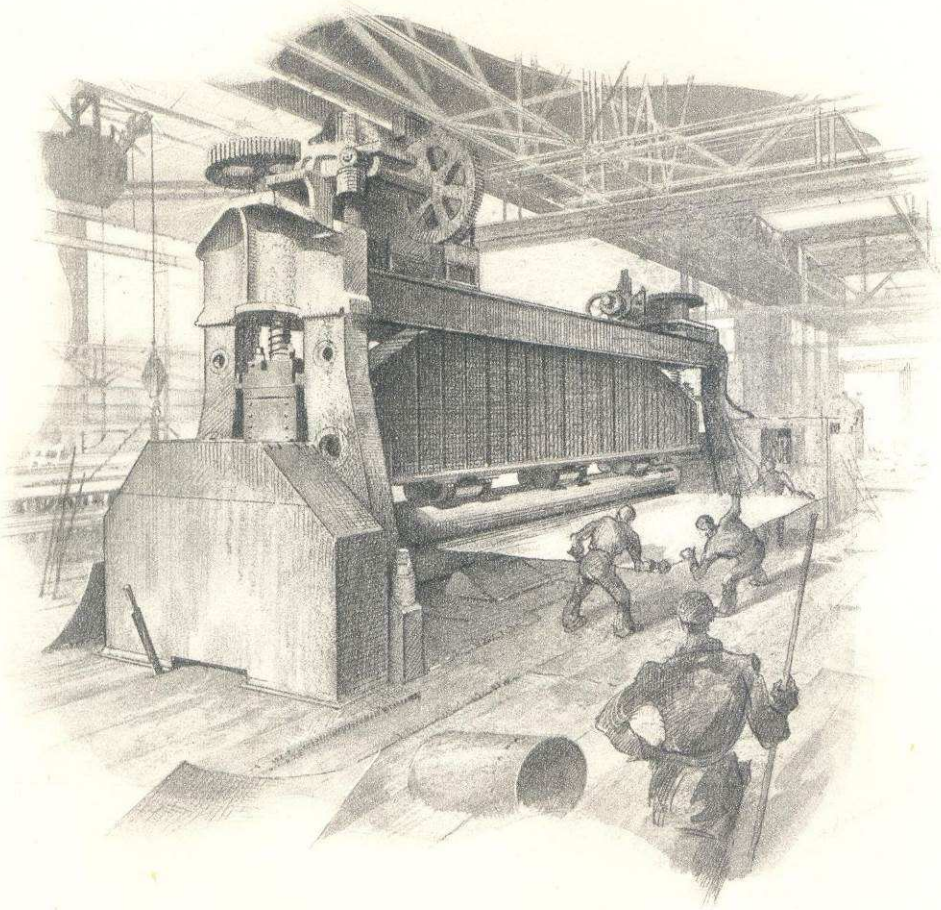


HET MUZIEKKORPS „DOCKYARD" VOOR HET MUZIEKPAVILJOEN „PRINSES BEATRIX" IN HET TUINDORP HEYPLAAT

HET GEBOUW COURZAND IN HET TUINDORP HEYPLAAT

DE GROTE ZAAL IN HET GEBOUW COURZAND

DE HUISVLIJT-TENTOONSTELLING VAN HET PERSONEEL IN DE GROTE ZAAL VAN HET GEBOUW COURZAND, MEI 1951



LIJST VAN
GEBOUWDE EN IN BOUW ZIJNDE
SCHEPEN
EN
CONSTRUCTIEWERKEN

OORLOGSSCHEPEN

Werf Nr	Bouw-jaar	Scheepsnaam	Soort vaartuig	Naam opdrachtgever	Hoofdafmetingen in m L.	B.	H.	Waterverpl. in t	apk	Vaart in kn
158	1930	Nautilus	Politievaartuig	Staat der Nederlanden	55.0	9.5	5.2	1056	1215	14
167	1933	K XIV	Onderzeeboot	Staat der Nederlanden	73.6	6.2	5.8	1005	3200	17
168	1933	K XV	Onderzeeboot	Staat der Nederlanden	73.6	6.2	5.8	1005	3200	17
169	1934	K XVI	Onderzeeboot	Staat der Nederlanden	73.6	6.2	5.8	1005	3200	17
196	1939	Sęp	Onderzeeboot	Poolse marine	83.0	6.7	6.4	1486	4740	19
201	1939	Van Kinsbergen	Artillerie Instr. schip	Staat der Nederlanden	100.0	11.6	5.8	2328	16000	25.5
205	1940	O 23	Onderzeeboot	Staat der Nederlanden	77.3	6.2	5.9	1185	5000	19.5
206	1940	O 24	Onderzeeboot	Staat der Nederlanden	77.3	6.2	5.9	1185	5000	19.5
207	1940	Tjerk Hiddes	Torpedobootjager	Staat der Nederlanden	105.0	10.3	6.2	2215	45000	36
208	1940	Gerard Callenburgh	Torpedobootjager	Staat der Nederlanden	105.0	10.3	6.2	2215	45000	36
209		O 26	Onderzeeboot	Staat der Nederlanden	77.3	6.2	5.9	1185	5000	19.5
210		O 27	Onderzeeboot	Staat der Nederlanden	77.3	6.2	5.9	1185	5000	19.5
219		De Zeven Provinciën	Kruiser	Staat der Nederlanden	182.4	17.1	11.7	9500	82000	33
266		In bouw	Onderzeebootjager	Staat der Nederlanden	108.2	11.3	6.4	2374	45000	35
277		In bouw	Onderzeebootjager	Staat der Nederlanden	112.6	11.7	6.6			
279		In bouw	Onderzeeboot	Staat der Nederlanden						
280		In bouw	Onderzeeboot	Staat der Nederlanden						

SCHEPEN VOOR HET LOODSWEZEN

Werf Nr	Bouw-jaar	Scheepsnaam	Soort vaartuig	Naam opdrachtgever	Hoofdafmetingen in m L.	B.	H.	Waterverpl. in t	apk	Vaart in kn
254	1948	Arcturus	Loodsboot	Staat der Nederlanden	50.6	9.2	4.8	910	675	13
258	1945	Gouwzee	Betonningsvaartuig	Staat der Nederlanden	8.7	3.0	1.7	11	26	6
259	1948	Markab	Loodsboot	Staat der Nederlanden	50.6	9.2	4.8	895	675	13

SCHEPEN MET PASSAGIERSINRICHTING

Werf Nr	Bouw-jaar	Scheepsnaam	Naam opdrachtgever	Thuishaven	Hoofdafmetingen in m L.	B.	H.	Waterverpl. in t	apk	Vaart in kn
40	1913	Zaanstroom	Holl. Stoomboot Mij.	Amsterdam	74.1	11.3	5.6	2785	1575	12
59	1917	Lingestroom	Holl. Stoomboot Mij.	Amsterdam	74.1	11.3	5.6	2845	1575	12
79	1922	Klipfontein	Ver. Ned. Scheepv. Mij.	's-Gravenhage	122.4	17.7	11.3	13545	3200	13
108	1921	Leerdam	Holland-Amerika Lijn	Rotterdam	137.2	17.7	12.2	17400	4200	13
112	1922	Spaarndam	Holland-Amerika Lijn	Rotterdam	137.2	17.7	12.2	17400	4200	13
121	1923	Holland	Ver. Ned. Scheepv. Mij.	's-Gravenhage	64.0	10.1	6.1	2027	540	11.5
130	1925	Caribou	New Foundl. Govern.	St. Johns	80.8	12.5	7.8	3580	2430	14
136	1926	Merak	Kon. Paketvaart Mij.	Batavia	79.2	12.8	5.7	3188	1620	12
138	1927	Simon Bolivar	Kon. Ned. Stoomboot Mij.	Amsterdam	128.0	17.9	12.0	14105	4320	14
139	1927	Patras	Kon. Paketvaart Mij.	Batavia	91.4	14.0	5.2	3512	1620	12
142	1928	Nieuw Zeeland	Kon. Paketvaart Mij.	Batavia	164.6	19.0	10.8	18410	8200	15
144	1928	Poelau Roebiah	Stoomv. Mij. Nederland	Amsterdam	149.3	18.6	11.2	18140	7040	15
151	1929	Astrida	Lloyd Royal Belge	Antwerpen	103.6	14.8	7.8	7640	1890	12
152	1929	Josephine Charlotte	Lloyd Royal Belge	Antwerpen	103.6	14.8	7.8	7640	1890	12
153	1929	Henri Jaspar	Lloyd Royal Belge	Antwerpen	134.1	17.4	9.0	13840	3600	13
166	1930	Van Swoll	Kon. Paketvaart Mij.	Batavia	91.4	14.0	5.2	3512	1530	11.5
200	1938	Nieuw Amsterdam	Holland-Amerika Lijn	Rotterdam	213.4	26.8	16.7	36235	34000	22
222	1949	Tero	Mij. Vrachtvaart	Rotterdam	129.5	18.0	10.8	12923	4000	14
224	1947	Bali	Stoomv. Mij. Nederland	Amsterdam	149.4	19.2	11.9	18580	8000	15
269	1950	Ampenan	Kon. R'damsche Lloyd	Rotterdam	149.4	20.3	11.7	17530	8500	16
270	1950	Barumun	Kon. Paketvaart Mij.	Amsterdam	64.7	12.0	5.4	2880	900	10.25
272	1948	Slamat	Kon. R'damsche Lloyd	Rotterdam	145.5	19.0	12.4	18465	8400	15.75
273	1947	Batoela	Staat der Nederlanden	Amsterdam	64.7	12.0	5.4	2844	900	10.25
274	1947	Banggaai	Staat der Nederlanden	Amsterdam	64.7	12.0	5.4	2844	900	10.25
275	1948	Bakongan	Staat der Nederlanden	Amsterdam	64.7	12.0	5.4	2844	900	10.25
281	1951	Rimon	Zim Israël Nav. Co. Ltd.	Haifa	99.5	14.2	8.6	6150	3000	14
282	1952	In bouw	Stoomv. Mij. Nederland	Amsterdam	152.4	20.4	12.6	18900	9500	16.25

VRACHTSCHEPEN

Werf Nr	Bouw-jaar	Scheepsnaam	Naam opdrachtgever	Thuishaven	Hoofdafmetingen in m L.	B.	H.	Waterverpl. in t	apk	Vaart in kn
2	1903	Zara	Soc. di Nav. à Vap. Zaratina	Zara	43.0	7.0	3.7	720	387	9
4	1906	Alwina	Holland-Gulf St.v. Mij.	Rotterdam	70.1	10.4	4.9	2560	540	8
6	1907	Constance Catharina	Noord Ned. Scheepv. Mij.	Harlingen	70.1	10.4	4.9	2705	720	9
9	1907	Vesta	Kon. Ned. Stoomboot Mij.	Amsterdam	82.3	11.6	6.4	4175	855	8.5
10	1907	Venus	Kon. Ned. Stoomboot Mij.	Amsterdam	82.3	11.6	6.4	4175	855	8.5

11	1907	Madeleine	F. Bouet	Caen	70.5	10.3	4.9	2532	720	9
12	1908	Johanna	Jos. de Poorter	Rotterdam	70.5	10.3	4.9	2615	720	9
15	1908	Germania	Svenska Lloyd	Gothenburg	72.0	10.4	5.0	2532	720	9
21	1909	Megrez	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	95.0	13.7	7.2	6460	900	8
23	1910	Alkaid	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	99.3	14.3	7.3	7217	990	8
24	1910	Moordrecht	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Rotterdam	64.6	10.0	4.8	2303	495	8
25	1910	Merak	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	99.3	14.3	7.3	7217	990	8
26	1910	Eemdijk	Soll., v. d. Meer & v. Hattum	Rotterdam	99.3	14.3	7.3	7265	990	8
28	1911	Kambangan	Stoomv. Mij. Nederland	Amsterdam	131.0	16.8	11.4	13075	3780	13
29	1912	Alice H	Stoomv. Mij. Sophie H	Rotterdam	99.3	14.3	7.4	7265	990	8
30	1912	Oostdijk	Soll., v. d. Meer & v. Hattum	Rotterdam	99.3	14.3	7.4	7265	990	8
31	1912	Alcor	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	101.4	14.6	7.5	7640	1125	9
32	1912	Dubhe	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	101.4	14.6	7.5	7640	1125	9
34	1913	Westerdijk	Soll., v. d. Meer & v. Hattum	Rotterdam	101.4	14.6	7.5	7700	1125	9
35	1913	Epsilon	Mij. Bothnia B. J. v. Hengel	Rotterdam	101.4	14.6	7.5	7700	1125	9
36	1913	Arundo	Hudig & Veder	Rotterdam	101.4	14.6	7.5	7690	1125	9
37	1913	Texel	St. Mij. Triton (Ruys & Co.)	Rotterdam	101.4	14.6	7.5	7690	1125	9
39	1914	Yildum	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	101.4	14.6	7.5	7690	1125	9
41	1914	Noorddijk	Soll., v. d. Meer & v. Hattum	Rotterdam	101.4	14.6	7.5	7690	1125	9
42	1914	Rondo	Stoomv. Mij. Nederland	Amsterdam	137.2	17.0	11.7	15445	4635	13
43	1914	Leto	Hudig & Veder	Rotterdam	101.4	14.6	7.5	7690	1125	9
44	1915	Turbinia	Wm. Ruys & Zn.	Rotterdam	101.4	14.6	7.5	7690	1200	9.5
45	1915	Rijndijk	Soll., v. d. Meer & v. Hattum	Rotterdam	105.8	14.8	7.8	8360	1305	9.5
46	1915	Maasdijk	Soll., v. d. Meer & v. Hattum	Rotterdam	105.8	14.8	7.8	8360	1305	9.5
47	1915	Procyon	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	105.8	14.8	7.8	8360	1305	9.5
48	1915	Bellatrix	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	105.8	14.8	7.8	8360	1305	9.5
49	1915	Thuban	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	105.8	14.8	7.8	8360	1305	9.5
50	1915	Alcor	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	109.9	15.2	7.5	8757	1305	9.5
51	1915	Algenib	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	109.9	15.2	7.5	8757	1305	9.5
52	1916	Alphard	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	109.9	15.2	7.5	8757	1305	9.5
53	1916	Waalhaven	N.V. Gebr. van Uden	Rotterdam	109.9	15.2	7.5	8757	1305	9.5
55	1916	IJselhaven	N.V. Gebr. van Uden	Rotterdam	109.9	15.2	7.5	8757	1305	9.5
56	1917	Bali	Stoomv. Mij. Nederland	Amsterdam	128.0	16.6	11.0	13765	3240	12.5
57	1916	Ameland	St. Mij. Triton (Ruys & Co.)	Rotterdam	109.9	15.2	7.5	8757	1305	9.5
58	1916	Jobshaven	N.V. Mij. „s.s. Jobshaven"	Rotterdam	109.9	15.2	7.5	8757	1305	9.5
60	1916	Celaeno	Mij. Zeevaart (Hudig & Veder)	Rotterdam	109.9	15.2	7.5	8757	1305	9.5
61	1917	Mirach	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	109.9	15.2	7.5	8757	1305	9.5
62	1917	Sirrah	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	109.9	15.2	7.5	8757	1305	9.5
63	1919	Marken	St. Mij. Rotterdam (Ruys & Co.)	Rotterdam	114.8	15.6	8.4	10050	1710	10
64	1919	Kediri	St. Mij. Rotterdam (Ruys & Co.)	Rotterdam	109.9	15.2	7.5	8757	1305	9.5
65	1919	Walcheren	St. Mij. Triton (Ruys & Co.)	Rotterdam	109.9	15.2	7.5	8757	1305	9.5
66	1919	Alkmaar	Kon. Ned. Stoomb. Mij.	Amsterdam	134.6	19.0	12.3	16340	3600	12.5

VRACHTSCHEPEN (VERVOLG)

Werf Nr	Bouw-jaar	Scheepsnaam	Naam opdrachtgever	Thuishaven	Hoofdafmetingen in m L.	B.	H.	Waterverpl. in t	apk	Vaart in kn
67	1920	Callisto	Mij. Zeevaart (Hudig & Veder)	Rotterdam	114.8	15.6	8.4	10070	1710	10
68	1919	Hagno	Mij. Zeevaart (Hudig & Veder)	Rotterdam	109.9	15.2	7.5	8757	1305	9.5
69	1921	Zaandijk	Soll., v. d. Meer & v. Hattum	Rotterdam	109.9	15.2	7.5	8750	1305	9.5
70	1920	Alcor	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	109.9	15.2	7.5	8750	1305	9.5
71	1921	Saparoea	Stoomv. Mij. Nederland	Amsterdam	128.0	16.6	11.0	13610	3240	13
72	1919	Gouwestroom	Holl. Stoomb. Mij.	Amsterdam	74.7	11.3	5.4	3300	720	10
74	1920	Aurora	Kon. Ned. Stoomboot Mij.	Amsterdam	74.7	11.3	5.4	3580	900	10
75	1920	Haarlem	Kon. Ned. Stoomboot Mij.	Amsterdam	109.9	15.2	7.5	8765	1305	9.5
76	1920	Helder	Kon. Ned. Stoomboot Mij.	Amsterdam	109.9	15.2	7.5	9120	1305	9
77	1921	Streefkerk	Ver. Ned. Scheepv. Mij.	's-Gravenhage	128.3	16.8	9.6	13720	2430	10
78	1921	Texel	St. Mij. Triton (Ruys & Co.)	Rotterdam	114.8	15.6	8.4	10076	1710	9.5
101*	1918	Sidlaw Range	A. G. & D. G. Lemos & Tramp	Londen	112.8	15.2	8.8	9940	1620	10
102*	1919	Delft	Kon. Ned. Stoomboot Mij.	Amsterdam	112.8	15.2	8.8	10750	1980	11
103*	1921	Grangesberg	Trafik Akt. bol. Dillner	Stockholm	117.3	15.2	8.8	10640	1620	10
104*	1920	Albireo	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	112.8	15.2	8.8	9940	1620	10
106*	1921	Brielle	Kon. Ned. Stoomboot Mij.	Amsterdam	122.4	17.7	11.3	14024	2970	12
107*	1921	Breda	Kon. Ned. Stoomboot Mij.	Amsterdam	122.4	17.7	11.3	14024	3200	12.5
109*	1920	Alchiba	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	117.3	15.2	11.0	11000	1980	11
110*	1922	Gemma	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	137.2	18.3	12.0	17312	4000	13
111*	1922	Zosma	v. Nievelt, Goudriaan & Co.	Rotterdam	137.2	18.3	12.0	17312	4000	13
113*	1922	Gaasterdijk	Holland-Amerika Lijn	Rotterdam	137.2	17.7	12.2	17180	4200	13
114*	1923	Grootendijk	Holland-Amerika Lijn	Rotterdam	137.2	17.7	12.2	17180	4200	13
115*	1922	Tenbergen	Furness Scheepv. & Agent. Mij.	Rotterdam	117.3	15.2	8.8	10575	2500	12
116*	1923	Driebergen	Furness Scheepv. & Agent. Mij.	Rotterdam	122.4	17.7	11.3	12930	3200	12.5
122*	1924	Elva Seed	Seed Shipping Co. Ltd.	Newcastle	88.4	13.0	6.6	5260	1350	9.5
123*	1924	Winga	Glen & Co. Ltd.	Glasgow	76.2	11.3	5.6	3575	810	9
124	1925	Domino	Ellermans Wilson Line Ltd.	Hull	77.7	11.0	5.7	3274	1080	10
125	1925	Queenswood	Joseph Constantine S.S. Line	Middlesborough	112.8	16.2	8.5	10220	1620	9.5
126*	1924	Phillis Seed	Seed Shipping Co. Ltd.	Newcastle	88.4	13.0	6.6	5241	1260	9
127	1925	Monica Seed	Seed Shipping Co. Ltd.	Newcastle	88.4	13.0	6.6	5241	1260	9
128	1925	Orsa	Glen & Co. Ltd.	Glasgow	76.2	11.3	5.6	3575	810	9
129	1925	Magician	Charente S.S. Co. Ltd.	Liverpool	120.4	16.0	9.3	11427	2070	11
131	1925	Delamere	Manchester Spanisch Line	Manchester	81.4	11.9	8.2	4120	810	8.5
133	1926	Colytto	Mij. Zeevaart (Hudig & Veder)	Rotterdam	113.2	15.7	8.2	10240	1710	9.5
148	1928	Themisto	Mij. Zeevaart (Hudig & Veder)	Rotterdam	121.9	16.8	8.5	12095	1890	9.5
156	1928	Purfina	Purfina Cabotage	Duinkerken	50.0	9.0	3.5	1093	400	10.5
159	1930	Leto	Mij. Zeevaart (Hudig & Veder)	Rotterdam	122.0	16.8	8.5	12095	2044	10
160	1930	Ameland	St. Mij. Rotterdam (Ruys & Co.)	Rotterdam	117.3	16.2	8.5	10750	2052	11

* N.W.

170	1930	Moesi	Kon. Paketvaart Mij.	Batavia	61.9	10.4	3.7	1477	500	9.5
187	1934	Birmingham	N.V. Intern. Kustvaart Mij.	Rotterdam	46.3	7.6	3.3	799	400	10
188	1934	Nottingham	N.V. Intern. Kustvaart Mij.	Rotterdam	46.3	7.6	3.3	799	400	10
192	1935	Minna	Scheepv. & Handel Mij.	Rotterdam	46.3	7.6	3.3	799	400	10
221	1941	Stad Leiden	Halcyon Lijn N.V.	Rotterdam	132.6	18.0	11.3	14440	2430	11.5
223	1948	Maashaven	N.V. Gebr. van Uden	Rotterdam	129.5	18.0	11.2	13460	2800	12
278	1950	Musi	Kon. Paketvaart Mij.	Amsterdam	61.9	10.7	5.0	2100	525	9.75
284	1953	Van Linschoten (in bouw)	Kon. Paketvaart Mij.	Amsterdam	102.1	16.3	9.3	8100	3200	13

TANKSCHEPEN

Werf Nr	Bouw-jaar	Scheepsnaam	Naam opdrachtgever	Thuishaven	Hoofdafmetingen in m L.	B.	H.	Waterverpl. in t	apk	Vaart in kn
5	1906	Zeelandia	Mij. Zeelichter Zeelandia	Rotterdam	50.6	9.1	4.1	1325	—	—
14	1908	Neerlandia	Mij. Zeelichter Zeelandia	Rotterdam	58.2	9.1	5.0	1905	—	—
17	1908	Frisia	H. de Jongh	Rotterdam	58.2	9.1	4.2	1622	—	—
18	1908	Drente	Ned. Ind. Tankvaart Mij.	's-Gravenhage	65.2	12.2	4.3	2218	—	—
33	1912	Mijdrecht	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Rotterdam	99.3	14.3	7.3	6990	1440	10.5
38	1913	Wieldrecht	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Rotterdam	101.4	14.3	7.3	7100	1440	10.5
80	1922	Fu-Kwang	Asiatic Petroleum Co. Ltd.	Shanghai	78.5	11.3	5.2	2227	960	10.5
83	1922	Luetta	Caribbean Petrol Co.	Maracaibo	68.6	11.0	4.0	2095	—	—
84	1923	Mariquita	Curaçaosche Scheepv. Mij.	Willemstad	85.3	14.2	4.3	3358	970	11
92	1924	Sliedrecht	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Rotterdam	112.8	16.2	8.5	9522	1850	11.5
93	1924	Martina	Curaçaosche Scheepv. Mij.	Willemstad	93.0	15.2	4.6	3995	1350	11
94	1924	Marsella	Curaçaosche Scheepv. Mij.	Willemstad	93.0	15.2	4.6	3995	1350	11
95	1924	Manuella	Curaçaosche Scheepv. Mij.	Willemstad	93.0	15.2	4.6	3995	1350	11
96	1925	Mariana	Curaçaosche Scheepv. Mij.	Willemstad	93.0	15.2	4.6	3995	1350	11
97	1925	Maruja	Curaçaosche Scheepv. Mij.	Willemstad	93.0	15.2	4.6	3995	1350	11
98	1927	Marpessa	N.V. Petr. Mij. La Corona	's-Gravenhage	134.1	18.0	10.0	15185	3500	12.5
99	1927	Trocas	Anglo Saxon Petr. Co. Ltd.	Londen	134.1	18.0	10.0	15185	3500	12.5
100	1927	Telena	Anglo Saxon Petr. Co. Ltd.	Londen	134.1	18.0	10.0	15185	3500	12.5
134	1925	Martica	Curaçaosche Scheepv. Mij.	Willemstad	93.0	15.2	4.6	3995	1350	11
135	1925	Maximina	Curaçaosche Scheepv. Mij.	Willemstad	93.0	15.2	4.6	3995	1350	11
140	1926	Matilde	Curaçaosche Scheepv. Mij.	Willemstad	93.0	15.2	4.6	3995	1350	11
141	1927	Duivendrecht	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Rotterdam	122.7	16.8	10.0	12545	2500	11.5
143	1928	President Franqui	Purfina Armement S.A.	Gent	112.8	16.2	8.5	10040	1850	12
154	1929	Plata Cruz	Anglo Mexican Petr. Co.	Buenos Aires	60.3	9.4	3.8	1647	675	10
155	1929	Pampa Cruz	Anglo Mexican Petr. Co.	Buenos Aires	60.3	9.4	3.8	1647	675	10
161	1930	Laurent Meeus	S.A. Purfina Maritime	Antwerpen	122.7	16.8	10.0	12750	3000	12.5
165	1930	Socombel	S.A. Socombel Transports	Athene	71.6	12.2	5.9	3598	945	10
171	1930	Moordrecht	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Rotterdam	133.5	17.8	10.6	14660	2750	12

TANKSCHEPEN (VERVOLG)

Werf Nr	Bouw-jaar	Scheepsnaam	Naam opdrachtgever	Thuishaven	Hoofdafmetingen in m L.	B.	H.	Waterverpl. in t	apk	Vaart in kn
172	1931	Mijdrecht	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Rotterdam	133.5	17.8	10.6	14660	2750	12
186	1935	Sunetta	N.V. Petr. Mij. La Corona	's-Gravenhage	140.2	18.0	10.4	16800	3500	13
189	1935	G. S. Walden	The Oriëntal Tankers Ltd.	Hongkong	147.8	22.8	11.3	21870	3600	13
193	1936	Etrema	N.V. Petr. Mij. La Corona	's-Gravenhage	129.5	16.5	9.4	13020	2800	12
194	1935	Benakat	N.V. Ned. Kol. Petr. Mij.	's-Gravenhage	109.7	19.5	5.5	9170	2070	10
195	1937	Ensis	The Anglo Saxon Petr. Co.	Londen	129.5	16.5	9.4	13045	2800	12
197	1937	Edward F. Johnson	Standard Vacuum Oil Co.	Londen	147.8	21.3	11.3	21660	3600	12
198	1938	Clea	N.V. Petr. Mij. La Corona	's-Gravenhage	140.2	18.0	10.4	16835	3500	13
199	1938	Ojeda	The Caribbean Petr. Co.	Maracaibo	99.1	15.1	4.6	5175	2250	12
202	1938	Coryda	N.V. Petr. Mij. La Corona	's-Gravenhage	140.2	18.0	10.4	16835	3500	13
203	1938	Clausina	N.V. Petr. Mij. La Corona	's-Gravenhage	140.2	18.0	10.4	16835	3500	13
204	1938	Chama	N.V. Petr. Mij. La Corona	's-Gravenhage	140.2	18.0	10.4	16835	3500	13
211	1939	Clavella	N.V. Petr. Mij. La Corona	's-Gravenhage	140.2	18.0	10.4	16835	3500	13
212	1939	Pendrecht	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Rotterdam	148.7	22.3	10.8	21470	3700	12
213	1939	Saidja	N.V. Petr. Mij. La Corona	's-Gravenhage	131.1	19.0	7.5	12900	3420	13
220	1940	Papendrecht	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Rotterdam	148.7	22.3	10.8	21470	3700	12
256	1950	Duivendrecht	Stoomv. Mij. De Maas (Phs. v. O.)	Rotterdam	119.0	16.8	8.9	11058	2800	12
257	1949	Bacchus	Min. des Trav. Publ. & d. Transp.	Le Havre	96.0	14.4	8.1	6122	2100	12
285	1953	In bouw	N.V. Petr. Mij. La Corona	's-Gravenhage	161.5	21.1	11.9	23000	7500	14.25
286	1954	In bouw	Creole Petroleum Corp. (Esso)	New York	123.8	20.1	8.8	13770	4000	12
287	1954	In bouw	N.V. Petr. Mij. La Corona	's-Gravenhage	161.5	21.1	11.9	23000	7500	14.25
288	1955	In bouw	N.V. Petr. Mij. La Corona	's-Gravenhage	161.5	21.1	11.9	23000	7500	14.25
289	1955	In bouw	N.V. Petr. Mij. La Corona	's-Gravenhage	161.5	21.1	11.9	23000	7500	14.25

TANKSCHEPEN VOOR KUST- EN/OF BINNENVAART

Werf Nr	Bouw-jaar	Scheepsnaam	Naam opdrachtgever	Thuishaven	Hoofdafmetingen in m L.	B.	H.	Waterverpl. in t	apk	Vaart in kn
118	1923		Ned. Ind. Tankvaart Mij.	Gibraltar	36.6	8.5	3.5	717	—	—
119	1923		Ned. Ind. Tankvaart Mij.	Gibraltar	36.6	8.5	3.5	717	—	—
149	1928	Purfina XI	Purfina S.A.	Gent	48.0	6.6	2.6	604	—	—
150	1928	R.P.N. VII	Raffin. de Pétrole du Nord	Parijs	48.0	6.6	2.8	659	—	—
162	1929	Purfina XIII	Cie. Belgo-Hongroise S.A.	Gent	48.0	6.6	2.8	670	150	7.5
163	1929	R.P.N. X	Raffin. de Pétrole du Nord	Rouaan	48.0	6.6	2.8	670	150	7.5
174	1930	Purfina XV	Purfina S.A.	Rotterdam	16.2	3.4	1.2	44	20	6
175	1930	Purfina XVI	Purfina S.A.	Rotterdam	16.2	3.4	1.2	44	20	6
177	1931	Purfina XVII	Purfina S.A.	Gent	45.5	6.0	2.5	471	135	8

180	1932	Purfina XVIII	Purfina S.A.	Gent	20.6	4.0	1.8	101	40	7
184	1933	Purfina XIX	Purfina S.A.	Gent	40.0	6.0	2.9	375	100	12
191	1935		S.A. des Pétroles au Congo	Leopoldville	49.0	7.0	1.9	461	—	—

DIVERSE SCHEPEN

Werf Nr	Bouw-jaar	Scheepsnaam	Soort werkstuk	Naam opdrachtgever	Hoofdafmetingen in m L.	B.	H.	Waterverpl. in t	apk	Vaart in kn
7	1907	Suez	Baggermolen	J. P. Heyblom	44.5	7.5	3.5	540	270	7
8	1907	St. Petersburg	Hopper	Int. Mij. t. Aann. v. Werken	58.2	10.0	3.4	1374	810	8
22	1909	Weser	Bak	J. P. Heyblom	50.0	9.0	3.5	685	540	9
85	1923		Thamesbarge	W. R. Cunis Ltd.	24.4	6.7	2.4	281	—	—
86	1923		Thamesbarge	W. R. Cunis Ltd.	24.4	6.7	2.4	281	—	—
87	1923		Thamesbarge	W. R. Cunis Ltd.	24.4	6.7	2.4	281	—	—
88	1923		Thamesbarge	W. R. Cunis Ltd.	24.4	6.7	2.4	281	—	—
89	1923		Thamesbarge	W. R. Cunis Ltd.	24.4	6.7	2.4	281	—	—
90	1923		Thamesbarge	W. R. Cunis Ltd.	24.4	6.7	2.4	281	—	—
91	1923	R.D.M. IX	Onderlosser	R.D.M.	24.4	5.6	1.8	167	—	—
120	1923		Vrachtlichter	Ned. Ind. Tankvaart Mij.	33.8	8.5	3.5	658	—	—
214	1939		Vrachtlichter	Mackintosh & Co. Ltd.	33.8	8.5	3.5	652	—	—
215	1939		Vrachtlichter	Mackintosh & Co. Ltd.	33.8	8.5	3.5	652	—	—
216	1939		Vrachtlichter	Mackintosh & Co. Ltd.	33.8	8.5	3.5	652	—	—
3	1904	Maria	Motorlichter	P. van der Kolk Mzn	20.7	4.9	1.3	106	60	7
145	1928	Dockyard XI	Motorboot	R.D.M.	15.1	3.5	1.6	35	80	8
146	1928	Dockyard XIII	Motorboot	R.D.M.	15.1	3.5	1.6	35	60	7
147	1928	Dockyard XIV	Motorboot	R.D.M.	15.1	3.5	1.6	35	80	8
164	1930	Courlis	Jacht	O. Carlier	25.7	5.0	2.7	75	115	11
176	1932	Prinses Juliana	Veerboot	Prov.St.dienst o.d.W.Schelde	65.0	11.4	5.0	1416	1200	12.5
267	1949	Dockyard VII	Veerboot	R.D.M.	32.0	8.0	3.0	288	290	10
290	1951	In bouw	Research vaartuig	Scheepsb. Proefstation	22.2	3.2	1.9	69	30	6.5
1	1903	Dockyard I	Sleepboot	R.D.M.	22.5	4.1	2.4	77	113	10
16	1908	Seine	Zeesleepboot	N.V. Int. Sleepdienst Mij.	39.6	7.0	4.1	632	495	9
19	1908	Neptunus	Zeesleepboot	Ned. Ind. Tankvaart Mij.	37.0	7.0	4.1	600	495	9
20	1909	Atlas	Zeesleepboot	Ned. Ind. Tankvaart Mij.	41.1	7.5	4.1	693	540	9
178	1933	Dockyard XV	Sleepboot	R.D.M.	23.2	6.0	2.9	230	450	9.5
179	1934	Dockyard XVI	Sleepboot	R.D.M.	23.2	6.0	2.9	230	450	9.5
217	1941	Dockyard XVII	Sleepboot	R.D.M.	23.2	6.0	2.9	230	450	9.5
218	1941	Dockyard XVIII	Sleepboot	R.D.M.	23.2	6.0	2.9	230	450	9.5
225	1941	Dockyard VIII	Sleepboot	R.D.M.	23.2	6.0	2.9	230	450	9.5

DIVERSE SCHEPEN (VERVOLG)

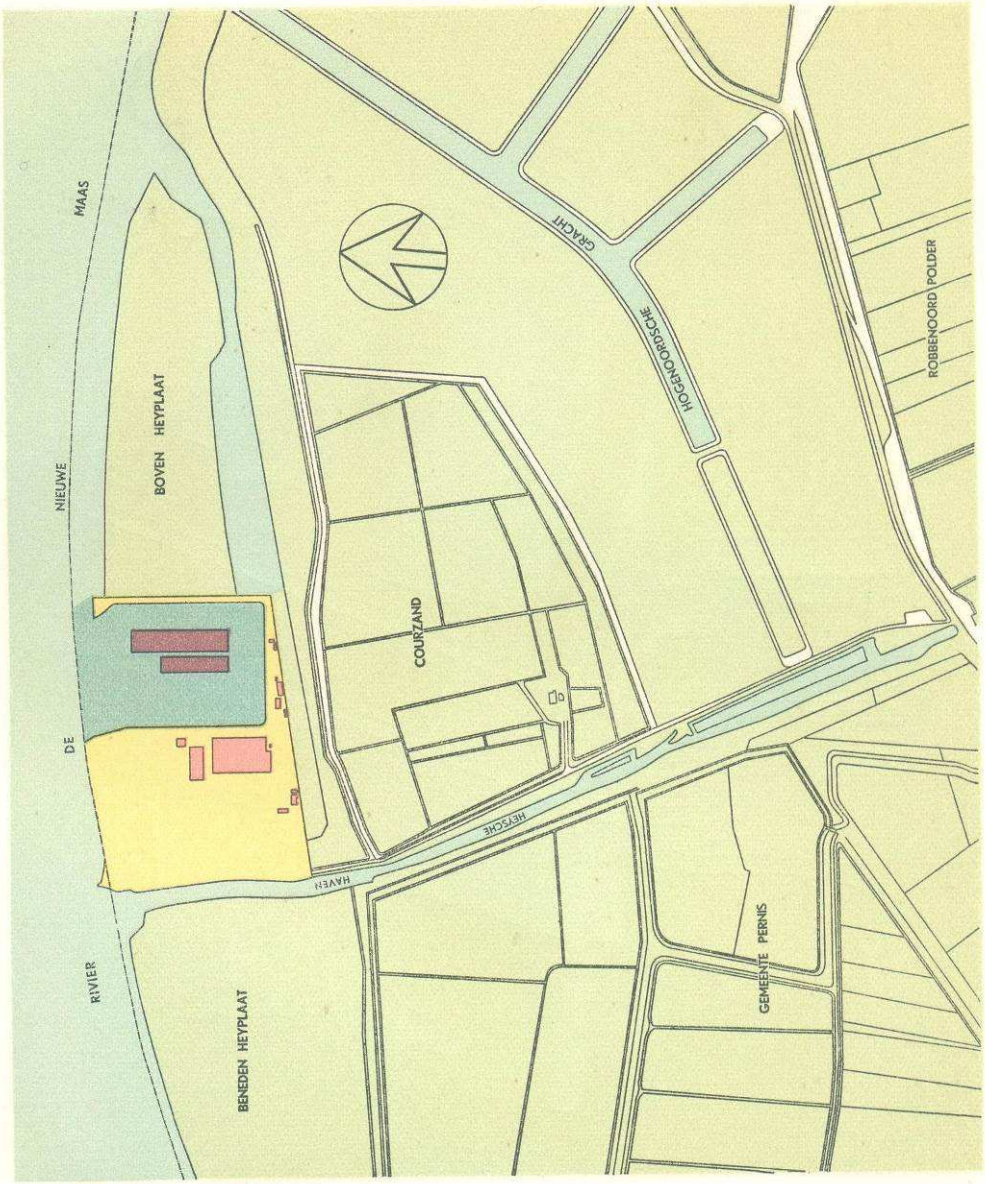
Werf Nr	Bouw-jaar	Scheepsnaam	Soort werkstuk	Naam opdrachtgever	Hoofdafmetingen in m L.	B.	H.	Waterverpl. in t	apk	Vaart in kn
226	1942	Dockyard IX	Sleepboot	R.D.M.	23.2	6.0	2.9	230	450	9.5
227	1947	Dockyard V	Sleepboot	R.D.M.	23.2	6.0	2.9	230	450	9.5
228	1946	Dockyard III	Sleepboot	R.D.M.	23.2	6.0	2.9	230	450	9.5

DIVERSE CONSTRUCTIEWERKEN

Werf Nr	Bouw-jaar	Naam	Soort werkstuk	Naam opdrachtgever	Hoofdafmetingen in m L.	B.	H.	Waterverpl. in t
82	1923	Prins Hendrik Dok 3	Droogdok	R.D.M.	175.0	33.5	15.6	18900
137	1926	Koningin Wilhelmina Dok	Droogdok	Curaçaosche Scheepv. Mij.	100.7	23.3	9.3	4760
173	1933	Prins Hendrik Dok 4	Droogdok	R.D.M.	185.3	37.2	16.5	23880
181	1933		Sluisdeuren (2)	Rijkswaterstaat Haarlem	12.9	10.5	0.8	—
182	1933		Hefbrug	Rijkswaterstaat Nijmegen	15.5	9.4	2.0	—
183	1933		Hefdeuren (5)	Rijkswaterstaat Nijmegen	14.7	5.8	2.3	—
185	1934	Vianen-Vreeswijk	Brugliggers (2)	Rijkswaterstaat Den Haag	170.4	3.7	0.5	—
190	1935		Brugliggers (2)	Rijkswaterstaat Den Haag				—
—	1945/46		Div. brug reparaties	Rijkswaterstaat				—
—	1945		3 stel bokkepoten	Rijkswaterstaat	40.0			250 ton hijsvermogen
283	1951		Dokdeur	Gouvernement Pakistan	18.4	6.7	9.0	608
13	1907		Ponton	R.D.M.	17.1	5.9	0.8	608
27	1910	Bison	Bokponton	R.D.M.	20.5	12.0	2.8	275
54	1916	Zwaan	Bokponton	R.D.M.	15.0	9.6	1.8	130
73	1920	Roerdomp	Bokponton	R.D.M.	15.0	9.6	1.8	130
81	1922		Ponton	R.D.M.	15.0	6.0	1.0	63
105*	1917	Schiedam I	Bokponton	„Nieuwe Waterweg"	15.2	10.0	1.8	130
117	1922		Ponton	R.D.M.	20.0	6.0	1.0	84
132	1925		Ponton	R.D.M.	20.0	6.0	1.0	84
157	1929		Ketelponton	R.D.M.	16.0	7.7	1.4	152
260	1948		Ponton	R.D.M.	22.5	3.0	1.2	71
261	1948		Ponton	R.D.M.	22.5	3.0	1.2	71
262	1948		Ponton	R.D.M.	22.5	3.0	1.2	71
268	1949	Schiehoofd	Ponton	R.D.M.	75.0	6.0	1.3	320
276	1949	Veli Joze	Bokponton	ir W. den Boer	40.0	18.0	3.8	1400

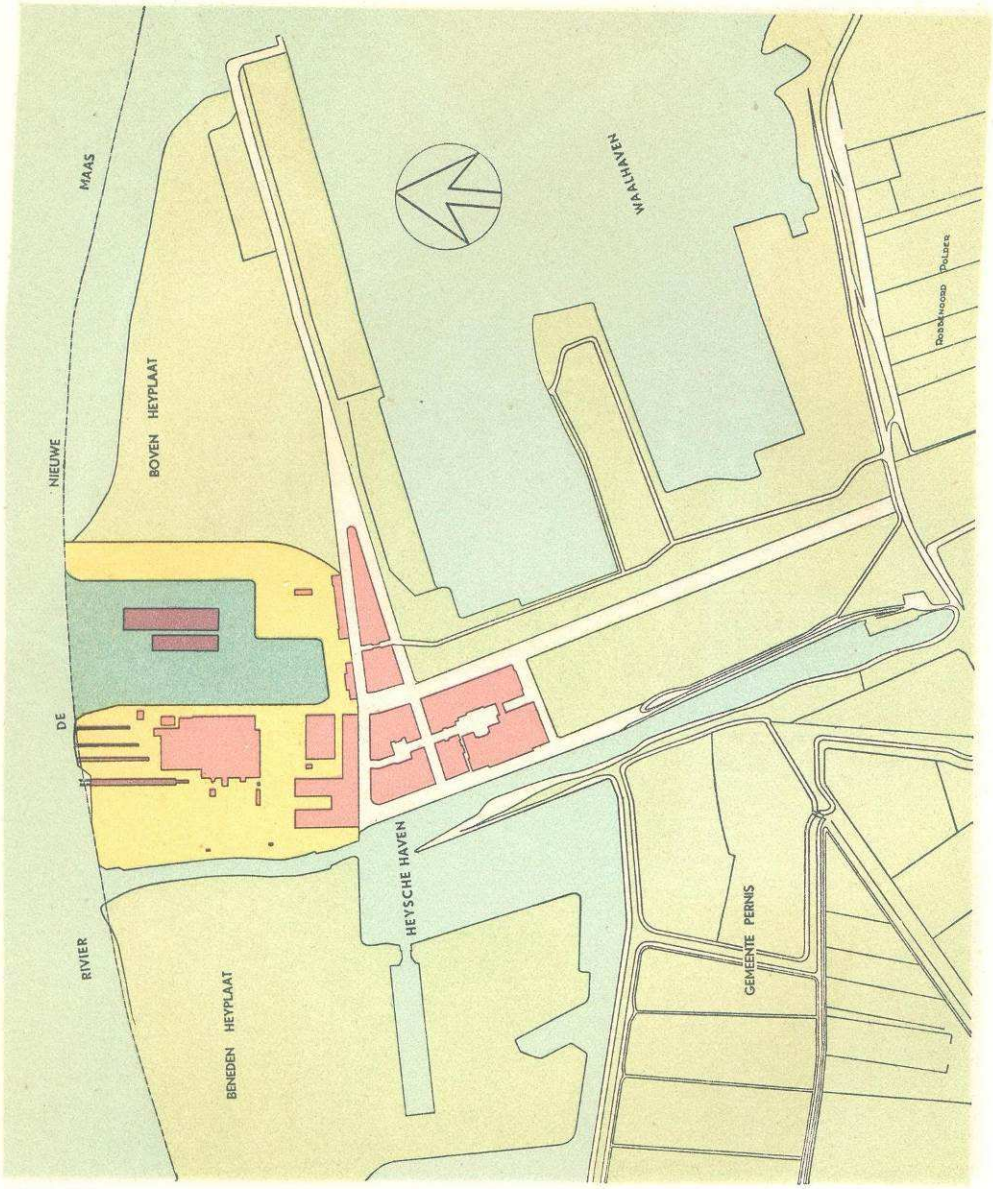
* N.W.

DE TERREINEN, HAVENS, DOKKEN, HELLINGEN EN GEBOUWEN VAN DE ROTTERDAMSCHE DROOGDOK MAATSCHAPPIJ N.V. EN DE SCHEEPSBOUW MAATSCHAPPIJ „NIEUWE WATERWEG" IN DE LOOP DER JAREN



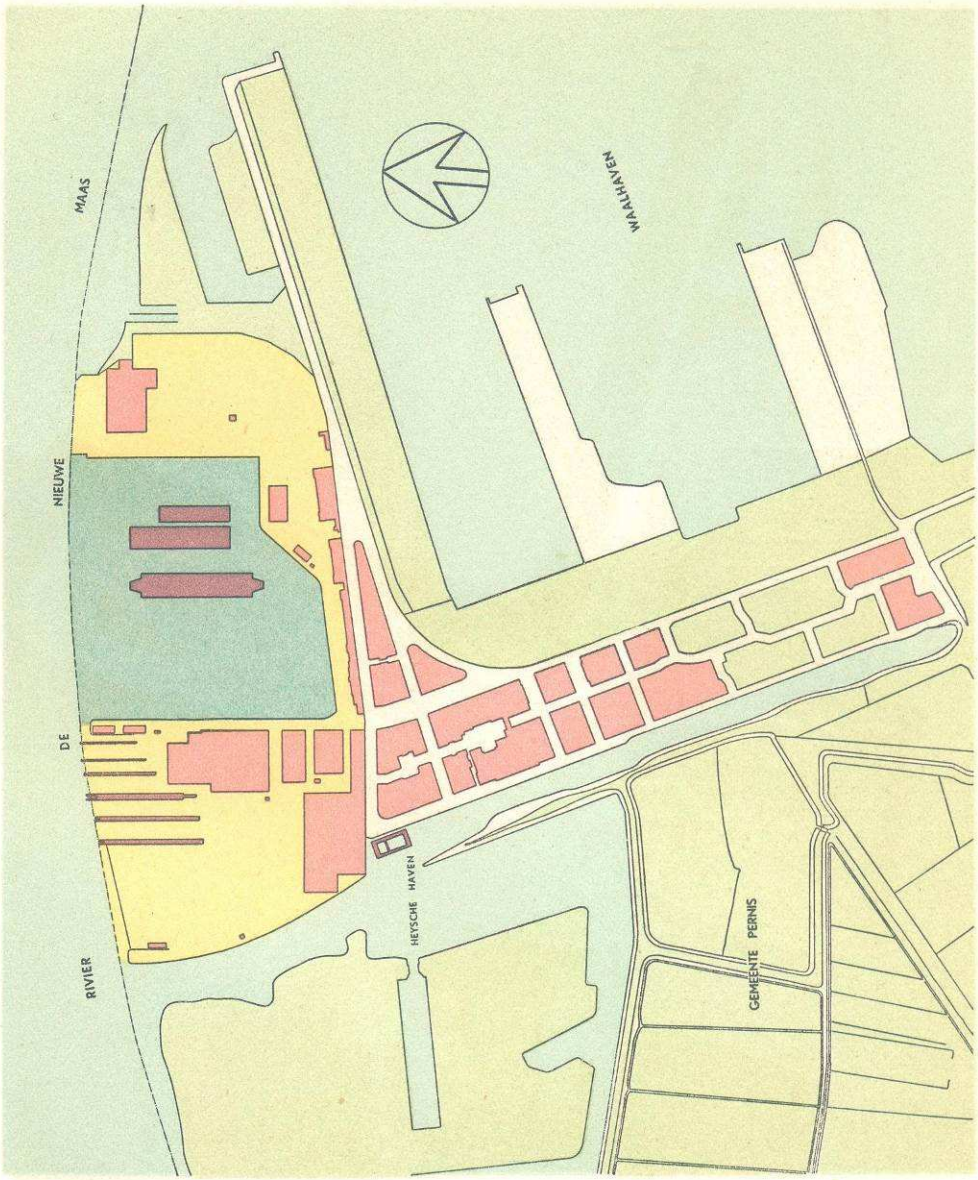
R.D.M. 1902

WERFTERREIN HAVEN DOKKEN GEBOUWEN



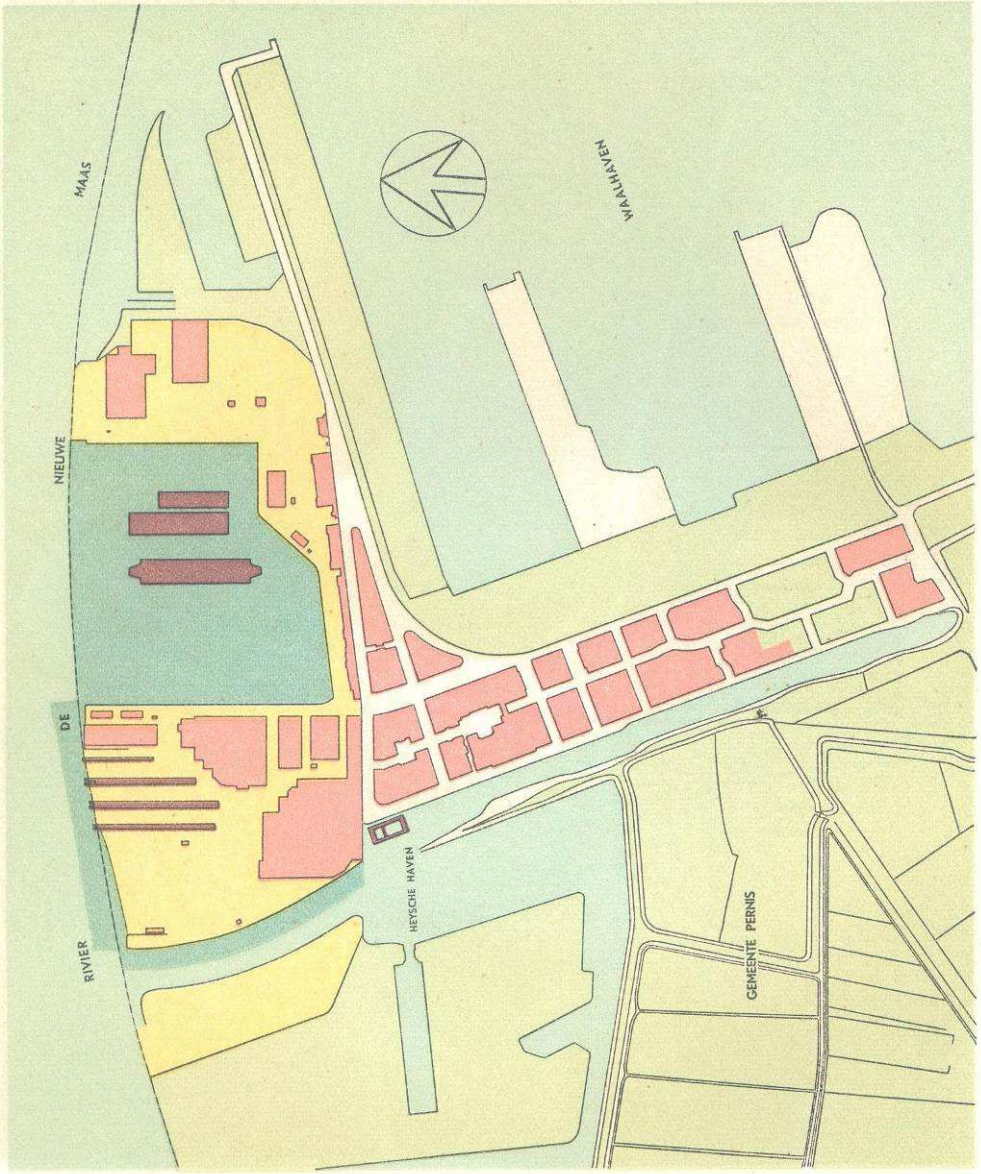
R.D.M. 1914

WERFTERREIN HAVEN DOKKEN EN HELLINGEN GEBOUWEN, INCL. TUINDORP HEYPLAAT



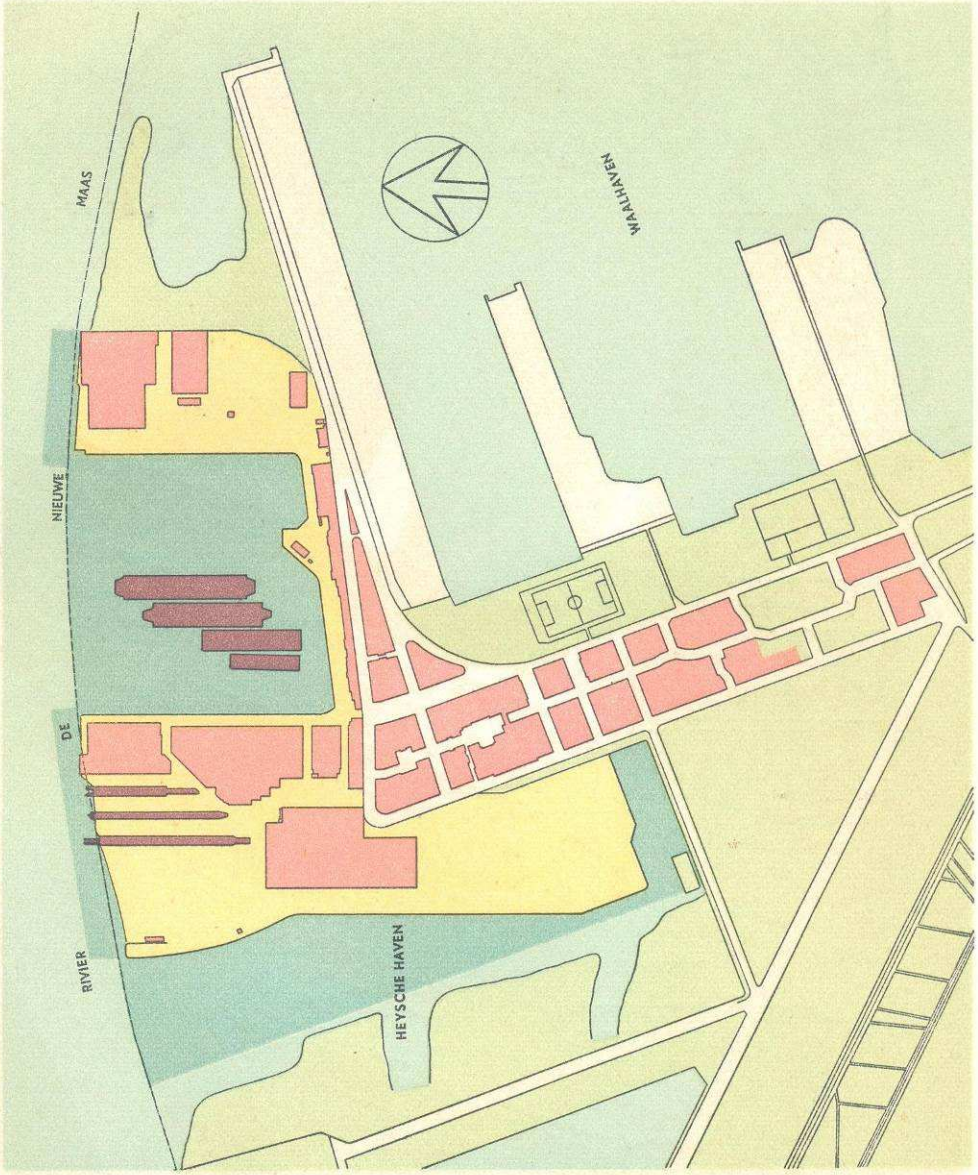
R.D.M. 1923

WERFTERREIN HAVEN DOKKEN EN HELLINGEN GEBOUWEN, INCL. TUINDORP HEYPLAAT



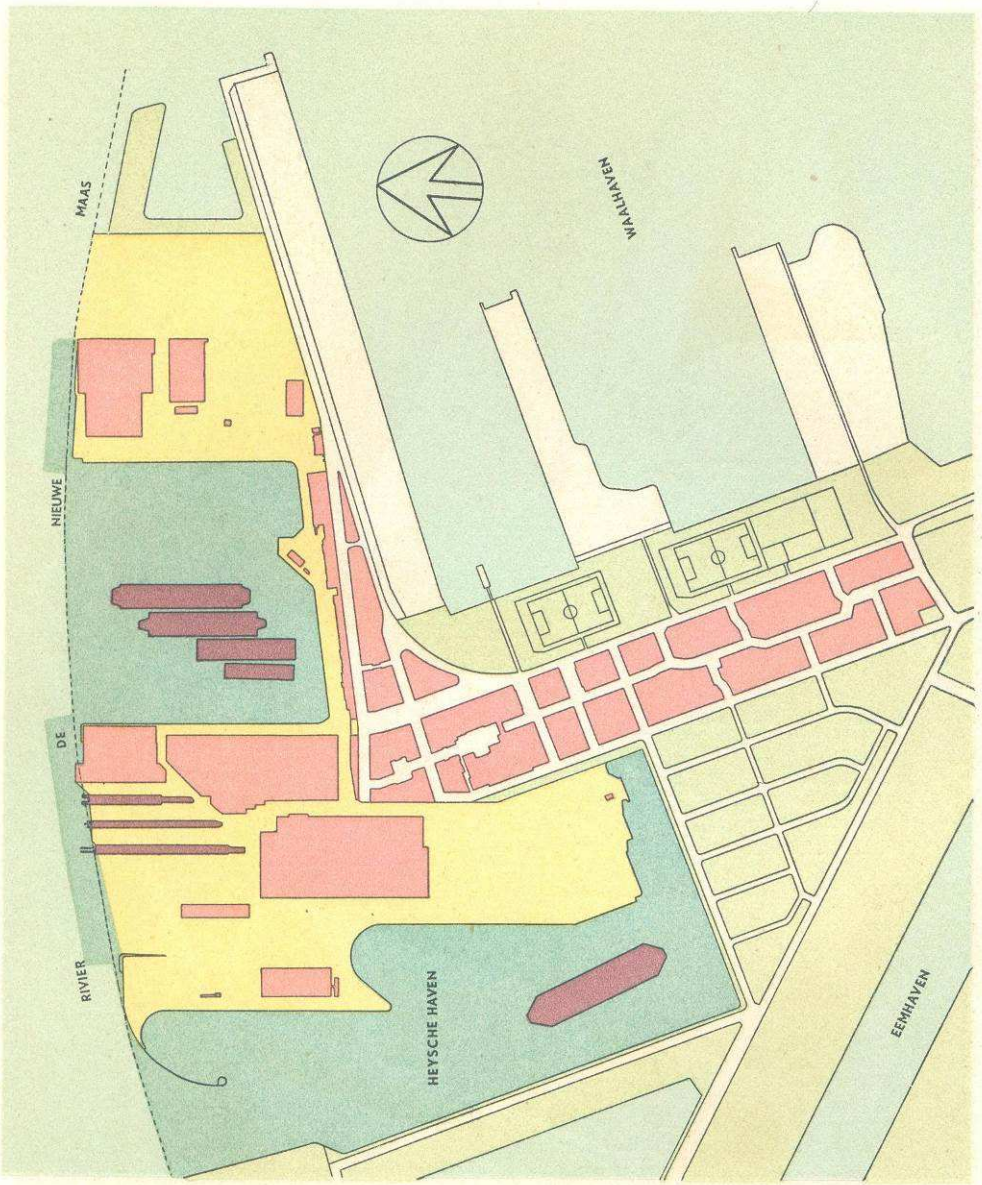
R.D.M. 1933

WERFTERREINEN HAVENS DOKKEN EN HELLINGEN GEBOUWEN, INCL. TUINDORP HEYPLAAT



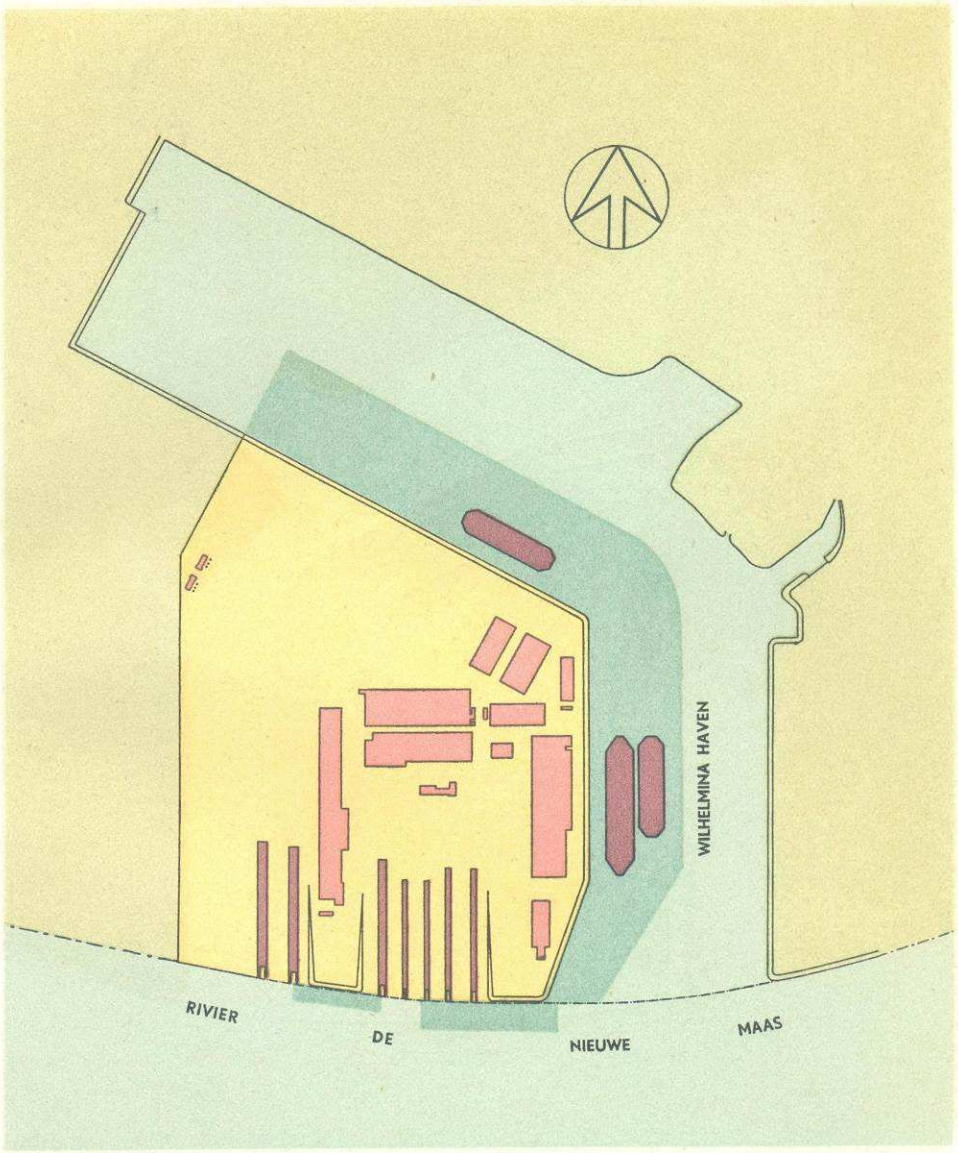
R.D.M. 1942

WERFTERREIN HAVENS DOKKEN EN HELLINGEN GEBOUWEN, INCL. TUINDORP HEYPLAAT



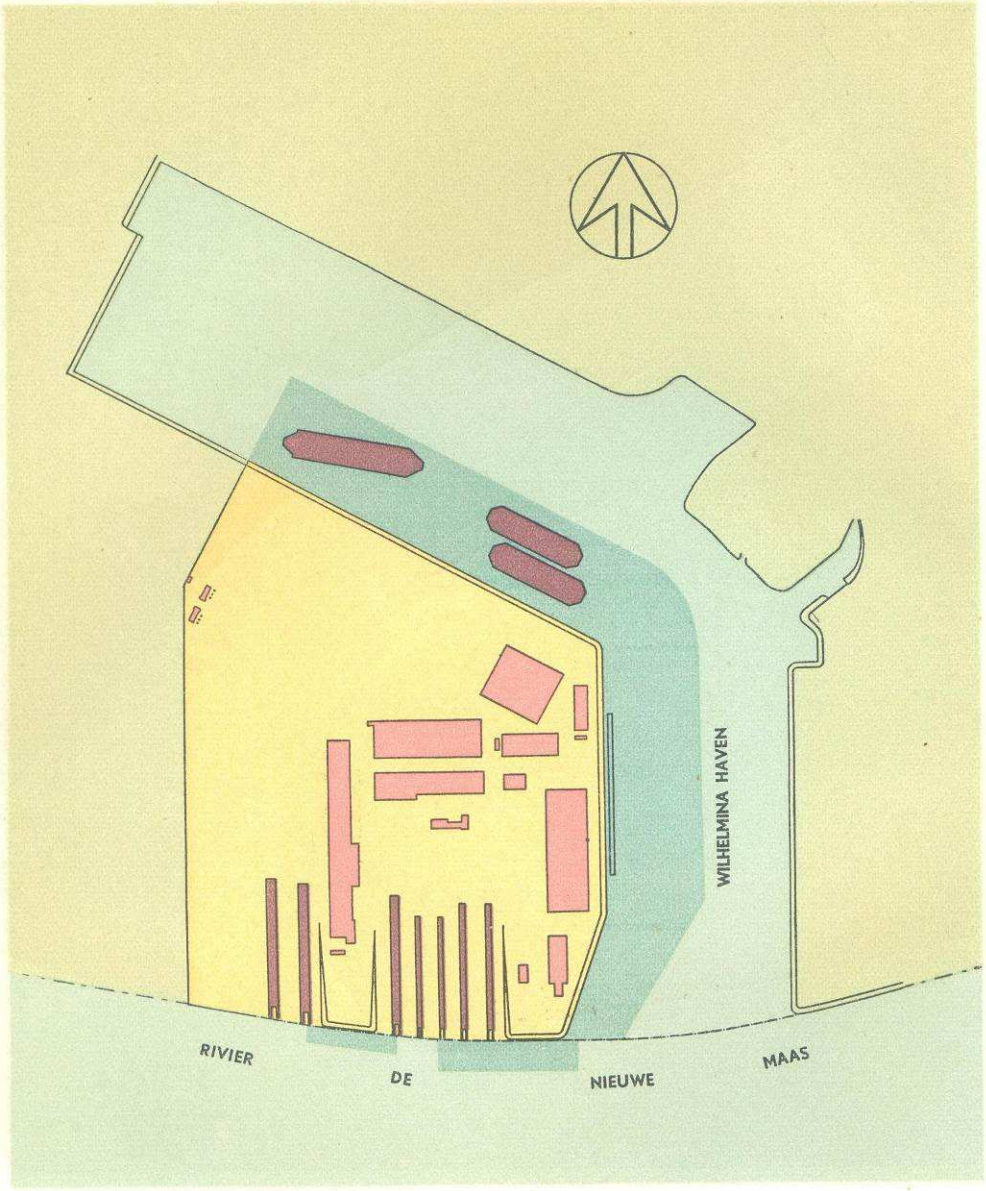
R.D.M. 1952

WERFTERREIN HAVENS DOKKEN EN HELLINGEN GEBOUWEN, INCL. TUINDORP HEYPLAAT



N.W. 1922

WERFTERREIN HAVENS DOKKEN EN HELLINGEN GEBOUWEN



N.W. 1952

WERFTERREIN HAVENS DOKKEN EN HELLINGEN GEBOUWEN

ZIJ, DIE MEER DAN 25 JAREN ONZE

MEDEWERKERS ZIJN OF WAREN

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl.
		23 JANUARI 1927				
Bakker, L.	voorslager	Alblasserdam	23- 7-76	3- 3-02	12- 7-40	
Berg, C. van den	chef centrale	Moordrecht	20-11-53	3- 3-02	28- 3-31	19- 4-50
Breijer, C. J.	handlanger	Lekkerkerk	1- 9-64	3- 3-02	28- 3-31	5- 1-33
Broek, L. van den	steker	Schiedam	29- 8-57	3- 3-02	28- 3-31	18- 8-38
Buitenweg, J.	koperslager	Kralingen	22- 7-60	3- 3-02	28- 3-31	9- 2-37
Bijl, J. C. van der	machinedrijver	Rhoon	14-11-84	3- 3-02		2- 4-42
Catshoek, G. C.	gereedschapssmid	Zierikzee	15- 7-73	3- 3-02	26-11-38	
Kaasjager, J. H.	schilder	Zaltbommel	11- 4-74	3- 3-02	9- 7-38	1- 8-51
Keller, K.	ketelmaker	Delfshaven	1- 8-64	3- 3-02	28- 3-31	27- 3-43
Kleef, K. van	sjouwer	Boskoop	23- 2-57	3- 3-02	28- 3-31	27- 4-37
Kruidenier, J.	nagelteller	Rotterdam	23- 7-73	3- 3-02	7-10-39	5- 9-42
Leeuw, J. A. van der	koperslager	Rotterdam	8- 2-60	3- 3-02	28- 3-31	29- 8-49
Meines, Ph. van	draaiersbaas	Rotterdam	5- 4-70	3- 3-02	8- 4-35	
Mesman, W. H.	koker	Rotterdam	27- 2-67	3- 3-02	5- 9-31	27- 4-49
Modoo, D.	smid	Dordrecht	10- 3-59	3- 3-02		27- 9-30
Molendijk, M. C.	gieter	Rotterdam	21- 1-73	3- 3-02	11- 6-34	3-12-35
Munnik, J. van der	ketelmaker	Delfshaven	30-12-60	3- 3-02	28- 3-31	13- 4-40
Muys, J. W.	bankwerkersbaas	Hellevoetsluis	21- 8-73	3- 3-02	5- 9-31	9- 4-35
Niemans, M. J.	tijdschrijver	Amersfoort	16-10-69	3- 3-02		16- 6-27
Noordzij, A.	plaatwerker	Charlois	15- 4-70	3- 3-02	10- 4-33	6-12-45
Outer, D. den	ketelmaker	Rotterdam	4-12-61	3- 3-02	22- 9-28	6-10-28
Pelt, A. van	metselaarsbaas	Charlois	21-11-58	3- 3-02	28- 3-31	4- 2-43
Peltenburg, A. J.	draaier	Delfshaven	23-11-64	3- 3-02	28- 3-31	2- 2-51
Prins, P. J.	scheepsmaker	Woudsend	11- 3-59	3- 3-02	28- 3-31	24-12-35
Rebel, ir J. F.	commissaris	Amsterdam	25- 5-59	23- 1-02		21- 9-37
Reijden, L. van der	ketelmakersbaas	Rotterdam	5- 1-76	3- 3-02	31- 3-43	23-10-48
Schalkwijk, J. C.	kantoorbediende	Dordrecht	18-11-67	3- 3-02	1- 8-30	6- 4-45
Schipper, K.	ketelmaker	Rotterdam	22- 1-56	3- 3-02	28- 3-31	1- 3-40
Schonk, H. M. P.	gieter	Rotterdam	29- 6-81	3- 3-02		16- 7-29
Schotemeijer, J. W.	koperslager	Rotterdam	16- 6-60	3- 3-02	28- 3-31	10- 2-45
Sloot, J. D. van der	ketelmaker	Delfshaven	8- 8-60	3- 3-02	28- 3-31	20- 7-48
Sneepels, A.	smid	Rotterdam	23- 1-77	3- 3-02	12- 7-40	23-10-43
Swinkels, A. J.	bankwerkersbaas	Schiedam	2- 9-69	3- 3-02	4-11-33	25-11-50
Visser, A. C.	traceur	Rotterdam	31-10-70	3- 3-02	22-10-34	18- 1-49
Voet, G.	smid	Rotterdam	29- 1-68	3- 3-02	3- 2-34	19-10-43
Voorwinde, H.	vuurwerker	Delfshaven	25- 4-77	3- 3-02	12- 7-40	3- 5-47
Wieringen, A. van	kraandrijver	Hazerswoude	10- 5-63	3- 3-02	28- 3-31	8-11-40
Wöhler, M.	machinist	Dordrecht	22-11-83	3- 3-02	8- 6-48	
		23 JANUARI 1928				
Lier, E.	ijzerwerkersbaas	Zwartsluis	19-12-78	26- 5-02	22- 1-38	
Oosters, A.	ijzerwerker	St. Philipsland	1-10-78	27- 5-02		22- 5-37
		23 JANUARI 1929				
Clement, J.	dokknecht	Rotterdam	22-10-84	1-12-03	7- 1-50	
Everwijn, A.	dokknecht	Rotterdam	3- 8-80	24-11-03		12- 8-46
Hengel, G. H. van	scheepsmaker	Poortugaal	12- 2-81	17- 1-04	11- 7-36	
Koster, L.	schilder	Pernis	11-10-63	3- 3-03	28- 3-31	25- 7-40
Kruijsce, H.	bankwerker	Tilburg	26- 4-61	20- 3-03	28- 3-31	21- 5-39
Leenheer, A.	ijzerwerker	Charlois	8-10-77	1- 8-03	12- 7-40	
Nagelkerke, G.	ijzerwerker	Goes	29- 2-64	10-10-03	28- 3-31	22- 2-35
Nederlof, M.	boksjouwer	Pernis	8-10-76	2- 3-03	22- 5-39	15- 8-41
Noordzij, J.	bokschipper	Pernis	4-11-80	11- 1-04	2- 6-47	
Roode, J. de	expeditiebaas	Overschie	26- 3-82	19- 9-03	20- 5-44	
Sparenberg, G.	dokmeester	Rotterdam	22- 9-79	6-11-03		
Star, J. van der	ijzerwerkersbaas	Alblasserdam	17- 7-66	2- 2-03	5- 9-31	23-12-46

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl.
		23 JANUARI 1930				
Berg, J. H. van den	directeur N.W. en chef afd. reparatie	Amsterdam	9-10-76	1- 9-05		
Duvalois, M. J.	slijper	Brouwershaven	7- 3-83	21- 9-03	16- 5-38	
Eijk, L. van	stellingwerker	Pernis	2- 9-90	14- 6-04	26- 2-51	
Harthoorn, Th. H.	takelaar	Middelburg	11- 3-70	22-11-04	12- 7-40	
Leeuwen, Th. van	kraandrijversbaas	Berkel en Rodenrijs	14-11-74	9- 3-04	30- 9-39	
Meijer, H.	bikkersbaas	Den Haag	12-10-76	4-11-04	28- 2-42	23- 1-50
Nederlof, W.	sjouwer	Pernis	2- 3-68	13- 9-04		31- 8-36
Noordzij, M.	ijzerwerkersbaas	Rotterdam	28- 4-80	14- 6-04	30- 9-44	27- 6-47
Offerman, J. M. C.	ijzerwerkersbaas	Delfshaven	14- 7-80	14- 6-04	29- 5-43	
Puister, B.	kapitein	Amsterdam	4- 4-72	5- 9-04	12- 7-40	27- 1-43
Roos, J.	ijzerwerker	Charlois	8-10-71	1-12-04	7- 7-34	24- 7-48
Sloot, A. van der	vormer	Rotterdam	29- 4-78	5-12-04	1- 5-43	9- 6-48
Sparenberg, G. H.	schaver	Rotterdam	26- 8-77	30-11-04		16- 9-44
Steijn, J. J. van	bankwerkersbaas	Utrecht	21- 1-81	1- 2-04		
Stip, C.	ijzerwerker	Ridderkerk	27- 3-81	2-12-04	31-12-49	
Trierum, B. van	vormer	Nieuwenhoorn	18- 7-85	9-12-04	15- 4-39	9- 3-48
Zweth, H. van der	bikkerskras	Katendrecht	29-12-77	1- 7-04	12- 7-40	
		23 JANUARI 1931				
Exalto, H.	vuurwerker	Delfshaven	1- 1-84	14- 4-05	2- 9-46	
Kok, P. J. de	koker	Vlissingen	23- 3-78	19-12-05	9- 7-38	24- 2-41
Pelt, A. van	vuurwerker	Rotterdam	11-10-91	13- 5-05		
Rijnders, R.	zandvormer	Rotterdam	31- 7-70	7- 8-05	11- 5-36	13- 5-51
Rijnsdorp, H.	magazijnknecht	Delfshaven	2- 3-74	2- 8-05	30- 9-39	13- 7-49
Wenteler, Z.	voorslager	Delfshaven	20- 2-69	18- 2-04	27- 4-35	11- 3-45
Willemse, J.	ijzerwerker	Den Helder	14- 6-77	11-12-05	12- 7-40	
Wuister, A.	ponser	Barendrecht	25-10-75	11-12-05	12- 7-40	31-10-49
		23 JANUARI 1932				
Bakker, J.	ijzerwerkersbaas	IJsselmonde	13-10-76	10- 9-06	27- 2-37	26-12-40
Beste, G. den	ijzerwerkersbaas	Alblasserdam	26- 4-77	27- 8-06	14-10-35	20- 9-39
Bie, A. de	bankwerker	Rotterdam	10- 4-83	11-11-06	28- 5-49	
Goederen, C. de	ketelmaker	Delfshaven	1- 4-72	9- 4-06	28- 3-38	24- 2-45
Groeneveld, A.	ketelmaker	Schiedam	7- 4-71	23- 4-06	12- 7-40	8- 2-45
Hanswijk, W. C.	kraandrijver	Rotterdam	8- 9-78	6- 4-06	12- 7-40	
Landwehr, H.	ovenist	Oudenhoorn	3-12-75	14- 1-07	26-11-38	15- 1-45
Nederlof, P.	scheepsmaker	Rotterdam	13- 6-92	18- 1-06		
Olst, Th. van	smid	Den Haag	25- 5-68	28- 4-06	5- 9-31	12- 8-34
Reinders, A.	flenser	Amsterdam	25- 2-77	11- 1-07	12- 7-40	
Schotemeijer, J.	draaiersbaas	Rotterdam	13-12-84	25- 6-06	5- 7-48	
Steen, A. van der	splitser	Pernis	9- 4-81	1- 8-06	2- 9-46	
Steen, W. van der	boksjouwer	Pernis	19- 5-80	28- 9-06	12- 7-40	
Troost, A.	ijzerwerker	Schiedam	20- 8-87	11-10-06		
Verschoor, B.	ijzerwerkersbaas	Capelle a.d. IJssel	22- 4-71	16- 7-06	5- 9-31	
Vos, W. de	ijzerwerker	Willemstad	31- 8-74	21- 1-07	30- 9-39	
		23 JANUARI 1933				
Bongers, W. F.	kotteraar	Rotterdam	14-11-78	27- 2-07	30- 3-46	
Deurloo, L.	kraandrijver	Pernis	8- 5-88	13- 3-07		
Eijsbroek, Th. P.	koperslagersbaas	Rotterdam	22- 3-75	11- 6-07	28- 3-36	
Groot, G. J. M. de	bankwerkersbaas	Utrecht	6- 7-74	1- 7-07	7-10-39	
Hoogstadt, B.	verpakker	Rhoon	18- 6-69	11- 3-07	25- 6-34	18-12-49
Jong, G. J. de	ijzerwerkersbaas	IJsselmonde	7- 2-74	25- 3-07	4-11-33	30- 7-41
Luitjes, M.	kernmaker	Utrecht	10-12-85	10- 6-07	4- 8-47	
Scheurkogel, W.	sjouwersbaas	Schiedam	22- 1-78	10- 5-07		28-11-42
Teeuw, W.	klinkersbaas	Sliedrecht	9-10-83	1-11-07		25- 8-46
Vogel, J.	vuurwerker	Charlois	14- 4-80	11-10-07	12- 7-40	

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl.
		23 JANUARI 1934				
Graaf, M. van der	klinker	Charlois	27- 3-87	3- 3-08		
Kruithof, C.	voorslager	Pernis	25- 2-79	2- 6-08	12- 7-40	
Leeuw, A. van der	koperslager	Rotterdam	18- 5-87	21-12-08	28- 6-48	
Noordzij, A.	bokschipper	Pernis	29- 1-82	17- 4-08	1- 5-48	
Schaijck, L. van	ijzerwerker	Rotterdam	28- 8-85	3- 3-08	28- 8-48	
Schouten, L.	dokknecht	Pernis	16- 1-91	23-10-08		
		23 JANUARI 1935				
Brüning, J.	kantoorbediende	Rotterdam	24-10-89	1- 7-09		
Hummel, J. H.	commissaris	Den Haag	16- 2-65	9- 4-10		29- 3-37
Keemink, H.	vuurwerker	Pernis	31-12-93	19- 6-09		20-11-50
Meer, J. G. van der	boekhouder	Rotterdam	10- 7-90	1- 7-09		
Meinster, A.	voorslager	Oud-Beijerland	12- 7-84	29-10-09		10-11-49
Perk, J.	voorslager	Charlois	8- 2-83	13- 8-09	2- 8-48	
Sint Nicolaas, J.	sjouwer	's-Gravendeel	9- 9-71	14- 6-09	30- 9-39	
		23 JANUARI 1936				
Adrichem, B. van	ijzerwerker	Ridderkerk	6-10-86	9- 5-10		
Boer, J. P. den	boksjouwer	Poortugaal	8- 1-80	5- 2-10	12- 7-40	
Dubbeldam, A.	metselaar	Leksmond	19-12-83	17- 9-08	2- 4-49	13-10-50
Kleef, M. van	bankwerker	Charlois	5- 9-83	30- 3-08	28- 8-48	
Vermeer, H.	stellingwerker	Pernis	22- 4-87	5- 5-08	22- 4-50	
Nootenboom, J.	electricien	Rhoon	19-11-79	18- 4-10	25- 9-41	3- 3-42
Tit, J. E.	meubelmaker	Leiden	17- 2-83	7-10-10	28- 6-48	
Veelen, P. van	dokknecht	Pernis	15- 3-73	3-12-09	30- 9-39	
Vijfvinkel, A.	veiligheids-controleur	Oud-Beijerland	24-10-86	13- 4-10		
		23 JANUARI 1937				
Bakker, M. de	adj.-chef loonafd.	Capelle a.d. IJssel	30- 3-92	1- 9-11		
Beugelink, G. H.	bankwerkersbaas	Roosendaal	29- 6-88	10-11-11		
Beij, E. de	boutensnijder	Delfshaven	15-10-77	13-11-11	15-10-38	
Bruijn, H. de	ijzerwerkersbaas	Pernis	11- 6-93	14-11-11		
Bruijn, W. de	bankwerker	Heusden	23- 8-86	23-10-11		
Faber, P.	afbramer	Rotterdam	13- 7-73	7- 8-11	5-11-38	26- 1-42
Gaal, W. J.	kolenrijder	Rotterdam	29- 8-71	24- 4-11	26-11-38	
Goede, H. de	plaatwerker	Rotterdam	21- 6-73	21- 8-11	6- 1-40	
Kloet, C.	roerlichter	Rotterdam	27- 7-93	7- 7-11		
Korteweg, W.	sjouwersbaas	Ouderkerk a.d. IJssel	11- 6-84	24- 4-11		14-12-40
Krommenhoek, M.	spantenbuiger	Schiedam	9- 9-85	21- 3-11	*	
Leenen, J. van	magazijnbaas	Oud-Beijerland	9-12-84	3- 2-11		
Loog, P. J.	slijper	Schiedam	30- 5-88	23- 6-11		12-11-47
Meijer, J. M.	timmerman	Rotterdam	7- 7-83	25- 9-11	29- 1-51	
Mieloo, J. J.	ijzerwerker	Leiden	29- 1-78	4- 9-11	9-10-48	
Modoo, R. M.	smid	Dordrecht	5-11-89	24- 4-03		
Ooms, D.	timmermansbaas	Rhoon	18- 6-77	24- 2-11	12- 7-40	
Oskam, C.	ijzerwerker	Alblasserdam	30-12-85	5- 5-11		8- 7-50
Remeijn, M. C.	sjouwer	Goes	11- 3-85	7- 4-11		
Rietveld, D. A.	zandvormer	Charlois	22- 3-93	2-11-11		
Rumph, L. van	kapitein	Dirksland	4-10-92	1-12-11	4- 2-50	
Slagboom, A. A.	bankwerker	Sliedrecht	17- 4-89	28- 8-06		
Stoopman, A. F. M.	chef afd. gebouwen	Rotterdam	15- 7-82	21- 9-11		
Verhagen, T.	machinedrijver	Pernis	28- 9-89	19- 1-12		
Verheijen, F. J.	ijzerwerker	Rhoon	20- 1-80	14- 3-11	26-11-38	10- 3-41
Verschoor, P.	koperslagersbaas	Rotterdam	9-10-80	8- 5-11	15- 9-45	18- 4-49
Witter, L. J.	ijzerwerkersbaas	Ridderkerk	13- 2-90	30- 8-06		
Wöhler, M.	scheepsmaker	Rotterdam	16-11-85	6- 2-11	8- 1-51	

* 15-7-46 einde dienstverband

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl.
		23 JANUARI 1938				
Boender, H. C.	scheepsmaker	Pernis	12- 5-73	12- 8-12	30- 9-39	12- 5-44
Dubbeldam, A.	kalefater	Pernis	23- 7-92	21-10-12		
Duizendstraal, G.	kraanmachinist	Noordwolde	26-12-87	23- 2-12	12- 7-40	28-12-41
Duijns, J.	scheepsmaker	Haarlem	31-10-77	9-12-12	12- 7-40	
Keemink, B. H.	kraandrijver	Pernis	26- 5-91	4-11-12		
Kruidenier, S.	koker	Charlois	31-10-88	3- 3-02	16- 4-49	
Kruit, C. van der	draaier	Overschie	10- 7-89	10- 7-12		15-12-41
Meijnders, H. W.	machinist	's-Gravenzande	10- 9-77	27- 8-12	12- 7-40	
Meijndert, P.	ijzerwerker	Rhoon	10- 8-89	6- 5-12	26-10-46	1-12-49
Neef, P. A. de	ijzerwerker	Rotterdam	6- 1-91	7- 4-11		
Noels, J.	ijzerwerker	Ellewoutsdijk	26- 2-91	5- 7-12		
Oldenhof-Boekholt, Mej. A.	lunchroom-beheerster	Capelle a.d. IJssel	26-10-91	3- 7-12		
Ouden, P. den	kraandrijver	Pernis	14-12-90	1- 7-12		
Regoort, W.	ketelmaker	Zierikzee	18-12-87	24- 6-12		
Sonderop, A.	bouwk. opzichter	Rotterdam	15-11-87	1-12-12		15- 1-50
Steen, P. van der	ketelmaker	Pernis	31- 7-91	12- 3-04		
Stienstra, S.	kapitein	Groningen	2- 6-80	1-11-12		
Stout, P. S.	portier	Middelburg	16- 1-77	2- 9-12	12- 7-40	
Verhoeven, H.	klinkersbaas	Rotterdam	27- 8-90	30- 7-12		3- 3-44
		23 JANUARI 1939				
Baris, J. A.	metselaar	Rotterdam	10- 2-95	7-11-13	2- 1-50	2- 2-50
Boekel, M. van	boorder	Delft	20- 8-87	17-12-13		
Buitendijk, J. M.	stellingwerker	Brielle	25-12-80	16- 1-14	28- 1-50	
Dekker, M. C.	stoker	Oudenhoorn	6- 8-87	9- 6-13		
Dijk, W. van	bokschipper	Schiedam	1-11-86	16- 3-13	28- 7-51	
Geilvoet, M.	kapitein	Heenvliet	8- 4-78	16- 1-14	12- 7-40	
Hart, P. 't	walkapitein	Pernis	14-12-94	18-10-13		
Keemink, H.	portier-schrijver	Pernis	1-12-77	7- 5-13	12- 7-40	
Kelder, J. A.	kantoorbediende	Rotterdam	18-11-96	15-10-13		
Ketting, B.	metselaar	Pernis	23-10-86	14- 4-13		
Koster, M.	modelmaker	Rotterdam	4- 1-93	11- 1-07		
Leeuwen, C. van	ijzerwerker	Rotterdam	15-12-96	28- 4-13		
Ligthart, P.	hamerman	Nieuw Lekkerland	10- 8-95	8- 9-13		
Paludanus, J.	vuurwerker	Rotterdam	1-10-95	2- 6-13		
Ridder, J. W. de	ijzerwerker	Hardinxveld	4-12-88	24- 2-13		
Schenk, L. M.	bankwerker	Vianen	25- 3-90	14- 7-13		
Schipper, J.	ketelmakersbaas	St. Joosland	1- 7-79	28- 8-13	1- 9-45	
Slingerland, D.	kapitein	Rotterdam	25- 7-94	12- 9-13		
Spiering, A.	veiligheidscontrol.	Krimpen a.d. Lek	18-10-94	1-11-07		
Stoopman, B. F. M.	ass. afd. reparatie	Rotterdam	17- 5-97	19- 5-13		
Sijnke, L.	klinker	Wemeldingen	20-11-92	24- 2-13		30- 7-40
Veelen, C. van	boksjouwer	Pernis	29- 9-88	11-10-13		
		23 JANUARI 1940				
Appel, J. Th. P.	kantoorbediende	Rotterdam	18- 3-90	1- 7-14		
Assendelft, F. van	modelbewaarder	Rotterdam	26-12-86	12-10-14	26- 6-50	
Berg, J. A. van den	ketelmaker	Dordrecht	3- 6-74	23- 3-14	3- 6-39	
Berkelaar, C. A.	klinkersbaas	Rotterdam	20- 2-81	6- 4-14	29- 4-44	
Bomius, H. D. J.	bankwerkersbaas	Dordrecht	16- 6-82	16- 2-14	1- 9-47	
Bredius, N.	klinker	Rotterdam	21-11-86	17- 3-14		
Bröhm, H. J.	perser	Rotterdam	29-12-96	3- 8-14		

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl.
Endert, Jr. D. C.	directeur	Heemstede	30- 1-79	1-11-14		30- 3-51
Haagoort, P.	ponser	Oud-Beijerland	17- 2-96	28- 1-14		
Hartog, P. den	kraandrijver	Strijen	26-10-92	24- 3-14		
Jansen, M. A.	brander	Schiedam	27- 1-94	24- 7-14		
Jong, C. D. de	chef afd. reparatie N.W.	Rotterdam	16- 1-01	20- 4-14		
Knieriem, J.	ketelmaker	Dordrecht	20- 8-72	16- 2-14	30- 9-39	
Knippel, A.	veiligheidscontrol.	Charlois	12- 3-75	4- 5-14	29-12-45	
Koster, L.	sjouwersbaas	Rotterdam	2-11-88	3-11-03		
Koudstaal, A. W.	timmermansbaas	Rotterdam	5- 5-72	28- 9-14	7-10-39	
Kraaijestein, S.	ketelmaker	Schiedam	27-11-88	16- 2-14		
Lindt, A.	boksjouwer	Rotterdam	22- 8-85	6- 5-14		
Noordzij, J. J. B.	ijzerwerker	Soest	9-12-96	24- 8-14		
Noordzij, P.	ijzerwerkersbaas	Rotterdam	25- 3-83	28- 7-14	5- 5-47	
Otter, A. den	kraandrijver	Poortugaal	26- 7-87	3- 8-14		
Stam, J. T.	timmerman	Nieuw Lekkerland	14- 2-72	11- 1-15	30- 9-39	23- 4-47
Terlouw, H.	draaier	Rotterdam	6- 7-95	27- 7-14		
Verschoor, A. H.	koperslager	Rotterdam	14-11-89	2- 6-14		
Zwaan, A. J.	klinker	Ridderkerk	6- 7-94	8- 7-14		

23 JANUARI 1941

Baris, J.	voorslager	Charlois	9- 4-94	23- 9-15		
Berg, J. van den	metselaar	Pernis	15-10-82	10- 9-06	3- 5-48	
Bruijn, C. W. de	chef electr. centr.	Alblasserdam	29- 5-84	19- 3-15		
Enden, A. van der	ijzerwerker	Heinenoord	19-12-86	28- 6-15		
Groenendijk, J.	ijzerwerker	Kinderdijk	10- 3-81	22- 2-15	13-11-48	
Haan, F. W. de	aanhouder	Rotterdam	6- 7-96	23- 8-15		
Hermes, P. J. M.	magazijnknecht	Rotterdam	24- 9-90	22- 3-15		19- 3-45
Houwelingen, J.	aanhouder	Oud-Alblas	12-11-87	2-11-15		
Jansen, K.	boorder	Harderwijk	1-12-86	10- 1-16	27- 3-50	
Krijgsman, G. C.	kantoorbediende	Rotterdam	19-12-88	1-12-15		
Kwaadsteniet, D. de	hoofdingenieur Werktuigbouw	Rotterdam	8- 3-86	1- 9-15		13- 9-47
Mastenbroek, J.	boksjouwer	Pernis	4- 7-88	1-11-15		12- 5-49
Meijer, J.	klinker	Gorinchem	29- 3-90	8-10-15		
Ossewaarde, J. M.	kraandrijver	Rotterdam	19- 3-97	24- 8-14		
Ruseler, J. G.	brander	Schiedam	18- 1-96	9- 3-15		31- 7-45
Steenbergen, J. H.	schilder	Rotterdam	14-12-86	25- 6-15	*	
Streefkerk, W.	aanhouder	Rotterdam	19-10-95	18-10-15		
Verhagen, H.	knipper	Hellevoetsluis	4- 2-80	8-10-15	2- 9-46	
Vliet, A. J. van	brander	Rotterdam	4-10-93	17-11-15		
Vogel, J.	draaier	Rotterdam	16- 4-93	5- 7-15	27- 1-47	

23 JANUARI 1942

Barten, P. J.	electricien	Vlissingen	4-10-93	5- 7-16		
Bos, A. P.	bankwerker	Alblasserdam	31- 8-89	28- 2-16		
But, A. N.	bankwerker	Souburg	13- 6-90	21- 3-16		
Dijk, J. H. van	kantoorbediende	Rotterdam	29- 9-88	13- 3-16		
Klaasse, J.	machinedrijver	Schiedam	13- 8-87	27-11-16	13- 8-49	
Leening, J. J.	afbramer	Rotterdam	7-10-85	26- 6-16	4- 8-51	
Leeuwerink, D.	waker	Urk	9-11-79	15- 5-16	12- 7-40	18- 3-49
Maartense, N.	plaatwerker	Goes	2-11-83	21- 8-16	27-11-48	
Meerkerk, W.	aanhouder	Langerak	9- 2-88	21- 3-16		

* 23-6-45 einde dienstverband

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl.
Oudheusden, R.	schaver	Zwijndrecht	24- 1-95	6- 3-16		
Peters, K.	constructeur Werktuigbouw	Deventer	6-11-86	1- 5-16		14- 3-50
Schneider, H.	gereedschapsmaker	Rotterdam	28- 2-90	28- 2-16		
Schrijver, H.	felser	Goes	24-12-77	24- 7-16	27- 2-43	2- 5-47
Smit, J.	kantoorbediende	Alblasserdam	28- 8-85	9-10-16		23- 1-50
Sonneveld, C.	magazijnhouder	Rotterdam	7- 3-84	8- 2-06		
Stoep, L. van der	sjouwer	Rhoon	11- 9-84	10- 7-16	3-12-49	
Stoppelaar, L. P. de	commissaris	Middelburg	12- 4-63	14- 4-17		3- 6-46
Timmers, J. J.	schaver	Spijkenisse	14- 2-96	28- 9-16		
Tuinstra, P.	magazijnhouder	Sneek	20- 2-84	5- 6-16	21- 2-44	
Uden, P. W. van	ziekenbezoeker	Haarlem	22- 8-87	6-11-16		
Vermeer, C.	sjouwer	Maasland	11- 9-87	13- 3-16		
Verschoor, J.	stellingwerker	Pernis	29- 7-90	12- 5-16		
Vrijer, C. de	sjouwer	Rotterdam	28-12-84	3-11-16	7- 1-50	
Waal, W. van der	koker	Ridderkerk	18-12-95	28- 3-16		2- 9-46
Walsum, H. van	kassier	Rotterdam	4- 5-96	15- 2-16		
Way, H.	koperslager	Rotterdam	1- 1-03	4- 9-16	*	
Wit, J. de	werktuigk. teken.	Rotterdam	8- 8-88	1-12-16		
Wijk, J. G. van der	baas electriciens	Harlingen	24- 2-93	23- 7-16		
Zevenbergen, J. J.	klinkersbaas	Charlois	28- 5-87	2-10-16		

23 JANUARI 1943

Bouwman, J. R.	draaier	Veendam	5- 1-86	13- 2-17	27-11-48	6- 8-50
Goudriaan, A. J. M.	commissaris	Zegwaard	18- 3-71	25- 9-17		6- 7-45
Smits, C. M.	chef dokken	Naarden	13-10-92	15- 5-17		
Tijssen, F.	chef loonafdeling	Groningen	3- 7-89	2- 1-18		

23 JANUARI 1944

Barth, H.	harder	's-Gravendeel	31-10-81	9- 1-19	2- 2-46	
Bender, W. J.,	sjouwersbaas	Gouda	11-12-90	13- 1-19		
Ketting, L.	kraandrijver	Pernis	25- 9-92	23- 1-19		
Kleij, A. M.	kantoorbediende	Rotterdam	30-12-85	1-12-18		
Knape, ir A.	directeur	Brielle	27- 9-83	1- 1-19		
Mastenbroek, G.	sjouwer	Rotterdam	19- 2-95	22-11-18		
Meeuws, J.	kantoorbediende	Middelburg	24- 5-82	1- 5-18		25- 4-51
Nederlof, B.	machinist	Rotterdam	20- 8-89	11- 1-19		
Nederlof, G.	stellingwerker	Rotterdam	11- 6-88	27-11-18		
Noordzij, A. J.	magazijnbediende	Pernis	14-12-86	6- 5-18		
Noordzij, G.	autogeen lasser	Rotterdam	4- 8-90	14- 1-19	24- 2-47	
Noordzij, J.	koperslagersbaas	Rotterdam	4- 3-91	14- 4-04		
Ouden, C. den	kantoorbediende	Nieuw Lekkerland	28- 1-92	24-12-18		
Peters, J.	leemvormer	Rotterdam	25- 6-88	7- 4-05		
Roode, M. de	expeditieknecht	Rotterdam	22- 2-01	20- 1-19		
Steen, C. H. van der	stellingwerker	Pernis	3- 7-94	19-11-18		
Stolk, P. A.	assistent-kassier	Rotterdam	9- 8-02	2- 4-18		
Valster, L. J.	scheepsmaker	Rotterdam	24- 9-95	9- 1-19		
Veldhoven, H.	boorder	Rotterdam	21-10-88	16- 1-19		

23 JANUARI 1945

Bakker, G. de	kantoorbediende	Capelle a.d. IJssel	23- 5-86	25- 6-19		
Baumgart, Mej. G. L. A.	secretaresse	Rotterdam	25-10-98	15- 6-19		
Blom, J. B.	bankwerkersbaas	Rotterdam	15- 8-91	22- 5-19		

* 2-11-45 einde dienstverband

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl.
Bosch, J. H. van den	bankwerker	Rotterdam	19-10-93	12- 5-19		
Buquet, J. J.	takelaar	Rotterdam	31- 5-87	21- 7-19		
Bijl, B.	kraanmachinist	Pernis	25- 1-95	26- 5-19		22- 5-45
Bijloo, M.	draaiersbaas	Schiedam	17- 8-86	2- 6-19		
Collens, J.	bankwerkersbaas	Rotterdam	13-10-98	27- 5-19		
Cornax, W.	vuurwerker	Rotterdam	17- 3-88	24- 2-19		
Corveleyn, F. J. A.	ketelmaker	Rotterdam	19- 7-85	9- 7-19	26- 8-50	
Daane, K. M.	klinker	Arnemuiden	8- 5-87	25- 8-19		
Daane, L.	klinker	Arnemuiden	3-10-88	25- 8-19		
Dedert, L. C.	chef Inkoopafd.	Den Helder	8- 6-97	15- 7-19		
Dekker, C.	stellingwerker	Heinenoord	23- 4-95	24-11-19		
Donkers, D. J. G.	draaier	Alblasserdam	26- 8-84	20-10-19	29-10-49	13- 4-51
Drijver, W. den	verpakker	Bleiswijk	3- 1-93	23- 6-19		
Dijk, W. van	cementwerker	Pernis	23- 9-83	22- 2-19	9- 6-51	
Egelie, J. G.	archivaris	Rotterdam	26-10-01	1- 5-19		
Flierhaar, G. H. te	technisch inkoper	Enschede	6-10-93	1- 7-19		
Freling, F. G.	draaier	Luik	24- 8-93	23- 6-19	*	
Gelder, P. van	kapitein	Rotterdam	3- 5-97	18- 2-19		
Geus, F. W. M. de	chauffeur	Rotterdam	9-12-89	1- 7-19		
Goddijn, H. Chr.	bankwerker	Rotterdam	26- 3-80	5- 6-19	12- 1-48	
Groenendijk, A.	kraandrijver	Pernis	6- 9-93	17- 2-19		
Groeneveld, D.	modelmaker	Rotterdam	21- 6-81	31- 3-19	31-12-48	
Groot, G. E. Th. de	bokschipper	Schiedam	20- 9-87	21- 7-19		
Haarbrink, J. C.	kantoorbediende	Deventer	7- 3-98	1- 9-19		12- 6-45
Habraken, Th.	adm. leerlingenopl.	Vlaardingen	4- 5-83	1- 3-19		
Hagendoorn, D.	draaier	Rotterdam	4- 6-89	4- 8-19		
Hans, L.	stellingwerker	Pernis	1- 2-95	15-12-19	28-10-46	
Hardenbol, J.	expediteur	Rotterdam	14- 8-96	2- 1-20		21- 6-49
Hattem, W. van	bankwerkersbaas	Schiedam	17- 8-88	2- 8-19	6- 1-47	
Heest, F. E. van	begroter Werktuigbouw	Rotterdam	28- 1-90	1- 7-19		
Hertogs, P. J.	draaier	Roosendaal	31- 8-81	20-10-19		
Herwijnen, J. G. van	aanhouder	Made en Drimmelen	25-12-98	28- 8-19		
Horst, A. van der	ketelmaker	Alblasserdam	5- 8-86	16- 6-19		
Houdtzagers, E. L.	bankwerker	Rotterdam	8- 2-93	3- 3-19		
Huizer, L.	magazijnhouder	Ridderkerk	23- 1-95	3- 2-19	23- 4-51	
Jong, J. de	ass. afd. reparatie	Rotterdam	5- 5-03	1- 4-19		
Karman, J.	klinker	Kampen	20- 8-94	25-11-19		
Kerkhof, A.	kotteraar	Nieuw Lekkerland	2-11-87	5- 5-19		
Kind, M.	kantoorbediende	Capelle a.d. IJssel	23- 9-01	1- 7-19		
Kolk, J. D. van der	koperslager	Vlissingen	10- 2-96	2- 9-19		
Koorevaar, T.	kraanmachinist	Wijngaard	13- 6-84	12-12-19		
Kooten, Mej. J. M. P. H. van	boekhoudster	Rotterdam	5- 7-00	1- 9-19		
Kooijman, C.	ijzerwerker	Rotterdam	14- 3-96	3-11-19		
Koster, J.	kantoorbediende	Velp	27-12-92	8- 9-19		
Kuiper, P.	kantoorbediende	Beets	1- 5-86	1- 7-19		
Lamens, J.	klinker	Overschie	12- 5-93	17- 4-19		
Lammens, C.	bankwerker	IJsselmonde	12- 7-96	29-12-19		
Langen, J. C. de	chauffeur	Den Haag	23- 3-87	14- 4-19		
Leuvekamp, G.	autogeen lasser	Heerjansdam	16- 3-96	4- 7-19		
Lopik, P. G. van	modelmaker	Alblasserdam	1- 4-94	28- 4-19		
Luijk, F. G. van	ketelmaker	Vlissingen	6- 5-89	9- 7-19		
Man, J. de	sjouwer	Rotterdam	16- 8-92	15-10-19		
Moree, J.	brander	Oudenhoorn	25- 9-88	23- 6-19		
Noordzij, A.	magazijnmeester	Pernis	28- 8-98	8- 8-19		

* 31-12-48 einde dienstverband

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl.
Nooijer, J. de	plaatwerker	Vlissingen	16- 4-94	19- 6-19		
Plasse, J. van der	klinker	Vlissingen	11- 9-92	20- 3-19		
Polderman, H.	scheepsmaker	Vlissingen	25-11-91	30- 6-19		
Pruijssers, J.	kantoorbediende	Rotterdam	16- 5-01	1-10-19		
Romijn, L.	electricien	Rotterdam	3- 3-96	10- 2-19		
Rongen, J.	kapitein	Nieuw Beijerland	12- 6-93	23- 4-19		
Rooij, A. de	klinker	Vlissingen	10- 9-84	3- 3-19	10- 9-49	
Rouwe, D. de	ijzerwerker	Hardinxveld	25- 3-83	5- 5-19	18- 6-51	
Ruiter, A. de	koperslager	Pernis	31-12-00	5- 9-19		
Rijnsdorp, J.	voorslager	Rotterdam	15- 6-89	2- 2-19		
Schets, M.	scheepsmaker	Middelburg	12- 6-96	2- 9-19		
Schilder, C. J.	bankwerker	Den Helder	11- 1-80	19- 5-19	12- 1-48	
Schneider, G.	bankwerker	Rotterdam	24- 6-97	25- 8-19		18- 7-46
Sparreboom, J.	scheepsbouwkundig tekenaar	Ridderkerk	5- 4-02	8-12-19		
Spruit, J.	draaier	Alblasserdam	18- 4-94	8-12-19		
Steen, K. van der	stellingwerker	Pernis	8- 1-99	17- 7-19		
Stentler, P. A.	brandersbaas	Rotterdam	16- 4-85	16- 6-19	1- 7-50	
Stuijt, P.	ijzerwerker	Gouderak	25- 3-92	2- 9-19		
Swinkels, P. J.	kantoorbediende	Leiden	28- 4-79	1- 6-19		5- 3-47
Tax, A. L.	stoker	Bergen op Zoom	20-12-79	27- 2-19		
Troost, Th.	schaver	Rotterdam	22- 4-79	20- 2-19		
Veelen, G. J. van	dokknecht	Pernis	8- 7-87	20-10-19		
Veenenbos, J. G.	fabrieksarts	Heenvliet	8-12-89	1- 8-19		
Vermaire, F.	koperslager	Kattendijke	28-12-96	25-11-18		5- 1-47
Verwaard, A.	klinker	Alblasserdam	24- 9-04	26- 6-19		
Weijde, J. van der	ijzerwerker	Moordrecht	28-10-96	27- 2-19		
Woestijne, W. van de	ketelmaker	Vlissingen	4- 3-83	17- 4-19	14- 1-50	
Wolf, S. de	stellingwerker	Vlaardingen	30- 5-95	24-11-19		
Wolferen, M. van	klinker	Rotterdam	13- 5-85	1- 8-19	13- 5-50	
Zwiers, H.	vormer	Deventer	23- 3-85	17- 2-19	1- 4-50	
Zijdemans, P. L.	draaier	Schiedam	30- 4-95	17- 6-19		

23 JANUARI 1946

Backelant, A. G.	koker	Hoboken	17-11-81	6- 4-20	28- 4-47	24- 5-48
Beekman, F. D.	magazijnmeester	Amsterdam	12- 8-97	26-11-20		
Beunder, P.	stellingwerker	Oosthuijzen	23- 1-85	11- 3-20		
Boogaart, F. P.	plaatwerker	Rotterdam	9- 3-86	31- 3-16		18- 5-48
Borsboom, P. F.	bankwerker	Rotterdam	4- 7-91	22-11-20		
Bosselaar, J.	aanhouder	Middelburg	10- 1-92	26- 1-20		
Braams, J. H. W.	adj.-chef inkoper	Rotterdam	22- 1-99	16- 2-20		
Broeder, A. den	aanhouder	Klaaswaal	7- 2-97	26- 2-20		
Cornax, A.	klinkersbaas	Rotterdam	29- 9-94	5- 7-11		
Domhof, J. van den	bankwerker	Rotterdam	25- 8-85	2- 9-19	26- 8-50	
Dommele, I. van	kapitein	Klundert	5- 4-97	22- 3-20		
Dijk, L. H. van	boordersbaas	Rotterdam	23- 1-98	9- 2-20		
Evers, G.	ass. afd. reparatie	Rotterdam	26- 9-97	1- 4-20		
Hagendoorn, P.	koperslager	Rotterdam	17- 4-95	8- 2-09		
Hart, P. 't	technisch archief-bediende	Pernis	10- 4-02	1- 4-20		
Heijster, C. P. J.	kantoorbediende	Schiedam	1- 6-91	16-12-20		
Holman, B. H.	kantoorbediende	Alkmaar	2-12-76	15- 6-19		
Jong, G. J. de	ketelmaker	Feijenoord	25-12-86	23- 2-20		
Kerskes, C. F. H.	gereedschapssmid	Rotterdam	29- 4-99	3- 2-20		
Kluyve, M.	expeditieknecht	Rotterdam	5-10-95	1- 7-20		
Kop, A.	kantoorbediende	Dordrecht	5-12-97	16- 3-19		
Labots, H.	kantoorbediende	Rotterdam	19- 3-00	16- 8-20	*	

* 31-12-50 einde dienstverband

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl.
Leijten, W. H.	koperslager	Rotterdam	23- 3-98	19- 4-20		
Ligthart, G. L.	scheepsmakersbaas	Vlaardingen	5- 2-98	24-11-19		
Lücking, L. F.	kantoorbediende	Rotterdam	16-12-93	1- 2-20		
Lijster, G. de	kraandrijver	Rotterdam	6- 2-98	26- 4-15		
Marijn, A. J.	modelmaker	Rotterdam	4-11-93	1- 3-20		
Mulder, G.	aanhouder	Schiedam	15- 7-95	16- 2-20		
Poest Clement, C. F. van der	chef begroter Scheepsbouw	Poortugaal	30- 1-90	15- 5-20		
Ridder, C. den	ijzerwerker	Klundert	20- 4-93	8- 9-19		
Ruighaver, A.	koker	Rotterdam	2-12-86	3- 2-16	14-12-46	21- 1-49
Scheurkogel, A.	magazijnknecht	Hellevoetsluis	26-10-80	25- 5-20	15- 1-51	
Schotman, C.	chauffeur	Rotterdam	28- 2-94	26- 7-20		28- 8-49
Stam, A.	boorder	Hillegersberg	1- 9-87	12- 5-19	29- 1-49	
Staveren, P. van	bankwerker	Krimpen a.d. IJssel	29- 5-87	1- 4-20		
Stok, H.	ijzerwerkersbaas	Rotterdam	5- 2-03	17- 2-19		
Stolp, O.	tekenaar Scheepsb.	Beets	2- 9-93	1- 6-20		
Stroo, D.	klinker	Vlissingen	19- 3-97	27- 4-20		
Vermeulen, W. M.	plaatwerker	Vlissingen	15- 8-88	4- 5-20		
Verschoor, L. A.	sjouwer	Pernis	29- 8-81	3- 2-20		
Versteeg, A.	bankwerker	Dubbeldam	19- 8-93	29- 7-19		
Verveen, C.	sjouwer	Schiedam	27-10-93	30- 5-19		
Weijen, J. L. van	kantoorbediende	Rotterdam	10- 1-01	1-11-19		
Wildeman, L. I.	bankwerker	Rotterdam	4- 9-02	20- 9-20		

23 JANUARI 1947

Baaij, M.	scheepsmaker	Tholen	11- 2-96	23- 5-21		
Back, L.	lassersbaas	Middelburg	6-11-86	23- 1-22		25- 6-48
Berkelaar, A.	klinker	Rotterdam	22- 3-87	2-10-16		
Bernard, J.	expeditieknecht	Vlissingen	10- 2-80	21- 5-12	9-10-48	
Bos, C.	aanhouder	Maasdam	25- 4-88	1- 8-12		
Bosselaar, D.	aanhouder	Middelburg	23- 2-93	21- 3-21		
Bijl, M.	draaier	Rotterdam	10- 4-99	1- 4-12		
Delvoije, K. Chr.	sjouwer	Vlissingen	25- 1-87	4- 4-21	10- 2-47	
Dröge, J. H.	hoekijzersmid	Schiedam	22- 5-95	24-11-13		
Evenwel, H. J.	expeditieknecht	Rotterdam	20- 1-92	27- 2-11		
Gemeren, K. van	kraandrijver	Pernis	18-12-92	10- 2-21		
Goergen, H.	klinker	Rotterdam	9- 7-85	7- 3-21		
Goergen, J. J. H.	ketelmaker	Rotterdam	29- 4-83	19- 1-22	15- 1-51	
Groeneweg, S.	sjouwer	Schiedam	12-12-97	19- 1-21		
Harinck, C.	ijzerwerker	Vlissingen	11- 5-87	14- 7-13		
Have, P. van der	smid	Rotterdam	9-11-89	25- 7-07		
Hees, C. van	brander	Schiedam	14- 8-96	7- 2-21		
Hofman, H.	aanhouder	IJsselmonde	9- 6-92	30- 6-19		
Korteweg, S.	bokschipper	Mijnsheerland	1-10-88	30- 4-21		
Leeuwen, Th. van	badmeester	Rotterdam	26- 5-00	31-10-21		
Marienus, J.	scheepsmaker	Pernis	4- 9-06	29- 3-21		
Meijnders, W. J.	ijzerwerker	Vlissingen	3- 7-98	14- 7-14		
Perk, C. van der	transporteur	Rotterdam	7- 4-99	28- 4-13		
Pinster, L.	klinker	Rotterdam	24- 6-93	11- 8-19		
Ridder, M. de	koperslager	Vlaardingen	5- 7-93	30- 6-19		
Roos, T.	verbandmeester	Dubbeldam	10-11-78	2- 6-21		
Ruiter, W. J. de	kantoorbediende	Pernis	28- 4-08	12- 6-20		
Scheuller, H.	expeditieknecht	Schiedam	9- 1-91	20- 4-14		
Schotte, P. F.	kantoorbediende	Hillegersberg	26- 3-99	1- 4-21		
Slagboom, A.	koperslager	Sliedrecht	31- 1-97	16- 7-20		
Snelleman, C.	stoker	Oudenbosch	17- 6-95	9- 4-19		
Sparenburg, G.	scheepsmaker	Rotterdam	6- 2-06	10- 2-21		

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl
Sparreboom, C.	loodgieter	Charlois	1- 3-89	4- 8-11		
Steen, H. van der	stellingwerker	Pernis	17- 2-96	17- 7-19		
Steen, W. van der	stellingwerker	Pernis	31-12-99	27- 2-20		
Stok, L.	klinker	Ridderkerk	10- 1-86	6- 4-14	15- 1-51	
Taylor, J. M.	directeur N.W.	Port Glasgow	29- 3-83	2- 1-22	*	
Verhagen, J.	kraandrijver	Pernis	23- 4-84	25- 5-20		
Verschoor, P. L.	kraandrijver	Pernis	29- 1-88	26- 8-12	10- 9-49	
Verwaal, P.	draaier	Krimpen a.d. Lek	10-11-99	6- 1-20		
Vet, R. W.	electricien	Purmerend	4- 3-00	13- 1-21	**	
Vogelezang, A.	bankwerker	Vreeswijk	1- 7-98	26- 5-21		
Winden, P. C. van der	klinker	Charlois	9-12-94	2- 3-14		
Witte, F. M.	perser	Ierseke	30-10-97	14- 3-21		

23 JANUARI 1948

Baas, A.	schaver	Rotterdam	8- 9-97	22- 9-13		
Barth, D.	kapitein	Rijsoord	27-10-05	20- 2-19		
Bas, J.	expediteur	Rotterdam	7- 2-03	3-12-20		
Bommeljé, J. J.	kantoorbediende	Vlissingen	16- 3-08	24- 7-22		
Broere, C.	ijzerwerker	Papendrecht	15- 6-07	13- 1-21		
Dieleman, W. J.	ijzerwerkersbaas	Zaamslag	29-12-02	17- 1-19		
Eland, H. J.	ijzerwerker	Made	10-11-90	4- 8-19		
Elbers, W. J.	aanhouder	Charlois	28- 8-90	8- 9-11		
Gelder, J. J. van	kapitein	Rotterdam	19- 8-02	15- 1-19		
Graaf, A. de	ijzerwerker	Rotterdam	2- 3-98	16- 2-12		
Hermes, T.	gereedschapssmid	Rotterdam	24- 1-95	21- 4-08		
Hilleman, C. J.	koperslager	Rotterdam	4-11-96	12- 6-19		
Hoefnagels, H.	magazijnbediende	Breda	3-12-97	3- 4-19		
Hoeft, A. van 't	stellingwerker	Schiedam	23- 8-88	5- 8-19		
Holswilder, D.	koperslagersbaas	Bolsward	4- 7-94	16- 6-19		
Keller, F. Ph.	plaatwerker	Rotterdam	15- 2-90	12- 5-02		
Kramer, P. G.	machinist	Uitgeest	10- 1-03	17- 7-22		
Lems, A.	koker	Rotterdam	12- 1-83	19-10-21		
Leijerweert, F. L.	bedrijfsl. mach.-werkplaatsen	Gouda	19- 7-86	8-10-06		
Luijk, F. C. van	ketelmaker	Rotterdam	23- 3-91	25- 7-11		
Maker, J. J. de	modelmaker	Amsterdam	28-10-86	27-11-22		
Os, W. van	electricien	Rotterdam	9- 1-00	15-11-20		
Pelt, L. van	brander	Rotterdam	5- 9-99	25- 9-14		
Pelt, M. van	koker	Rotterdam	1- 5-90	2-10-05	3- 7-50	
Ree, M. C. van der	ijzerwerkersbaas	Rotterdam	14- 9-89	18-11-08		
Roode, M. de	ass. algem. dienst	Rotterdam	8- 3-04	1-12-22		
Schoonrok, J.	stellingwerker	Pernis	14- 1-84	2- 1-20	15- 1-51	
Smit, J. G.	klinkersbaas	Ridderkerk	4- 5-86	30-12-12		18-11-50
Steen, J. van der	stellingwerker	Pernis	16- 1-91	17- 7-19		
Stout, P. J.	controleur	Rotterdam	3-11-85	29- 1-13		
Stubbé, J. L. G.	administrateur	Hulst	26-11-84	12-12-22		
Verschoor, P.	kraandrijver	Pernis	30- 1-96	12- 8-07		

23 JANUARI 1949

Aalbers, J.	boksjouwer	Pernis	28- 4-91	21- 4-13		
Bakker, J.	zagersbaas	Papendrecht	7- 5-91	21- 8-19		
Berkelaar, J.	aanhouder	Rotterdam	15-12-00	10-10-23		
Block, L. J. de	ijzerwerker	Rotterdam	2- 9-93	13- 5-12		
Borsje, K.	slijper	Nieuw Lekkerland	7- 4-86	14- 3-23	9- 4-51	
Brussaard, C.	scheepsmaker	Vlaardingen	7- 6-99	4- 1-24		
Corveleyn, J. P.	draaier	Vlissingen	6- 2-09	20- 3-23		

* 25-10-47 einde dienstverband ** 17-5-47 einde dienstverband

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl.
Dirks, D.	klinker	Rotterdam	4- 6-90	26-11-23		
Dubbeldam, J.	aanhouder	Alblasserdam	19-10-95	21-11-23		
Fliers, A.	schaver	Vlissingen	1- 5-89	12- 8-19		
Groenenboom, C.	kantoorbediende	Rotterdam	4- 1-02	2- 8-20		
Haas, P. de	bankwerker	Rotterdam	29- 6-00	18- 1-24		
Hattum, G. van	bankwerker	Schiedam	6- 3-99	19- 1-24		
Hensen, A.	draaier	Rotterdam	26- 1-79	26- 2-24	3- 9-49	
Hermans, J. J.	bankwerkersbaas	Rotterdam	5- 6-89	5- 5-13		
Hermans, J.	bankwerker	Rotterdam	21- 3-95	2-10-11		
Hermes, G.	aanhouder	Rotterdam	3-12-92	20-11-23		
Hoornweg, A.	timmerman	Rotterdam	25- 7-91	7-11-23		
Koorneef, B.	portier	Barendrecht	10- 9-82	25- 3-23		29- 5-49
Koster, H.	bankwerker	Schiedam	8-10-85	26- 9-21		
Koudstaal, J.	timmerman	Haarlem	6- 5-95	12-11-23		
Leliveld, Th. C.	spantenbuiger	Schiedam	21- 1-88	7-10-09		
Louwerens, F.	aanhouder	Vlissingen	21- 3-91	19- 1-12		
Markus, H.	bankwerker	Krimpen a.d. IJssel	18- 1-08	10- 1-21		
Morauw, W. C.	bankwerker	Hansweert	23- 8-04	22- 4-19		
Noordzij, H.	ijzerwerker	Rotterdam	17-12-95	8- 3-23		
Nugteren, M.	klinker	Barendrecht	12-11-93	17- 1-24		
Ollson, E. J. W.	werkzoeker	Malmö	3- 3-84	1-10-23		
Ooijen, A. van	aanhouder	Rotterdam	5-11-92	20-10-19		
Ouden, P. C. J. den	chef. afd. reparatie	Willemstad	20-12-96	1- 7-19		
Pors, C.	kotteraar	Ridderkerk	11- 1-95	23- 1-24		
Ridder, W. B. de	bankwerker	Hardinxveld	15-11-95	18- 5-23		
Ritmeester, R.	bankwerker	Schiedam	26- 3-00	16- 6-19		
Roos, E.	klinker	Charlois	9- 3-90	26- 2-23		
Roumen, J. H. C.	schaver	Rotterdam	30- 5-93	10-12-23		
Sas, J. H.	draaier	Rotterdam	15- 6-99	19- 1-20		
Scheffers, M. A. C.	bankwerker	Schiedam	5- 1-02	19- 3-23		
Smit, B.	draaier	Brielle	25-10-96	24- 1-16		
Steen, C. P. van der	draaier	Pernis	26- 6-87	1- 3-07		
Tilburg, C. J.	sjouwersbaas	Hillegersberg	6- 9-98	22-10-23		
Tom, F.	modelmaker	Rotterdam	3-12-98	28-12-23		
Verhoef, S. C.	bankwerker	Rotterdam	19- 8-97	23- 7-19		
Verkerk, J. J.	machinist	Rotterdam	18- 6-85	23- 2-23		
Vermeij, P.	spantenbuiger	Rotterdam	31-12-96	21- 1-16		1-11-50
Visser, J.	tekenaar Werktuigbouw	Rotterdam	4- 9-03	8- 9-19		
Vliet, W. H. van	draaier	Kralingen	26-10-95	23- 1-24		
Vogel, A.	bankwerker	Delfshaven	8- 5-84	7- 8-05	27- 8-49	
Voogt, C.	magazijnbediende	Hoogvliet	13- 1-95	8-11-23		
Voorwald, J. J. M.	bankwerker	Schiedam	6-12-97	12-11-23		
Westerveld, C.	expeditieknecht	Rotterdam	25- 1-92	26- 9-13		
Wingelaar, C.	draaier	Rotterdam	10- 8-98	23- 1-24		
Zuilichem, H. van	tekenaar Scheepsb.	Dordrecht	5-12-95	22-11-23		

23 JANUARI 1950

Andeweg, J. A.	kraanmachinist	Rotterdam	24-11-00	20-10-24		
Aperloo, H. van	bokschipper	Elburg	10-10-88	14- 1-25		
Arendshorst, K. A.	monteur	Amsterdam	25-12-77	14- 1-25	2- 8-50	
Arnold, J.	bankwerkersbaas	Vlaardingen	19-11-87	14- 1-25		
Asten, W. van	bankwerker	Mierlo	26- 7-94	14- 1-25		
Baas, L.	ijzerwerker	Rotterdam	27- 1-90	14- 1-25		
Baas, W.	ijzerwerker	Rotterdam	31- 5-88	14- 1-25		
Bakker, J.	magazijnbediende	Rotterdam	31- 1-03	14- 1-25		
Baljé, C. C.	ketelmaker	Terneuzen	23- 2-87	11- 6-19	30- 4-51	
Baris, M. H.	metselaar	Rotterdam	28-11-96	20- 8-12		
Batenburg, G.	sjouwer	Rotterdam	28- 9-99	7- 2-16		

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl.
Batenburg, H.	stellingwerker	Pernis	20- 1-99	3-11-19		
Beek, B. W. van	schaver	Rotterdam	6- 8-93	7-10-12		
Beir, G. de	kantoorbediende	Antwerpen	27- 7-98	14- 1-25		
Berg, J. van den	expeditieknecht	Wijngaarden	22- 6-87	8- 4-24		
Berkelaar, A.	voorslager	Rotterdam	14- 8-09	13-10-24		
Berkhout, C.	motoronderhoud	Pernis	29- 8-79	14- 1-25		
Berkhout, P.	graveur	Pernis	29- 7-98	10- 1-16		
Berkhout, P.	baas electriciens	Pernis	6-12-83	1-12-03		
Bestebreurtje, A.	electrisch lasser	Ridderkerk	22- 8-85	14- 1-25		
Besterveld, J.	draaier	Dordrecht	8-10-92	20-11-24		
Beijer, J.	ijzerwerkersbaas	Charlois	9-10-86	14- 1-25		
Bezemer, J.	ponser	Zwijndrecht	19- 2-90	14- 1-25		
Boer, IJ. den	sjouwersbaas	Pernis	23- 9-98	14- 1-25		
Borght, H. B. van der	vormer	Bergen op Zoom	15-11-91	14- 1-25		
Bout, K. van den	electrisch lasser	Schiedam	19- 5-91	14- 1-25		
Bouwman, J. W.	bankwerker	Zwolle	10-10-77	4- 3-24	18- 6-49	
Bovendorp, W. G.	portier	Ambt Doetinchem	6- 9-86	14- 1-25		
Bras, A.	electricien	Schiedam	11-10-94	14- 1-25		
Breuker, A. M. D.	vormer	Arnhem	22-10-91	14- 1-25		
Broek, J.	gereedschaps-makersbaas	Kampen	19- 1-93	26- 1-25		
Broekhuizen, G.	dokbaas	Elburg	6- 1-90	14- 1-25		
Brökling, J. J. H.	kraanmachinist	Schiedam	21-10-91	14- 1-25		
Brouwers, J. W.	stellingwerker	Dordrecht	22- 7-01	2- 1-25		
Buitendijk, K.	koker	Vlaardingen	15- 1-04	17- 6-19		
Burg, P. van der	brander	Ridderkerk	18- 9-00	18- 3-24		
Burgh, J. W. J. van	ijzerwerker	Rotterdam	19- 3-01	25- 9-16		
Burgh, P. van	ijzerwerker	Rotterdam	4- 3-92	28- 4-19	14- 8-50	
Buurman, A.	ijzerwerker	Rotterdam	6-10-98	12- 2-15		
Buurman, D.	klinkersbaas	Delfshaven	17-12-86	14- 1-25		
Clausing, L.	smid	Rotterdam	6-10-88	12-12-04	24- 9-49	
Commijs, C.	timmerman	Charlois	14-10-85	13-10-24	18- 9-50	
Corveleijn, A. C. J.	koker	Vlissingen	22- 6-90	14- 1-25		
Dinkelaar, P.	electricien	Schiedam	24- 4-02	3- 3-24		
Dorp, J. C. van	kantoorbediende	Schiedam	4- 8-93	14- 1-25		
Douw, A. M.	bankwerkersbaas	Schiedam	8- 8-92	14- 1-25		
Drenkelford, J. J.	modelmaker	Schiedam	1- 2-02	23- 7-24		
Duijn, Th. J. van	koperslager	Schiedam	28-12-89	14- 1-25		
Eck, T. van	plaatwerker	Vuren	1- 9-93	14- 1-25		
Eissenhoffer, J.	koperslager	Budapest	1- 8-96	14- 1-25		
Eijeriks, Th. J.	bankwerkersbaas	Rotterdam	25- 7-95	26- 8-24		
Eijgel, P. H.	brander	Rotterdam	3- 2-96	28- 2-23		
Feelders, A. J.	fitter	Schiedam	14- 2-90	14- 1-25		8- 8-49
Foppen, J.	dokknecht	Harderwijk	23- 1-94	14- 1-25		
Gelder, S. van	technisch inkoper	Rotterdam	24- 8-85	14- 1-25		
Giessen, A. van der	draaier	Rotterdam	12- 3-94	14- 1-25		
Giessen, D. van der	laswerkmeter	Rotterdam	8- 3-95	24- 4-13		
Goudzwaard, A.	ijzerwerker	Poortvliet	21-12-90	24-11-11		
Groot, J. de	klinker	Alphen a.d. Rijn	5- 3-89	3- 3-24		
Grootveld, A.	bankwerkersbaas	Rotterdam	10- 3-00	9- 2-17		
Grijp, A. van der	aanhouder	Sliedrecht	5-10-98	14- 1-25		
Hagendijk, A.	boorder	Rotterdam	4- 9-06	25-10-23		
Harleman, G. H. J.	kantoorbediende	Rotterdam	29- 7-91	14- 1-25		
Heere, C. van	scheepsmakersbaas	Vlaardingen	22-10-95	14- 1-25		
Heine, C. O.	kotteraar	Mühl	11- 8-91	20- 5-12		
Holiërhoek, W.	werktuigkundig tekenaar	Rotterdam	28-12-95	14- 1-25		
Hommel, C.	schildersbaas	Schiedam	15-11-88	14- 1-25		
Hooimeijer, L.	brander	H. I. Ambacht	4- 9-00	10- 3-24		

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl.
Hordijk, R.	boorder	Pernis	1- 7-98	12-11-19		
Horst, G. van der	brander	Druten	10-10-93	14- 1-25		
Jetten, K. H.	koperslager	Rotterdam	23-10-86	22- 6-14		
Keemink, B.	scheepsmaker	Pernis	27- 4-87	14- 1-25		30- 4-49
Keetelaar, A.	ketelmaker	Haarlem	25- 9-93	17- 3-24		
Ketting, A.	doksjouwersbaas	Pernis	21- 6-95	14- 1-25		
Ketting, A. B.	dokknecht	Pernis	8- 9-89	19- 6-19		
Kieboom, A. P. v. den	bankwerker	Raamsdonkveer	13- 9-02	26- 2-24		
Klerk, L. de	klinker	Rotterdam	29- 9-95	9- 8-20		
Kloppers, J. W.	koperslager	Schiedam	2- 1-88	14- 1-25		
Koch, J.	ijzerwerker	Gorinchem	17- 1-89	22- 4-12		
Kok, J.	doksjouwer	Pernis	31- 7-86	28- 7-13	6- 8-51	
Koning, J.	timmerman	Leeuwarden	2- 7-00	14- 1-25		
Koot, J. N.	boorder	Rotterdam	13-11-04	27- 1-20		
Kramer, Chr.	bankwerker	Bodegraven	4- 8-86	19- 1-25		
Kropmans, C. Th.	bankwerker	Rotterdam	15- 7-00	14- 1-25		
Krijgsman, M. W.	klinkersbaas	Rotterdam	1-12-92	14- 1-25		
Kuil, A. van der	electricien	Ammerstol	26- 6-00	14- 1-25		
Lagendijk, B.	bankwerker	Naaldwijk	27- 5-86	28- 4-24		
Lagendijk, S.	plaatwerker	Rotterdam	23- 3-89	24- 6-04		
Lagendijk, W. B.	bankwerkers-controleur	Hoogvliet	17- 8-03	29- 3-20	*	
Lange, J. B.	leermeester	Amsterdam	24- 2-96	28- 7-24		
Lege, L. de	ijzerwerker	Rotterdam	26- 8-01	14- 1-25		
Lucardie, H.	commissaris	Rotterdam	26-10-75	25- 4-25		
Luttik, W.	plaatwerker	Alblasserdam	24- 5-89	14- 1-25		
Maaskant, K. Th.	ijzerwerkersbaas	Nieuw Beijerland	16- 7-90	14- 1-25		
Mak, A.	boordersbaas	Spijkenisse	29- 7-94	14- 1-25		
Mark, J. M. van der	koperslager	Schiedam	15- 2-00	14- 1-25		
Meijs, J. W.	afbramer	's-Hertogenbosch	31- 3-97	5- 3-24		
Middendorp, J. Th.	bankwerker	Schiedam	28- 6-93	14- 1-25		
Most, A. H. van der	bankwerker	Schiedam	2- 7-83	4- 7-04		
Mostert, C. P.	chauffeur	's-Gravenhage	25- 8-91	14- 1-25		
Mügge, P.	kantoorbediende	Rotterdam	3- 6-03	1- 3-24		
Nagtzaam, M.	kraandrijver	Schiedam	7- 3-94	14- 1-25		
Nellen, H. P. J.	werktuigkundig tekenaar	Rotterdam	1-12-92	14- 1-25		
Noordzij, P. C.	personeelchef	Rotterdam	22-11-02	14- 3-24		
Noortwijk, C. van	bankwerker	Schiedam	31- 8-97	14- 1-25		
Noortwijk, J. van	kantoorbediende	Schiedam	13- 5-01	14- 1-25		
Nijs, C.	klinker	Schiedam	5- 7-96	14- 1-25		
Offerman, J. P.	bankwerker	Schiedam	13-10-91	14- 1-25		
Olieman, N.	koker	Vrijenban	16- 3-87	14- 1-25		
Olofsen, H.	dokknecht	Harderwijk	18-10-94	14- 1-25		
Onderdelinden, G.	walser	Rotterdam	16- 2-95	1- 4-08		
Oranje, J.	bankwerkersbaas	Schiedam	28- 5-89	14- 1-25		
Oskam, C.	aanbouwer	Alblasserdam	7- 8-09	19-12-24		
Osterholt, A. H.	fitter	Schiedam	16- 9-93	14- 1-25		
Otter, J. den	stoker	Poortugaal	24- 5-93	15- 8-19		
Ouden, M. J. den	draaier	Krimpen a.d. Lek	20- 7-00	9- 1-25		
Outer, Th. den	plaatwerker	Schiedam	9-10-94	14- 1-25		
Ouwens, W.	klinker	Ridderkerk	2- 8-83	12- 1-25	9- 7-51	
Overdelinde, G.	timmerman	Zwartsluis	16- 4-93	14- 1-25		
Pas, B. van der	leidinglegger	Hoogvliet	30- 1-94	14- 1-25		
Pelt, H. van	aanhouder	Schiedam	28-12-81	14- 1-25		
Peters, J.	klinker	Vlaardingen	28- 4-87	14- 1-25		
Poel, I. van der	brander	H. I. Ambacht	2- 5-00	10- 3-24		
Pols, J.	dokknecht	Nieuwerkerk a.d. IJssel	25-10-01	14- 1-25		

* 10-3-51 einde dienstverband

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl.
Ponte, H.	magazijnbediende	Dordrecht	18- 2-87	14- 1-25		
Poppeliers, J.	smid	Rotterdam	3- 3-93	14- 1-25		
Poppeliers, W.	draaier	Rotterdam	17- 1-97	14- 1-25		
Prins, C. H.	klinker	Rotterdam	15-12-08	19- 3-24		
Reichardt, J. F.	garagechef	Rotterdam	5- 7-99	14- 1-25		
Reijden, J. van der	bankwerker	Rotterdam	17- 1-00	14- 1-25		
Rietbergen, G. J.	kopersmelter	Antwerpen	5- 8-00	15-10-24		
Rietschoten, H. J. van	werktuigkundig tekenaar	Rotterdam	18- 6-08	14- 1-25		
Romeijn, C.	klinkersbaas	Spijkenisse	21- 3-94	14- 1-25		
Rondeltap, F. K.	dokknecht	Schiedam	4- 7-88	14- 1-25		
Rossen, A. van	bankwerkersbaas	Rotterdam	19- 4-01	14- 1-25		
Ruiter, G. de	brander	Pernis	9-10-95	14- 1-25		
Rijnsburger, A.	ijzerwerker	Leiderdorp	26- 2-98	14- 1-25		
Scherpenisse, P.	magazijnhouder	Middelburg	13- 2-81	21- 8-16		
Scheurwater, A.	brander	H. I. Ambacht	25- 2-01	10- 3-24		
Schilperoord, P.	klinkersbaas	Schiedam	7- 5-85	14- 1-25	5- 3-51	
Schipper, F. W.	ijzerwerker	Rotterdam	12- 2-93	14- 1-25		
Schoenmakers, A. A.	draaier	Breda	12- 9-96	14- 1-25		
Scholte, A.	kraanmachinist	Schiedam	17- 6-85	14- 1-25	3- 3-51	
Schoo, O. H.	kantoorbediende	St. Philipsland	8- 5-91	14- 1-25		
Seip, J. D.	kantoorbediende	Rotterdam	17- 5-03	14- 1-25		
Semeijn, H.	metselaar	Schiedam	19-12-86	14- 1-25		
Siegers, H. A.	chef tekenkamer Werktuigbouw	Rotterdam	11- 6-91	20- 2-25		
Sint-Nicolaas, R.	laswerkmeter	's-Gravendeel	6- 8-02	8- 9-16		
Sloot, M. L. van der	werktuigkundig assistent	Rotterdam	14- 5-90	27- 2-05		
Spanjersberg, A. C.	koperslager	Rotterdam	7- 3-00	13- 2-22		
Sparreboom, C.	scheepsmaker	Rotterdam	1-11-10	3-11-24		
Steen, J. van der	ziekenbezoeker	Pernis	12-11-95	14- 1-25		
Stok, J.	aanhouder	Charlois	7-12-88	3- 3-24		
Struijs, C.	klinker	Vlaardingen	20- 8-93	14- 1-25		
Terlingen, J. A.	kraandrijver	Utrecht	17-10-87	11-11-12		
Terpstra, A. K.	draaiersbaas	Leeuwarden	17- 4-01	29- 4-24		
Timmers, P. L.	draaier	Rozenburg	6-11-99	14- 1-25		
Triel, J. C.	bikkersbaas	Schiedam	5- 7-95	14- 1-25		
Tunderman, L.	bankwerker	Rotterdam	31- 3-03	7- 7-24		
Udo, J. M.	kapitein	Rotterdam	7- 1-95	24-10-11		
Udo, J. M. J.	portier	Rotterdam	2- 3-99	19- 1-25		
Veelen, M. van	kraandrijver	Pernis	16- 5-88	14- 1-25		
Veerman, G. M.	electricien	Gouda	7-11-04	6- 2-19		
Velden, A. van der	timmermansbaas	Nieuw Lekkerland	15- 6-83	14- 1-25		
Veldt, J.	verbandmeester	Culemborg	6- 5-95	14- 1-25		
Velzen, C. H. van	reparateur	Nieuwer Amstel	4-12-98	14- 1-25		
Ven, P. H. van der	magazijnknecht	's-Hertogenbosch	6- 5-85	14- 1-25		
Verhoef, C. J.	draaier	Utrecht	24- 6-01	16- 1-25		
Verhoeven, J.	aanhouder	Rotterdam	26- 2-94	8- 1-25		
Verhoeven, P.	bankwerkersbaas	Rotterdam	21-11-00	25- 8-24		
Veringmeijer, A. A.	brandersbaas	Schiedam	2- 3-93	14- 1-25		
Verkade, A.	portier	Schiedam	12-12-86	14- 1-25		
Verkerk, A.	draaier	Alblasserdam	7- 1-89	13-10-24		
Verlinde, J.	ijzerwerkersbaas	Schiedam	19- 6-91	14- 1-25		
Vermeer, P. J.	kantoorbediende	Rotterdam	26-10-96	1-11-19		
Vermeulen, L.	schaver	Haarlemmermeer	2- 4-78	14- 1-25	29- 1-51	
Verschuur, J.	waker	Utrecht	22- 2-82	24- 3-16		
Vervat, J.	modelmaker	Rotterdam	4-11-94	8-10-24		
Vestdijk, J. G.	kantoorbediende	Amsterdam	4- 9-99	22- 4-24		
Visser, P. F. M.	bouwkundig opzichter	Hoogeveen	1- 3-87	14- 1-25		

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl.
Vlasblom, J. A.	koperslager	Rotterdam	15- 8-01	14- 1-25		
Vliet, A. van	bankwerkersbaas	Schiedam	24- 3-98	14- 1-25		
Vliet, P. Th. J. van	terreinchef	Schiedam	16-11-90	17- 2-19		
Vlig, E.	chef Scheepsbouw	Rotterdam	10- 3-84	14- 1-25		
Vogelij, H. N. J.	bankwerker	Haren	8- 6-85	14- 1-25		
Vos, C. W. de	aanhouder	Schiedam	14- 5-93	14- 1-25		
Vries, A. de	kapitein	Delft	24- 1-02	21- 2-24		
Vries, H. J. de	plaatwerker	Schiedam	24-10-90	14- 1-25		
Vijfvinkel, J.	sjouwer	Nieuwenhoorn	22- 9-78	14- 1-25	1- 4-50	23- 4-51
Waal, C. van der	ijzerwerker	Rotterdam	3- 3-91	14-1 -25		
Werken, L. van de	ijzerwerkersbaas	Schiedam	2-10-00	27- 2-24		
Wessel, J. F.	boorder	Schiedam	11- 6-85	14- 1-25		
Wildt, P. T. van der	ijzerwerkersbaas	Rotterdam	4- 2-99	13-10-13		
Wilfling, A. J.	koperslager	Budapest	7-11-95	14- 1-25		
Wilke, J. Th.	adj.-chef tekenk. Scheepsbouw	Rotterdam	30- 9-91	1- 5-13		
Willebrant, H. W. J.	boekhouder	Rotterdam	14-12-80	1- 2-04		
Windhorst, H. H.	koperslager	Schiedam	29- 1-93	14- 1-25		
Windt, A. van der	klinker	Vlaardingen	5- 1-98	14- 1-25		
Windt, P. van der	klinker	Vlaardingen	24- 1-95	14- 1-25		
Winkel, P. J. de	klinker	Rotterdam	3- 2-89	14- 1-25		
Wit, C. de	sorteerdersbaas	Rotterdam	19- 2-94	15- 4-12		
Wit, D. D. N. de	dokknecht	Schiedam	9-12-83	14- 1-25		
Witter, H.	ijzerwerkersbaas	Barendrecht	21- 3-87	14- 1-25	27- 8-49	
Wöhler, J. F.	reparateur	Rotterdam	20-12-02	14- 1-25		
Wolters, G.	modelmakersbaas	Rotterdam	5- 4-93	14- 1-25		
Wolters, P.	aanbouwer	Rotterdam	30-11-91	16- 6-19		
Wijk, D. H. van	scheepsbouw-kundig tekenaar	Amsterdam	11- 5-92	14- 1-25		
Zagwijn, J.	bankwerker	Schiedam	28-12-98	14- 1-25		
Zwol, H. van	kapitein	Rotterdam	12- 3-06	14- 1-25		

23 JANUARI 1951

Baas, F. C.	schilder	Rotterdam	11-11-00	29- 8-24		
Berg, J. van den	brandersbaas	Ridderkerk	24-11-98	23- 2-25		
Blok, C.	brander	Schiedam	27- 6-95	14- 1-25		
Boerdam, J.	verfspuiter	Vlaardingen	15- 3-90	8- 1-25		
Boerdam, P.	verfspuiter	Vlaardingen	20- 6-96	3-12-24		
Boomsluiter, W. A.	aanhouder	Rotterdam	4- 6-89	2- 6-25		
Bosman, G. J.	bankwerker	Rotterdam	16- 2-89	7-12-25		
Bruin, J. de	hoekijzersmid	Rotterdam	29-10-09	7- 1-26		
Brünner, J. H. C.	ijzerwerker	Rotterdam	22- 3-95	30- 6-13		
Bijl, P. A.	bokschipper	Schiedam	16- 7-97	7-10-25		
Dekema, S.	chef dokbedrijf	Purmerend	5- 1-91	30- 3-25		
Diggelen, W. B. van	algemene dienst	Zwolle	29- 8-01	29- 9-25		
Dolleman, P. J. F.	boorder	Schiedam	17- 1-03	25- 3-25		
Donkers, J. J.	bankwerker	Alblasserdam	15-11-11	13- 7-25		
Dorp, W. K. van	scheepsmaker	Vlaardingen	5-12-06	22- 6-25		
Dubbeldam, C.	scheepsmaker	Ammerstol	4- 8-89	14- 1-25		
Dijk, F. W. van	kantoorbediende	Rotterdam	13- 7-94	15- 3-25		
Dijk, H. van	ijzerwerkersbaas	Schiedam	12-12-01	14- 1-25		
Dijk, N. van	koker	Utrecht	22- 6-89	14- 1-25		
Ende, H. K. van der	bediende koffie-kamer	Rotterdam	15- 8-79	25- 5-25		
Erkelens, W.	plaatwerker	Alblasserdam	26-10-87	2- 6-25		
Geelen, C. C.	bankwerker	Leiden	28- 3-84	4- 1-26		
Gelder, J. J. de	bankwerker	Werkendam	29- 8-95	23- 6-25		
Graaf, F. A. J. van der	klinker	Schiedam	1- 4-95	14- 1-25		

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl.
Groenendaal, F.	sjouwer	Schiedam	12-12-98	14- 1-25		
Gulik, P. van	ijzerwerker	Schiedam	20-11-07	14- 1-25		
Heugens, A. W.	klinker	Gulpen	11-12-90	4- 6-25		
Heuvel, P. J. van den	bankwerker	Vlissingen	29- 6-83	14- 1-26	9- 7-51	
Hooff, W. J. M. van	kantoorbediende	Bergen op Zoom	1- 4-91	16- 3-25		
Hoogenboom, K. W.	veiligheidscontrol.	Vlaardingen	31- 8-92	8- 9-25		
Hoogendoorn, G.	sjouwer	Rotterdam	13- 8-00	23- 3-25		
Janssen, L. A. H. M.	kantoorbediende	Leiden	31-10-04	15- 2-25		6-12-50
Jongbloed, P. C.	ass. Werktuigbouw	Schiedam	6-10-02	1- 2-25		
Ketting, B.	ijzerwerker	Pernis	6- 3-10	19- 1-25		
Keulen, J. van	ijzerwerker	Vlaardingen	10- 3-02	2- 1-26		
Keij, D. W.	stellingmaker	Schiedam	26- 1-94	14- 1-25		
Klein-Hesselink, A. P.	reparateur	Overschie	14- 9-98	25- 2-24		
Kooijman, M.	ass. afd. reparatie	Alblasserdam	25- 3-97	1- 4-25		
Kouwen, B. J. van	doksjouwer	Rotterdam	28- 3-88	2- 6-25		
Kraaijeveld, P.	schilder	Den Haag	25-10-99	11-12-25		
Kroon, G. S.	scheepsmaker	Vlissingen	6- 9-92	3- 3-24		
Kuipers, G.	timmerman	Rotterdam	4-10-11	9-11-25		
Leeflang, J. A.	ijzerwerker	Rotterdam	21- 8-91	24- 1-12		
Leeuwen, P. A. van	draaier	Alblasserdam	28-11-96	24-11-24		
Linn, A. van	ass. afd. reparatie	Rotterdam	4- 5-92	1- 8-25		
Louws, A.	brander	Vlissingen	25- 5-09	3- 3-24		
Nederlof, M.	stellingwerker	Rotterdam	4-10-90	19- 1-14		
Noordzij, M. A.	sjouwer	Pernis	4- 7-93	26- 6-19		
Ober, Chr.	magazijnhouder	Amsterdam	5- 1-00	12- 1-25		
Oetker, H. A.	sjouwer	Schiedam	18- 7-86	14- 1-25		
Oosterom, J.	klinker	Capelle a.d. IJssel	20- 7-93	14- 1-25		
Pape, L.	tuiger	Monster	11- 9-84	5- 5-25		
Pater, J. L. de	hoekijzersmid	Rotterdam	24- 5-90	2- 7-25		
Pelt, G. van	plaatwerker	Rotterdam	11- 3-09	21-10-25		
Peskens, J. H. L.	draaier	Rotterdam	19- 2-11	2- 3-25		
Putters, J. F. W.	sjouwer	Schiedam	16- 8-91	14- 1-25		
Reus, A. de	doksjouwer	Rotterdam	6-12-92	22- 8-22		
Rink, J. P.	klinker	Culemborg	27-11-94	14- 1-25		
Ruiter, B. de	sjouwer	Mijnsheerenland	30- 1-92	19- 6-25		
Scherpenisse, L.	ijzerwerker	Oost-Souburg	11- 7-07	11-10-20		
Schippers, C.	waker	Schiedam	21- 2-75	21-12-25		8- 6-51
Schoonderwalt, J. H. C.	gietersbaas	Breda	21- 4-00	3- 3-24		
Schra, H. B.	bankwerker	Schiedam	1-11-85	22- 5-25	25- 6-51	
Sinoo, D. M.	smid	Rotterdam	19- 6-04	16- 3-25		
Slot, A. van der	ijzerwerker	Schiedam	21- 6-99	14- 1-25		
Sluiters, G. S.	bankwerker	Rotterdam	27- 5-01	2- 1-26		
Steen, P. van der	draaier	Pernis	27- 7-92	17-11-22		
Stoep, L. van der	timmerman	Rotterdam	31- 5-11	2- 6-25		
Suttorp, D.	plaatwerker	Schiedam	5- 8-94	14- 1-25		
Swanevelt, M.	algemene dienst	Rotterdam	6- 5-96	1- 3-13		
Tieleman, H.	bankwerker	Ridderkerk	7- 8-96	9- 4-24		
Toledo, A. J. van	kapitein	Rotterdam	23- 6-06	15- 9-24		15- 7-50
Troost, P.	modelmaker	Rotterdam	22-12-93	14- 1-25		
Velde, P. van de	koker	Vlaardingen	16-12-05	5- 2-25		
Verheul, A.	werktuigkundig tekenaar	Rotterdam	5- 3-07	10- 3-25		
Verheij, L.	sjouwersbaas	Pernis	14- 5-96	18- 1-21		
Verlinde, L.	ijzerwerker	Schiedam	1- 7-93	12-10-25		
Vermeulen, J. M.	klinker	Leiden	31- 1-96	26-10-25		
Vingerling, C.	bankwerkersbaas	Rotterdam	5- 7-87	9- 2-25		
Vos, D.	magazijnknecht	Leerdam	13-10-87	14- 1-25		
Vries, H. de	kantoorbediende	Rotterdam	18- 7-97	8- 9-25		
Woerd, A. J. van de	koperslager	Vlissingen	16- 1-09	23- 2-25		
Zevenbergen, P. B.	klinker	Rotterdam	14- 6-91	15- 3-23		

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl.
		23 JANUARI 1952				
Allewelt, H. W.	boorder	Schiedam	20- 9-01	25- 6-25		
Asperen, L. van	hoekijzersmid	Alblasserdam	6- 9-87	14- 6-26		
Berman, J. J.	machinist	Renesse	26-12-06	12- 7-26		
Boender, A.	sjouwer	Pernis	3- 6-94	20-12-26		
Bos, W.	draaier	Rotterdam	3- 4-93	29- 3-26		
Brouwer, L.	speeltuinopzichter	Vlaardingen	4- 3-96	19- 1-27		
Burg, J. van der	bankwerker	Rotterdam	19-10-94	20- 8-26		
Buuse, P. C. van den	boorder	Vlissingen	15- 8-91	22- 4-19		
Coldeweijer, D.	sjouwer	Sloten	14- 4-99	9-12-25		
Dieleman, J. W.	hoekijzersmid	Zaamslag	21-12-03	12- 2-17		
Donsen, J. C.	scheepsmakersbaas	Vlissingen	1-11-95	5- 5-19		
Doorn, J. van	sjouwer	Geervliet	21- 2-99	8- 4-24		
Drunen, A. van	klinkersbaas	H. I. Ambacht	14- 8-83	17- 5-26		
Ende, W. van den	klinker	Maassluis	27- 2-85	14- 6-26		
Etman, F. W.	modelmaker	Schiedam	26- 7-09	20-12-26		
Eijsden, P. van	aanhouder	Rotterdam	8- 9-09	16- 7-25		
Giessen, M. van der	brander	H. I. Ambacht	28-12-89	23- 2-25		
Glimmerveen, B.	koperslagersbaas	Rotterdam	2-12-04	29- 1-26		
Groot, M. de	traceur	Nieuw Lekkerland	10-12-02	23- 8-26		
Heiden, J. P. van der	boorder	Schiedam	27- 8-07	19- 1-26		
Hordijk, W.	aanbouwer	Pernis	8-11-09	13- 2-26		
Jacobs, G.	ijzerwerker	Leeuwen	14- 9-88	10- 3-26		
Jong, L. de	brander	Ammerstol	20- 7-96	14- 1-25		
Knegt, M. R.	bankwerker	Spijkenisse	16-10-91	7- 6-26		
Kooijman, A.	sjouwer	Oud-Beijerland	2- 2-97	7- 4-24		
Kortleven, F.	sjouwer	Vlaardingen	11- 5-97	21-10-26		
Kostense, J.	sjouwer	Noordgouwe (Z.)	1- 9-77	14- 1-25	27- 1-51	
Kwant, A. de	ijzerwerker	Krimpen a.d. IJssel	20- 1-98	14- 1-25		
Landheer, C.	werktuigkundig tekenaar	Hellevoetsluis	12-10-99	1- 6-26		
Landsbergen, M. F.	ijzerwerker	Schiedam	29- 1-03	14- 1-25		
Leenmans, H.	draaier	Schiedam	7- 7-97	3- 2-22		
Leeuwen, E. van	klinker	Milaan	23-10-06	14- 1-25		
Leeuwen, M. A. van	bankwerker	Rotterdam	15- 9-07	15-11-26		
Lindenhof, J.	kantoorbediende	Rotterdam	22- 1-01	22- 7-26		
Martins, R.	dokknecht	Paramaribo	23- 4-01	7- 6-26		
Meeteren, B. van	ijzerwerker	Delft	9- 1-09	2- 6-25		
Mulder, G. M.	bankwerker	Schiedam	26- 9-92	15-12-25		
Nadort, P. van de	timmermansbaas	Ridderkerk	13- 3-91	12- 4-26		
Nederlof, M.	timmerman	Rotterdam	19- 4-12	27- 4-26		
Oostende, L. van	klinkersbaas	Rotterdam	10-10-10	29- 6-26		
Regt, P. de	stellingwerker	Schiedam	13- 9-01	14- 1-25		
Rombout, H. W.	verver	Buren	22- 5-91	18- 3-26		
Roodenburg, K.	sjouwer	Vlaardingen	14-10-84	13- 3-26		
Rook, C.	ijzerwerkersbaas	Krimpen a.d. IJssel	2- 6-09	12-10-25		
Rooij, M. F. de	kantoorbediende	Rotterdam	20- 4-98	14- 1-25		
Rotscheidt, P. H.	bankwerkersbaas	Rotterdam	18- 8-93	6- 8-26		
Schippers, H.	kraandrijver	Krimpen a.d. Lek	3-11-91	15-11-20		
Schollaardt, J.	vlakker	Alphen a.d. Rijn	22- 8-95	10- 3-26		
Scholte, A.	ijzerwerker	Schiedam	20- 1-10	3- 6-26		
Slagboom, J.	chauffeur	Sliedrecht	4- 8-92	23- 6-20		
Sluys, ir J. J. M.	directeur N.W. en Scheepsbouw	Rotterdam	2- 2-02	6- 9-26		
Steen, J. van der	plaatwerker	Rotterdam	28- 5-96	7- 6-26		
Stoep, M. van der	magazijnklerk	Rotterdam	12- 1-09	25- 2-26		
Sijde, P. van der	ijzerwerker	Piershil	11- 8-97	6- 5-12		
Teerds, J.	kotteraar	Alblasserdam	29- 7-90	19- 1-27		
Terlouw, A.	klinker	Capelle a.d. IJssel	28-10-96	22- 2-26		

Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.	Overl.
Terwiel, P.	sjouwer	Schiedam	9-10-01	24- 4-25		
Tettelaar, A.	ijzerwerker	Schiedam	6-12-97	4- 8-19		
Valk, C. A.	houtcontroleur	Rotterdam	16- 1-00	11-10-26		
Verboom, W.	brander	Gouderak	6- 9-96	22- 3-26		
Vink, J.	bankwerker	Alblasserdam	13- 6-95	3- 5-26		
Vijfvinkel, B.	bankwerker	Brielle	15-10-87	22-12-26		
Wel, J. van	bankwerkersbaas	Dordrecht	11- 5-95	26- 8-26		
Wingerden, A. van	klinker	H. I. Ambacht	21-11-94	18- 1-26		
Winsen, B. van	bankwerker	Rotterdam	11- 3-04	26-10-26		
Wolferen, G. van	brander	Rotterdam	19- 1-07	7- 3-23		
Zelst, M. van	bankwerker	Rotterdam	25- 6-09	20-10-26		
Zuidema, W. J.	bankwerker	Weerdingermond	23- 7-93	14- 1-25		
Zwart, A. de	sjouwer	Dordrecht	23- 1-91	7- 6-26		
Zwep, G. J.	magazijnklerk	Elburg	16- 4-06	8- 3-26		

ZIJ, DIE VAN 10 TOT 25 JAREN ONZE

MEDEWERKERS ZIJN

Naam	Beroep (laatste)
Aalbers, H. J.	kantoorbediende
Aalbers, J.	electrisch lasser
Aalten, J. D. van	kantoorbediende
Achterberg, W.	schilder
Adel, C. J. van den	timmerman
Adel, W. van den	timmerman
Admiraal, H.	koperslager
Admiraal, P.	scheepsmaker
Admiraal, T.	scheepsmaker
Adrichem, F. W. van	kantoorbediende
Adrichem, L. van	kantoorbediende
Adrichem, N. van	ijzerwerker
Advokaat, C.	draaier
Ambachtsheer, J.	lichtdrukker
Amoureus, M.	modelmaker
Anchelon, C. J.	timmerman
Andriessen, P. J. J.	schilder
Antheunissen, H.	kotteraar
Arbman, J.	control. Werktuigbouw
Assem, C. van den	koker
Baai, G.	plaatwerker
Baai, P.	kalefater
Baarle, A. van	bankwerker
Baarle, C. J. van	modelmaker
Baarlen, J. van	timmerman
Baarlen, K. van	timmerman
Baartman, A.	magazijnknecht
Baas, F.	koker
Baas, G.	klinker
Baas, H.	electrisch lasser
Baas, H.	scheepstekenaar
Bahnerth, F. J.	klinker
Bakelaar, R.	timmerman
Bakker, A.	magazijnknecht
Bakker, B.	ijzerwerker
Bakker, D. B.	plaatwerker
Bakker, G. Th.	ijzerwerker
Bakker, H.	bankwerker
Bakker, J.	hoekijzersmid
Bakker, J.	brander
Bakker, J. P.	ijzerwerker
Bakker, M.	brander
Bakker, P.	koperslager
Bakker, A. de	kantoorbediende
Bakker, M. de	scheepstekenaar
Bakkers, J.	smid
Bakkers, M.	smid
Bakx, J. M.	bankwerker
Bal, A. J.	bankwerker
Bal, C.	draaier
Balen, N. W. van	schilder
Barendrecht, D.	sjouwer
Barendrecht, L.	brander
Barendregt, C.	sjouwer
Baris, I.	scheepsmaker
Baris, J. A.	koperslager
Baris, O.	ijzerwerker
Baris, S.	metselaar

Naam	Beroep (laatste)
Baris, W.	scheepsmaker
Barth, H.	reparateur
Basosky, G. J.	electrisch lasser
Batenburg, H.	sjouwer
Bazen, J. J.	timmerman
Bebberen, B. J. van	schilder
Beek, H. H.	kantoorbediende
Beek, A. van	hoekijzersmid
Beek, B. W. van	kantoorbediende
Beek, C. A. van	ketelmakersbaas
Beeling, H.	timmerman
Beer, J. de	timmerman
Beer, K. W. de	timmerman
Beers, J. A. van	electrisch lasser
Bek, J.	schilder
Bekkers, J. A. A.	draaier
Belle, D. van	draaier
Belle, J. van	brander
Belle, L. van	koker
Bender, W. J.	reparateur
Benee, W. G.	ijzerwerker
Benschop, A.	draaier
Berg, A. van den	brander
Berg, A. van den	koker
Berg, A. K. van den	ijzerwerker
Berg, G. van den	klinker
Berg, G. van den	brander
Berg, G. J. van den	aanbouwer
Berg, J. van den	ijzerwerker
Berg, J. van den	koperslager
Berg, M. van den	brander
Berg, M. J. van den	koker
Berg, P. van den	vormer
Berg, P. van den	klinkersbaas
Berg, P. C. van den	electrisch lasser
Berg, Th. van den	brander
Bergh, M. J. van den	scheepsmaker
Berk, D. C.	timmerman
Berkelaar, E.	perser
Berkelaar, J.	brander
Berkelaar, R.	aanhouder
Berkhout, D.	machinetekenaar
Berkhout, J. A.	electrisch lasser
Berns, J. H.	ijzerwerker
Beste, J. den	reparateur
Beste, P. den	ijzerwerkersbaas
Bestebreurtje, W. L.	koperslager
Besterveld, B.	scheepstekenaar
Bettink, B.	scheepstekenaar
Beugelink, W. C.	bedrijfsassistent
Beukers, W. J.	bankwerker
Beuman, B.	schilder
Beuvens, Th. C.	bankwerker
Beijer, J.	klinker
Bezemer, A.	reparateur
Bezemer, A.	bedrijfsassistent
Bezemer, H.	ijzerwerker
Bezooijen, B. van	koker

Naam	Beroep (laatste)
Bie, W. de	timmerman
Biemans, A. V. M.	bankwerker
Biesheuvel, B.	schilder
Bilsen, M. C. van	electrisch lasser
Binneveld, H. N.	bankwerker
Blaak, A. H.	boorder
Blaauw, R.	kantoorloper
Blanken, P.	kantoorbediende
Blok, W.	koker
Blok, C. L. de	bankwerker
Blom, J.	schilder
Blom, J. J.	slijper
Blonk, L. M.	timmerman
Bode, H.	draaier
Boef, P. J. den	koperslager
Boekholt, C.	kraandrijver
Boekholt, J.	kantoorbediende
Boele, A.	ijzerwerkersbaas
Boele, J.	klinker
Boelhouwers, A.	lassersbaas
Boender, A.	stellingwerker
Boender, B.	chauffeur
Boer, C.	koperslager
Boer, A. den	electricien
Boer, G. den	scheepsmaker
Boer, N. W. de	assistent havenmeester
Boestert, J. F. den	scheepsmaker
Bogerd, J. W.	verver
Böhm, D.	kraandrijver
Bohnen, A. M.	zager
Bois, J. A. du	boorder
Bois, Th. du	aandraaier
Bol, C.	klinker
Bol, P.	scheepsmaker
Boogaart, G. F.	plaatwerker
Boogaarts, A. F.	sjouwer
Boomsluiter, C. M.	sjouwer
Boon, C. de	knipper
Borden, J. van der	scheepsmaker
Borden, M. P. van der	kantoorbediende
Borsboom, A.	ijzerwerkersbaas
Borsboom, W.	bankwerker
Borsten, C. W. Th.	plaatwerker
Borsten, L. J.	plaatwerker
Bos, A.	draaier
Bos, A.	hakker
Bos, J.	kraandrijver
Bos, N.	voorslager
Bos, L. J. van den	sjouwer
Bosch, E. van den	kantoorbediende
Bosch, J. Ph. van den	koperslager
Bostelaar, A.	boorder
Bostelaar, A.	aanhouder
Bothof, A.	scheepsmaker
Bouman, A. J.	timmerman
Bourbijn, M.	tuiger
Bout, J.	ijzerwerker
Bouwens, J. Ph. C.	ijzerwerker
Bouwens, Th.	draaier

Naam	Beroep (laatste)
Bouwman, J. H.	koperslager
Bouwman, M. J.	draaier
Bouwman, P. A.	timmermansbaas
Bouwman, R. F.	draaier
Brakel, J. van	schilder
Brand, A.	ijzerwerker
Brandenburg, A. D.	timmerman
Breddels, J. A.	schilder
Brenkelen, A. van	bankwerker
Breve, H. H.	bankwerker
Breij, B. de	plaatwerker
Breijer, D.	ijzerwerker
Brobbel, M.	schilder
Broeders, J. M.	onderbaas smederij
Broek, G. van den	hoekijzersmid
Broeke, Chr. F. J. van den	electrisch lasser
Broekhoven, J. van	walser
Broekhuizen, C.	kraandrijver
Brohm, L.	perser
Brökling, H. J.	scheepsmaker
Bronmeijer, A.	klinker
Broos, H.	bankwerker
Brouns, L. H.	klinker
Brouwer, A.	schilder
Brouwer, C.	draaier
Brouwer, C.	draaier
Brouwershaven, P. van	ijzerwerkersbaas
Bruggeman, A.	timmerman
Brugghen, H. E. van der	timmerman
Bruin, A. de	ijzerwerker
Bruin, C. de	boorder
Bruin, C. M. de	brander
Bruin, D. de	stoker
Bruin, G. de	buiger
Bruin, H. de	timmerman
Bruin, J. de	boorder
Bruin, J. de	schilder
Bruin, J. C. de	ijzerwerker
Bruin, P. C. de	schaver
Bruins, J.	machinetekenaar
Bruinsma, G.	boorder
Brünner, F. H. F.	sjouwer
Brünner, J.	electrisch lasser
Bruijn, A. de	timmerman
Bruijn, A. H. W. de	ijzerwerker
Bruijn, G. H. de	koperslager
Bruijn, W. F. F.	magazijnknecht
Bruijns, S. J.	boorder
Buchinhoven, G. H.	koker
Budde, A. G.	timmerman
Buitelaar, J.	brander
Buitelaar, M.	brander
Buitendijk, A.	klinker
Bunk, W. C.	magazijnknecht
Bunte, H.	ijzerwerker
Buren, J. van	plaatwerker
Burg, C. L. van der	plaatwerker
Burgerhout, P.	walser
Burgers, Th. A.	bankwerker

Naam	Beroep (laatste)
Burgh, A. van	knipper
Burghgraef, ir B.	scheepsbegroter
Buuren, A. van	brander
Buuren, J. van	ijzerwerker
Buurman, H. H. A.	draaier
Buurman, J.	timmerman
Buuse, Chr. van den	ketelmaker
Buijtendijk, J.	bankwerker
Buijtenen, J. van	electrisch lasser
Bijl, A.	boorder
Bijl, A.	boorder
Bijl, A.	sjouwer
Bijl, J.	koker
Bijloo, T.	slijper
Bijlster, W.	bankwerker
Cappellen, C. H. van	koker
Clement, J.	koperslager
Clement, W. D. J.	bankwerker
Cleijpool, J. H.	draaier
Coenders, F. F. H.	slijper
Combée, A.	plaatwerker
Commers, H.	boorder
Coors, J. H.	electrisch lasser
Cornelisse, D. E.	koperslager
Coster, P. J.	boorder
Cramer, H.	electrisch lasser
Czechowski, H.	kantoorbediende
Czechowski, R.	electricien
Daalen, N. M. van	buiger
Daane, C. W.	machinetekenaar
Dalen, C. van	plaatwerker
Dalen, P. van	ijzerwerker
Dam, H. H. van	schilder
Dam, L. van	ijzerwerker
Degenaars, L.	koperslager
Dekker, A. C.	timmerman
Dekker, C.	koker
Dekker, G.	opruimer
Dekker, J.	fraiser
Dekker, J.	plaatwerker
Dekker, J.	draaier
Deurloo, K.	ijzerwerker
Deij, J. J.	koperslagersbaas
Diejen, J. van	scheepstekenaar
Diepenhorst, C.	electrisch lasser
Dierendonck, H. C. van	kantoorbediende
Diest, C. van	schilder
Dingenouts, C. H.	koperslager
Dirks, H.	schilder
Doe, C. J. J.	klinker
Doe, H. C. van der	aanbouwer
Dol, G. van den	bankwerker
Dommelen, H. G. van	bankwerker
Don, B.	bikker
Doornheim, I.	electricien
Dortmond, J. J.	magazijnhouder
Doudeijns, A.	scheepsmaker
Driel, A. van	doksjouwer
Driel, H. van	timmerman

Naam	Beroep (laatste)
Driessen, E.	draaier
Drunen, J. van	koker
Drunen, J. van	koperslager
Duin, M. van	timmerman
Duivenbode, G. D. van	timmerman
Duivendijk, J.	bankwerker
Duizenstraal, C.	machinetekenaar
Dul, G.	plaatwerker
Dullaart, J. J.	boorder
Dunk, J. H. G.	machinetekenaar
Dussen, J. van der	plaatwerker
Duijn, J. C. van	koperslager
Dijk, F.	kraandrijver
Dijk, A. van	brander
Dijk, J. van	bankwerker
Dijk, S. van	scheepsmakersbaas
Dijke, A.	plaatwerker
Dijke, G. J.	ijzerwerker
Dijkgraaff, A.	timmerman
Dijksman, L.	klinker
Eden, A. van	cementwerker
Ee, G. van	koperslager
Egmond, P. C. van	bankwerker
Elbers, H.	scheepsmaker
Elbers, L.	verpakker
Elgers, A. L.	timmerman
Ende, J. W. M. van der	bedrijfsassistent
Endert, ir J. Th.	bedrijfsingenieur
Engel, L. van den	scheepsmaker
Ent, C. van der	ijzerwerker
Ent, C. J. van der	harder
Ent, G. van der	kantoorbediende
Ent, H. H. van der	kraanmachinist
Ent, J. van der	timmermansbaas
Ent, M. van der	kantoorbediende
Ent, P. van der	ijzerwerker
Ent, T. van der	hakker
Erk, J. van	koperslager
Erkelens, J.	ketelmaker
Erkens, E.	draaier
Es, B. van	magazijnhouder
Esch, J. J. van	koperslager
Euser, J.	koperslager
Evegroen, A.	kantoorbediende
Evers, M. H.	portier
Eijk, L. van	plaatwerker
Eijkhout, A. M.	ijzerwerker
Eijsden, Chr. J. van	plaatwerker
Fafié, J.	plaatwerker
Fafié, T.	plaatwerker
Falandt, L.	draaier
Fase, A.	koperslager
Feelders, W. A.	brander
Figée, A.	verbandmeester
Fliers, C.	plaatwerker
Florusse, W.	kantoorbediende
Folmer, K. P.	timmerman
Franke, W. J.	boorder
Fröberg, L. J.	bankwerker

Naam	Beroep (laatste)
Fruijt van Hertog, B.	brander
Gaag, J. van der	ijzerwerker
Gaag, J. van der	bankwerker
Galen, J. van	knipper
Galen, P. van	klinker
Gameren, H. Th. G. van	electrisch lasser
Gameren, W. van	aanbouwer
Garderen, P. C. van	ijzerwerker
Gelder, J. de	ijzerwerker
Gelder, W. F. de	kantoorbediende
Gelder, T. van	smid
Gelderblom, A. C.	electrisch lasser
Gelderen, S. van	bankwerker
Gelok, G. C.	stoker
Gelok, M. J.	machinist
Geluk, M. A.	bankwerker
Gemerde, H. E. van	ijzerwerker
Gemerde, J. J. B. van	electrisch lasser
Gent, D. van	ijzerwerker
Gent, G. H. van	smid
Gerkema, J.	brander
Gerkema, S.	koperslager
Gerven, F. van	bankwerker
Gerven, G. M. van	draaier
Gianotten, J. J. Th.	bankwerker
Gier, J. W. de	bankwerker
Giersbergen, C. van	vormer
Giessen, A. van der	ijzerwerker
Giessen, F. C. van der	draaier
Giessen, K. P. van der	koker
Giljamse, L.	plaatwerker
Gils, C. van	bankwerker
Glimmerveen, H.	kantoorbediende
Goené, A.	magazijnknecht
Goergen, G. P.	ijzerwerker
Goergen, H.	plaatwerker
Goergen, J. H.	koker
Goor, H.	ponser
Gorcom, G.	bankwerker
Gorrée, W. F.	schilder
Gort, J. J.	scheepsbegroter
Goud, F.	vormer
Goudriaan, G.	controleur
Goudriaan, P.	timmerman
Goudzwaard, J. I.	aandraaier
Gouka, J.	scheepsmaker
Gouw, P.	aanbouwer
Graaf, A. van der	schaver
Graaf, A. J. van der	draaier
Graaf, J. van der	timmerman
Graaf, K. van der	kantoorbediende
Graaff, J. de	electrisch lasser
Graaff, Ph. de	draaier
Grevenbroek, A. van	bankwerker
Griend, L. van der	chauffeur
Grinwis, M. F.	loodgieter
Groen, G.	slijper
Groen, J.	vormer
Groen, P.	aanbouwer

Naam	Beroep (laatste)
Groenenboom, D.	ijzerwerker
Groenenboom, J.	gereedschapssmid
Groenendaal, J.	kraandrijver
Groeneveld, A.	loodgieter
Groeneveld, L.	draaier
Groeneveld, W.	scheepsmaker
Groeneweg, A. G.	kraandrijver
Groeneweg, D. L.	ijzerwerker
Groeneweg, K. F. W.	kantoorbediende
Groenhorst, M. F.	timmerman
Groot, A. de	plaatwerker
Groot, A. de	bankwerker
Groot, H. de	bedrijfsassistent
Groot, W. de	ijzerwerker
Guldemond, A. J.	scheepstekenaar
Gulik, H. van	ijzerwerker
Gulik, P. van	bikker
Gulik, P. van	ijzerwerker
Gijze, A.	verbandmeester
Haag, A.	electrisch lasser
Haan, B. de	timmerman
Haan, E. J. A. den	autogeen lasser
Haanskorf, J.	spuiter
Haasteren, L. van	timmerman
Habraken, J. Th.	ijzerwerker
Hagendoorn, A.	schaver
Hagendijk, A.	bedrijfsassistent
Hagens, C.	ijzerwerker
Hagestein, J.	electricien
Hahne, G. H. J.	stoker
Hakkert, W. D.	electricien
Haksteeg, H.	aanhouder
Halem, J. van	electrisch lasser
Hall, A. P. Th. van	expeditieknecht
Hamelberg, P. G.	bankwerker
Hammerstein, H.	kantoorbediende
Hans, J.	bankwerker
Hans, W.	ijzerwerker
Hanse, Mej. W. G. C.	kantoorbediende
Hardenbol, A.	brander
Hardenbol, G. A.	boorder
Hardt, F. J. T. 't	portier
Hart, B. 't	waker
Hart, H. 't	machinist
Hart, H. 't	kantoorbediende
Hart, M. L. 't	boorder
Hart, P. J. 't	kraanmachinist
Hart, W. 't	plaatwerker
Hartendorp, W. M.	draaiersbaas
Hartkoorn, J.	koperslager
Hartog, J. den	kraanmachinist
Hartog, J. den	schaver
Hartog, J. den	draaier
Hattem, M. J. van	brander
Havenga, S. J. H.	slijper
Hazelebach, W. H.	schilder
Heeden, B. A. van der	ijzerwerker
Heer, A. W. de	draaier
Heer, C. de	ijzerwerker

Naam	Beroep (laatste)
Heer, G. de	ijzerwerker
Heer, M. de	ijzerwerker
Heere, T. van	scheepsmaker
Heerik, P. van den	klinker
Hees, J. J. van	vormer
Heezen, M. Th.	plaatwerker
Heiden, G. van der	schilder
Heiden, G. G. van der	schilder
Heiningen, J. van	draaier
Heinsbroek, H. Ph. J. B.	ijzerwerkersbaas
Hekelaar, J.	leermeester
Hemert, W. van	bankwerker
Hengel, A. J. van	ijzerwerker
Hengel, D. van	kalefater
Hengel, P. van	kraandrijver
Hennepe, J. W. te	plaatwerker
Hensens, E.	bankwerkersbaas
Henten, J. van	lassersbaas
Hergt, A.	draaier
Herik, H. van den	kantoorbediende
Herik, T. van den	timmerman
Herk, A. van	kantoorbediende
Hertoghs, A.	draaier
Hertum, N. J. van	timmerman
Herwijnen, A. van	ijzerwerker
Herwijnen, T. van	ijzerwerker
Hettich, E.	koperslager
Heusden, J. van	koperslager
Heuvel, D. G. J. van den	gereedschapssmid
Heij, M. J. de	aanbouwer
Heijdt, W. J. van der	chef tekenkamer Scheepsbouw
Heijer, J. den	chauffeur
Hiele, G.	boorder
Hiele, W.	timmerman
Hilker, J.	traceur
Hille, J. J.	stoker
Hirdes, A.	bankwerker
Hoed, C. J. den	boorder
Hoed, J. den	koker
Hoegee, H. C.	poetser
Hoegee, P.	verver
Hoek, G. J.	draaier
Hoek, A. B. van den	kalefater
Hoek, P. van der	timmerman
Hoeksma, R. H.	bedrijfsassistent
Hoen, J. 't	aanbouwer
Hoen, J. Th. 't	ijzerwerker
Hof, A. op 't	plaatwerker
Hof, C. B. A. van 't	plaatwerker
Hof, Jac. van 't	draaier
Hof, Jan van 't	aanhouder
Hof, Joh. van 't	aanbouwer
Hoftijzer, T.	portier
Hofwegen, P.	aanhouder
Hofwegen, K. van	bankwerker
Hollaar, J. J.	timmerman
Hollander, H. den	timmerman
Hölscher, H. J.	stellingwerker
Hommel, C.	schilder
Honderd, J.	draaier

Naam	Beroep (laatste)
Hoog, E. van der	kantoorbediende
Hoogendoorn, D.	draaier
Hoogendijk, W. J.	bankwerker
Hoogenstrijd, J.	machinetekenaar
Hoogerwerf, G. E.	koperslager
Hoogstadt, L.	electrisch lasser
Hooimeijer, A.	brander
Hooimeijer, J.	bankwerker
Hooimeijer, S.	kantoorbediende
Hoop, Z. A. de	kantoorbediende
Hoornweg, A. C.	ponser
Hoornweg, L.	aanhouder
Hoornweg, M.	ijzerwerker
Hoornweg, W. A.	schaver
Hooven, G. J. van den	electrisch lasser
Hooven, W. van den	scheepsmaker
Hordijk, A.	timmerman
Hordijk, A.	magazijnbediende
Hordijk, C. P.	timmerman
Hordijk, M.	plaatwerker
Horstman, J.	boorder
Hout, J. in 't	vormer
Houte, A. van	koperslager
Houte, J. van	verbandmeester
Houten, W. van den	draaier
Houter, P. M. den	bankwerker
Houtman, H.	koker
Houwelingen, D. van	koker
Houwelingen, J. L. van	aandraaier
Hoveling, H.	autogeen lasser
Huibers, N.	koker
Huigen, J.	kantoorbediende
Huigen, S.	koperslager
Huisveld, N. A.	schilder
Huizer, B. A.	reparateur
Huizer, J.	draaier
Hulstaert, P. F.	buiger
Hurk, A. van den	koker
Huijken, G.	koperslager
Huijser, W.	plaatwerker
Huijsman, P.	plaatwerker
Iersel, A. van	bankwerker
Immerzeel, M. N.	timmerman
Immerzeel, P. van	gereedschapssmid
Ispelen, L. van	schilder
Jacobsson, J.	timmerman
Jager, A. de	bankwerker
Jager, C. de	bouwkundig tekenaar
Jager, D. de	koperslager
Jager, M. de	spantenbuiger
Janse, P. J.	aanbouwer
Jansen, A. P. F.	kraandrijver
Jansen, M.	koperslager
Janssen, D.	koker
Janssen, H.	expeditieknecht
Janssen, W.	ketelmaker
Jetten, J.	koperslager
Jong, A. de	bankwerker
Jong, A. de	ijzerwerker
Jong, A. de	klinker
Jong, A. de	ijzerwerker

Naam	Beroep (laatste)
Jong, A. de	electrisch lasser
Jong, B. de	ijzerwerker
Jong, B. de	timmerman
Jong, C. de	timmerman
Jong, C. de	timmerman
Jong, C. P. N. de	aanhouder
Jong, F. de	ijzerwerker
Jong, J. de	perser
Jong, J. de	modelmaker
Jong, J. de	schilder
Jong, J. de	stellingmaker
Jong, J. de	ketelmaker
Jong, J. F. de	magazijnknecht
Jong, J. W. I. de	fraiser
Jong, L. de	schilder
Jong, M. de	kotteraar
Jong, P. de	timmerman
Jong, W. de	draaier
Jong, W. A. de	lassersbaas
Jong, W. F. de	bankwerker
Jong, J. G. J. 't	kraandrijver
Jongbloed, K. G.	bankwerker
Jongste, C. L. de	schilder
Jongsten, J.	timmermansbaas
Jonker, J. A.	bedrijfsassistent
Joosse, D.	klinker
Kaak, F. J.	boorder
Kadiks, D.	timmerman
Kal, M. J. van	machinetekenaar
Kalk, M.	ijzerwerker
Kalkman, A. P.	autogeen lasser
Kalkman, J. C.	schildersbaas
Kalkman, J. P.	waker
Kalkman, P.	timmerman
Kamp, J. W. van de	machinebegroter
Kaptein, J.	timmerman
Kasznar, J.	koperslager
Kat, A. de	machinetekenaar
Kats, M.	koperslager
Katwijk, M. D. van	bedrijfsassistent
Keemink, L.	kantoorbediende
Keemink, P.	ketelmakersbaas
Keemink, W.	scheepsmaker
Keetelaar, A.	ijzerwerker
Kegel, K.	scheepsmakersbaas
Keizer, G. de	kantoorbediende
Keizer, H. de	scheepstekenaar
Keizer, J. de	waker
Kemp, W. L. van der	plaatwerker
Kemper, A. J. H.	draaier
Kemper, G. J.	ketelmaker
Kerkhof, G.	kotteraar
Kerkhof, J.	draaier
Kerpel, J.	timmerman
Ketting, A.	ketelmaker
Ketting, A. H.	koperslager
Ketting, C.	hoekijzersmid
Ketting, E.	plaatwerker
Ketting, J. L.	electrisch lasser
Ketting, J. L.	ijzerwerker
Ketting, J. L.	kantoorbediende

Naam	Beroep (laatste)
Ketting, L.	timmerman
Keur, H. van der	vormer
Kieboom, A.	timmerman
Kievit, A.	electrisch lasser
Kievit, C.	ketelmaker
Kievit, H.	electrisch lasser
Klaasman, N. J.	koperslager
Kleef, F. van	bankwerker
Kleef, J. van	brander
Kleef, R. van	ijzerwerker
Klein, G.	fraiser
Klein, M. F.	stellingwerker
Kleingeld, A.	electrisch lasser
Kleingeld, C.	draaier
Kleinjan, J. P.	ijzerwerker
Kleinman, A. R.	schaver
Klerk, G. de	magazijnmeester
Klingens, H. M.	electricien
Klink, C. F. van der	kantoorbediende
Klink, L. H. van der	kantoorbediende
Klip, C.	ijzerwerker
Klompenhouwer, A.	boorder
Kloot, A.	magazijnknecht
Klootwijk, A.	ijzerwerker
Klop, B. A.	ijzerwerker
Knaap, P. van der	ijzerwerkersbaas
Knegt, C. de	scheepstekenaar
Knegt, W. de	ijzerwerker
Kneppel, E. D.	koker
Kneppel, L. W.	aanhouder
Kneppel, W.	plaatwerker
Knipscheer, A. M.	magazijnknecht
Knoester, P.	zager
Knotsenburg, G. van	sjouwer
Koch, D.	brander
Koert, W.	aanhouder
Koetsier, A.	electrisch lasser
Kok, A.	electricien
Kok, A.	koker
Kok, A.	plaatwerker
Kok, A.	timmerman
Kok, C. P.	brander
Kok, H.	scheepsmaker
Kok, J.	brander
Koning, C. de	modelmaker
Koning, E. J. de	draaiersbaas
Koning, G. J. de	ijzerwerker
Koning, H. J. de	ijzerwerker
Kool, C.	bankwerker
Koole, A.	klinker
Koopman, G. H.	baas electriciens
Koorengevel, C.	cementwerker
Koot, M.	boorder
Kooten-Niekerk, J. van	electrisch lasser
Kooij, A.	sorteerder
Kooij, F.	aanbouwer
Kooij, G.	expeditieknecht
Kooij, K.	bankwerker
Kooij, IJ.	autogeen lasser
Kooij, L. van der	electrisch lasser
Kooijman, B.	plaatwerker

Naam	Beroep (laatste)
Kooijman, J.	scheepsmaker
Kooijman, S. W.	hoekijzersmid
Koppenhagen, W. I.	ijzerwerker
Korenhof, J. J.	vormer
Kornaat, J.	ijzerwerker
Korpershoek, A.	plaatwerker
Korteweg, H.	ijzerwerker
Korteweg, W.	timmerman
Kortleve, C.	kantoorbediende
Kostense, A.	ijzerwerker
Koster, W. F. J.	technisch inkoper
Koudstaal, W. F.	bedrijfsassistent
Kouwen, F. A. van	magazijnhouder
Kouwenhoven, C.	schilder
Kraak, B. C.	aanhouder
Kraan, A. van der	bankwerker
Kraaijestein, S. K.	timmerman
Krabbendam, H.	aanbouwer
Kralingen, W. R. van	koker
Kramer, A.	draaier
Kramer, J. B.	bankwerker
Krapels, P. H.	bankwerker
Kreuk, C. A.	timmerman
Kreukniet, W.	ijzerwerker
Krielen, L. J.	hoekijzersmid
Krimpen, C. van	koker
Krimpen, J. P. van	klinker
Kroon, P. L.	electrisch lasser
Kroonen, G.	plaatwerker
Kroos, H.	koker
Kroos, W.	magazijnhouder
Kros, D.	klinker
Kruining, J. M.	kraandrijver
Kruis, G. H.	boorder
Kruit, P. A. van der	boorder
Kruithof, A.	kraandrijver
Kruithof, D. C.	fraisersbaas
Kruithof, J.	smid
Kruithof, M.	ponser
Kruithof, M.	autogeen lasser
Kruijk, D. de	timmerman
Kruijk, J. de	bankwerker
Kuiper, E.	kantoorbediende
Kunst, J. J. Ph.	scheepsmaker
Kuijpers, J. H. B.	bankwerkersbaas
Kwant, C. J.	traceur
Kwant, P. de	leermeester
Labots, J.	portier-schrijver
Ladage, C.	bankwerker
Lafranca, J. G. A.	metselaar
Lagendijk, A.	timmerman
Lagendijk, C.	klinker
Lagendijk, C.	bankwerker
Lagendijk, C.	brander
Lagendijk, F.	timmerman
Lagendijk, H.	timmerman
Lagendijk, H.	bankwerker
Lagendijk, J.	electrisch lasser
Lagendijk, S.	bankwerker
Lagendijk, W. P.	ijzerwerker
Lagerwerf, C.	metselaar

Naam	Beroep (laatste)
Lambregtse, A. C. M.	modelmaker
Landzaad, C.	brander
Langbroek, M. M.	schilder
Lange, J. de	ijzerwerker
Langstraat, C.	timmermansbaas
Langstraat, J.	draaier
Lans, G.	electrisch lasser
Lanser, C.	ijzerwerker
Lee, A. D. van der	ijzerwerker
Leenders, H. J.	brander
Leenheer, P.	timmerman
Leening, J. J.	draadsnijder
Leentvaar, J.	verbandmeester
Leeuw, J. W. de	bankwerker
Leeuwangh, E.	schaver
Leeuwen, A. C. van	plaatwerker
Leeuwen, C. van	draaier
Leeuwen, H. van	boorder
Leeuwen, M. van	autogeen lasser
Leeuwen, P. van	fraiser
Legierse, N.	boorder
Leicher, ir H. A. S.	scheepsbegroter
Leliveld, H. J.	ijzerwerker
Leliveld, W. J.	schilder
Leliveld, W. J. Th.	transporteur
Lem, H.	timmerman
Lems, B.	klinker
Lems, H.	plaatwerker
Lems, J.	timmerman
Lenos, P.	klinker
Leyten, A.	modelmaker
Lier, H.	ijzerwerker
Ligt, L. de	scheepsmaker
Ligtmans, Th.	aanhouder
Linde, A. van der	ijzerwerker
Linden, J. van der	draaier
Linden, P. van der	draaier
Lobry, F. J. S.	bankwerker
Loch, J. M.	harder
Lodder, J.	brander
Lodder, P.	aanhouder
Lodder, P.	schaver
Lodder, P.	ijzerwerker
Lodder, S.	scheepstekenaar
Loendersloot, J.	machinetekenaar
Loendersloot, N.	opperman
Lolkus, D.	aanhouder
Lolkus, D.	brander
Lomé, M.	electricien
Loo, J. A. van der	ijzerwerker
Loon, W. van	ijzerwerker
Loos, E. F.	electrisch lasser
Looze, C. de	machinetekenaar
Lotz, K.	schilder
Louter, H.	plaatwerker
Louws, L.	timmerman
Lührman, A.	timmerman
Lührman, P. A.	scheepsmaker
Luiten, P.	koker
Lupker, G.	stellingwerker
Luthart, J.	electrisch lasser

Naam	Beroep (laatste)
Luijk, C. van	plaatwerker
Lijster, A. de	timmerman
Maagdenburg, E. J.	scheepsmaker
Maarleveldt, J.	draaier
Maas, C.	klinker
Maas, M.	klinker
Maas, A. van der	hoekijzersmid
Maass, A. J.	kotteraar
Maass, J. G.	bankwerker
Maat, A.	sjouwer
Magielse, C. J.	portier
Male, D. van der	lassersbaas
Man, H. W. de	ijzerwerker
Man, J. de	kapitein
Mark, C. van der	koperslager
Mark, H. van der	koperslager
Markesteijn, J.	brander
Markus, C. A.	ketelmaker
Mastenbroek, A. P.	ijzerwerkersbaas
Mastenbroek, C.	ijzerwerker
Mattijssen, F. A.	draaier
Maurik, P. J. van	boorder
Meeling, J. G.	boorder
Meer, A. van	kraanmachinist
Meer, A. H. W. van der	ketelmaker
Meer, C. van der	boorder
Meer, J. van der	smid
Meer, K. van der	galvaniseur
Meester, H.	kalefater
Meines, H. van	smidsbaas
Menke, J.	smid
Mentink, F. J.	schilder
Merwe, B. van der	dokknecht
Merwe, B. van der	sjouwer
Meulstee, C. B.	draaiersbaas
Meuwen, W. van	schilder
Meuzelaar, A.	plaatwerker
Meijer, C. J. H.	kantoorbediende
Meijer, J.	electrisch lasser
Meijeren, M. van	draaier
Meijers, G.	koker
Meijndert, J.	electrisch lasser
Meijwaard, C.	ijzerwerker
Mieremet, F.	kantoorbediende
Minnen, A. C. van der	terreinchef
Missaar, J. J.	draaier
Modoo, Th.	boorder
Moeling, A.	electrisch lasser
Moerkerk, M. J. van	ijzerwerker
Moerkerken, J.	plaatwerker
Molenaar, A.	ijzerwerker
Molenaar, G.	timmerman
Molenaar, P.	draaier
Molenaar, P.	ijzerwerker
Molendijk, A.	schilder
Molier, G.	ketelmaker
Mommaas, A. P. J.	koperslager
Mommaas, H.	electrisch lasser
Monden, A. C. P.	bankwerker
Monsma, M.	bankwerker
Monster, T. M.	smid

Naam	Beroep (laatste)
Moolen, F. van der	schilder
Moor, Mej. A. M. W. C.	correspondente
Moret, C.	timmerman
Moret, D.	aandraaier
Moret, M.	brander
Moret, T.	electrisch lasser
Motz, D. W.	electrisch lasser
Mout, H.	scheepsmaker
Muilman, P. W. M.	plaatwerkersbaas
Muit, J. P.	electrisch lasser
Mulder, D.	ijzerwerker
Mulder, H.	boorder
Mulder, P.	schaver
Mulder, S. J.	sjouwer
Mulder, T.	ijzerwerker
Mulder, W. J.	bankwerker
Munck, J. H. de	boorder
Muijen, A. van	electrisch lasser
Mijnster, P.	electrisch lasser
Naaktgeboren, M.	klinker
Nadort, A. van den	aanbouwer
Naerebout, C.	sorteerdersbaas
Nagel, G. van den	draaier
Nederlof, A.	dokknecht
Nederlof, A.	plaatwerker
Nederlof, C.	electrisch lasser
Nederlof, K.	zandmenger
Nederlof, L. J.	koker
Nederlof, M.	koperslager
Net, A. van der	draaier
Niel, A. van	bedrijfsassistent
Nieuwland, W. J.	boorder
Nieuwpoort, W.	koperslager
Noels, P.	timmerman
Nolte, K. J.	boorder
Nonnekes, N.	plaatwerker
Noordhoek, G. J.	machinetekenaar
Noordt, I. van der	kantoorbediende
Noordzij, A.	expeditieknecht
Noordzij, A. J.	bankwerker
Noordzij, B. P.	schilder
Noordzij, C.	plaatwerker
Noordzij, D.	magazijnbediende
Noordzij, J. L.	ijzerwerker
Noordzij, J. M.	kraandrijver
Noordzij, L.	kraandrijver
Noordzij, L.	koperslager
Noordzij, L. J.	brander
Noordzij, M.	kraandrijver
Noordzij, M. A.	sjouwer
Noordzij, M. P.	scheepsmaker
Noordzij, P.	kraandrijver
Noordzij, W. J.	smid
Nootenboom, A.	brander
Nootenboom, C.	plaatwerker
Nootenboom, J. C.	ijzerwerker
Nootenboom, J. C.	kantoorbediende
Notenboom, A.	aanhouder
Nouse, J.	timmerman
Nouwen, G.	electrisch lasser
Nouwland, J. J. H. v. d.	boorder

Naam	Beroep (laatste)
Nijman, P. J.	aanhouder
Nijs, C. L.	bankwerker
Nijssen, C.	boorder
Offerman, A.	schaver
Offerman, C.	technisch inkoper
Ohlsen, J. B.	machinetekenaar
Olden, H. J. den	meter
Oldenhof, H.	magazijnknecht
Olierook, A.	scheepsmaker
Olyrhook, J.	ponser
Olyrhook, W.	kalefater
Ommeren, Phs van	commissaris
Ooms, C.	timmerman
Oorschot, H. H. van	kraandrijver
Oort, Z. van	bankwerkersbaas
Oost, S. C. van	plaatwerker
Oosten, P. W. van	schilder
Ooijen, L. van	boorder
Ophem, H. van	bankwerker
Opmeer, B.	bankwerkersbaas
Opijnen, G. C. van	hakker
Opijnen, J. A. van	hakker
Oranje, J. J.	koperslager
Os, A. van	ketelmaker
Os, A. P. van	bankwerker
Os, B. van	electricien
Os, J. van	ijzerwerker
Osephius, M. A.	timmerman
Oskam, A.	schaver
Ossewaarde, A.	koperslager
Osterholt, Chr.	koperslager
Otter, A. den	electrisch lasser
Otto, P.	timmerman
Oudejans, A.	transporteur
Ouden, A. den	gereedschapsmaker
Ouden, B. den	buiger
Ouden, J. den	magazijnhouder
Ouden, M. den	koker
Ouden, R. den	ijzerwerker
Oudenaarden, A. A.	bankwerker
Oudenbroek, J.	kraandrijver
Outer, K. P. den	electrisch lasser
Ouwendijk, H.	plaatwerkersbaas
Ouwens, A.	ijzerwerker
Ouwens, P. J.	electrisch lasser
Ouwerkerk, L.	smid
Overdelinde, A.	ijzerwerker
Padt, J. P. van der	boorder
Panne, P. van de	sjouwer
Paradies, C.	schilder
Parrin, P. J.	koperslager
Pas, J. van der	ijzerwerker
Pater, H. de	smid
Pavias, J.	bankwerker
Peeman, B.	timmerman
Pellikaan, H.	sjouwer
Pelt, C. van	brander
Pelt, H. J. van	bankwerker
Pelt, J. van	timmerman
Perk, J. van der	ijzerwerker
Perk, J. H. van der	schaver
Perk, T. C. van der	scheepsmaker
Perrée, J. A. G.	vormer
Persie, G. van	ijzerwerker
Peski, L. van	ijzerwerker
Peters, A. M.	draaier
Peters, M. F.	leermeester
Piesens, F. C.	draaier
Pil, B. J. H.	ijzerwerker
Pil, J. C.	expeditieknecht
Planque, J.	schilder
Planque, W. de	sorteerder
Plas, J. van der	scheepsmaker
Pleit, J. L.	electricien
Poel, A. van der	slijper
Poldermans, D.	ijzerwerker
Poll, C. M. van de	ijzerwerker
Pollé, F. V. J.	scheepstekenaar
Pols, A. E. van der	metselaar
Pols, J. P. van der	draaier
Pols, ir K. van der	directeur
Pols, S. van der	metselaar
Pons, J.	ketelmakersbaas
Pons, J.	brander
Pons, P.	sjouwer
Pons, P. C.	ketelmaker
Ponsen, J.	draaier
Poolen, J. J. C.	electricien
Poppeliers, H.	kantoorbediende
Pors, A.	magazijnknecht
Pors, D. A.	draaier
Pors, P.	kraandrijver
Post, A.	chauffeur
Post, W.	magazijnknecht
Prein, A.	timmermansbaas
Prikker, J. D. A.	ijzerwerker
Prins, A.	plaatwerkersbaas
Prins, A.	kraandrijver
Prins, J.	schilder
Punt, A. P.	magazijnknecht
Put, A. van	koker
Pijl, G.	klinker
Quartel, Chr. J.	aanbouwer
Raats, J. A.	bankwerker
Raaij, S. N. de	boorder
Rasenberg, A. C.	aanhouder
Rebers, L. J.	ijzerwerker
Reehorst, J.	ponser
Reenen, ir J. C. van	onderdirecteur
Regt, G. de	boorder
Regt, W. de	draaier
Reinders, D. M.	bankwerker
Rek, H. P. de	aandraaier
Rekkers, E. J.	bankwerker
Resoort, B.	draaier
Reus, G.	kantoorbediende
Reuver, N. de	bankwerker
Reijden, D. van der	kantoorbediende
Reijden, J. van der	voorslager
Rhee, J. D. van	smid
Ridder, J. H. de	koker
Ridder, J. W. de	plaatwerker

Naam	Beroep (laatste)
Ridder, K. L. de	ijzerwerker
Ridder, M. P. de	timmerman
Riegman, J.	electricien
Riet, A. van 't	scheepsmaker
Riethoff, J.	modelmaker
Rietveld, B.	fraiser
Rietveld, P.	plaatwerker
Rietveld, T. J.	boorder
Rikxoord, M. van	bankwerker
Rikxoord, P. van	timmerman
Ringelensteijn, G.	ijzerwerker
Rink, M.	klinker
Ritstier, J. T.	koperslager
Roes, P. J.	electrisch lassersbaas
Romein, B.	kraandrijver
Romijn, Mej. A.	telefoniste
Romijn, B.	koker
Romijn, J. L.	bedrijfsassistent
Rongen, H.	dokbaas
Roo, M. B. de	electrisch lasser
Roobol, H.	brander
Roode, A. de	schildersbaas
Roode, Chr. K. de	plaatwerker
Roode, D. de	chauffeur
Roode, J. de	modelmaker
Roode, J. W. de	schilder
Roodnat, D.	draaier
Roomer, K.	gereedschapssmid
Roos, A. C.	aanhouder
Roos, G.	koker
Roos, J.	timmerman
Roos, P. J.	bedrijfsassistent
Rooij, J. de	plaatwerker
Rooijen, H. C. van	ijzerwerker
Roijers, A. J.	koperslager
Roijers, J. G.	kraanmachinist
Rozendaal, R.	kotteraar
Ruit, H. van der	smid
Ruiter, C. de	bokknecht
Ruiter, F. C. de	gereedschapsmaker
Ruiter, L. de	kotteraar
Ruiter, P. de	ijzerwerker
Ruiter, P. de	portier
Ruseler, C. H.	bankwerker
Ruseler, C. H.	kantoorbediende
Rijff, J. J.	timmerman
Rijke, Q. de	schilder
Rijkee, M. W.	timmerman
Rijkers, J.	stellingmaker
Rijlaarsdam, A.	machinetekenaar
Rijn, A. J. van	koperslager
Rijn, J. van	ijzerwerker
Rijn, Ph. van	boorder
Rijnhart, D.	vormer
Rijnsbergen, A. B. van	stellingwerker
Rijnsbergen, C. van	timmerman
Rijsdijk, A.	ijzerwerker
Rijsdijk, C.	plaatwerker
Rijsdijk, G.	aanbouwer
Rijsdijk, G.	boorder
Rijsdijk, L.	klinker
Rijsdijk, P.	ijzerwerker
Saly, Chr.	bankwerker
Sas, E.	koker
Saus, B. A. van	dokknecht
Schaik, A. W.	plaatwerker
Schakel, P. A.	aanbouwer
Schalk, J. P.	electrisch lasser
Schans, B. van der	aanhouder
Scheepbouwer, J.	smid
Scheffer, B. L.	bankwerker
Scheffer, H. C.	ovenist
Schell, J.	brander
Schenk, A.	magazijnbediende
Schepen, W.	schilder
Scheper, R.	boorder
Scherpenisse, F.	ijzerwerker
Schets, J.	kantoorbediende
Scheuller, J.	electrisch lasser
Schie, L. van	klinker
Schilder, W. A.	ijzerwerker
Schillemans, A.	bankwerker
Schilperoord, T.	magazijnknecht
Schinkelshoek, H.	smid
Schipper, J. K.	ijzerwerker
Schipper, W.	bankwerker
Schippers, A.	draaier
Schippers, H. C.	brander
Schmidt, J. D.	draaier
Schoenmaker, W.	sjouwer
Schoenmakers, B.	ijzerwerker
Scholman, L. J.	plaatwerker
Schoonrok, A. J.	sjouwer
Schoorel, P. F.	fraiser
Schop, F.	timmermansbaas
Schot, A.	walser
Schot, P.	electricien
Schouten, H.	knipper
Schouten, L.	kantoorbediende
Schreuders, J.	verpakker
Schriek, D.	draaier
Schrier, J. C.	electricien
Schrijver, G.	bankwerker
Schrijver, H.	electricien
Schrijvers, P.	perser
Schuitemaker, G.	koperslager
Schuller, J.	koperslager
Schwier, C.	ijzerwerker
Schijndel, A. P. van	sjouwer
Schijndel, J. P. van	kernmaker
Sebus, C. H.	koker
Segers, C.	draaier
Seip, C.	magazijnklerk
Semeijen, J.	ijzerwerker
Seijkens, P. W. A.	scheepsmaker
Sikkens, J. R.	klinker
Sinke, J.	bankwerkersbaas
Sinoo, F. C.	smid
Sinoo, J. F. L.	smid
Sjouken, M.	ijzerwerker
Sjouw, D.	brander
Slaa, A. C.	timmermansbaas

Naam	Beroep (laatste)
Slagboom, A.	plaatwerker
Slagmoolen, Chr.	ijzerwerker
Slavenburg, A.	verver
Slegt, W. F.	ijzerwerker
Sliedrecht, J.	timmerman
Slikkerveer, A.	kantoorbediende
Sloof, P.	draaier
Sloot, A. C. van der	bankwerker
Sluis, W. van der	ijzerwerker
Sluijmers, A.	slijper
Sluijs, A. van der	ijzerwerker
Sluijs, J. A. van der	machinetekenaar
Sluijters, A.	bankwerker
Smeding, T. B.	dokknecht
Smeman, B. M. J.	draaier
Smit, G. A.	ponser
Smit, J.	boorder
Smit, W.	ijzerwerker
Smits, H.	kotteraar
Smouter, B.	bankwerker
Snek, C. van	electricien
Snel, C.	kraandrijver
Snel, E.	electrisch lasser
Snel, J. F.	ovenist
Snelleman, G. J. G.	magazijnknecht
Snijders, J.	ijzerwerker
Snijders, P. J.	expeditieknecht
Sodderland, A.	ijzerwerker
Soeters, A.	schilder
Solinger, J.	timmerman
Son, A. van	gietersbaas
Sonneveld, H.	kraandrijver
Sparenberg, A.	bankwerker
Sparenberg, G. H.	ijzerwerker
Sparenberg, J. J.	draaiersbaas
Sparreboom, A.	plaatwerker
Sparreboom, P.	ijzerwerker
Speelman, E.	ketelmaker
Spek, A.	koker
Spek, K.	ijzerwerker
Spek, R. J.	plaatwerkersbaas
Speksnijder, H.	opperman
Spits, J. F.	koperslager
Springling, A.	ijzerwerker
Sprong, A.	sjouwer
Sprong, P.	ijzerwerker
Sprong, S. A.	ijzerwerker
Sprundel, C. van	bankwerker
Staaij, A. van der	ijzerwerker
Stam, A.	boorder
Stam, J.	archiefbediende
Stam, W.	ijzerwerkersbaas
Steege, H. G. J. ter	machinetekenaar
Steen, A. van der	timmerman
Steen, A. van der	boorder
Steen, A. van der	ketelmaker
Steen, A. van der	kantoorbediende
Steen, A. A. van der	kapitein
Steen, J. van der	draaier
Steen, L. van der	kantoorbediende
Steen, P. van der	kraandrijver

Naam	Beroep (laatste)
Steenbeek, S.	expeditieknecht
Steenoven, A. A.	ijzerwerker
Stegenga, A.	plaatwerker
Stek, J. van der	steker
Stellingwerff, K.	gereedschapsmaker
Stelt, J. van der	sjouwer
Stelt, J. van der	verver
Sterrenburg, H. J.	bankwerker
Sterrenburg, P.	vormer
Stigter, H.	timmerman
Stip, A. T.	aanhouder
Stobbe, B. A.	sjouwer
Stoep, A. van der	aanhouder
Stoep, C. van der	ijzerwerker
Stoep, H. van der	ijzerwerker
Stoep, J. van der	timmerman
Stok, A.	boorder
Stok, G.	schaver
Stok, L.	timmerman
Stok, L.	koperslager
Stok, L.	bankwerker
Stok, T. M.	scheepsmaker
Stok, W.	smid
Stol, H.	klinker
Stolk, A.	klinker
Stolk, W.	spantenbuiger
Storm, H.	ijzerwerker
Storm, J.	ijzerwerker
Stougie, C. J.	ketelmaker
Straaten, C. van der	kotteraar
Straaten, G. van der	vormer
Straten, G. van	electrisch lasser
Straten, J. van	lassersbaas
Stravers, J. A.	timmerman
Streefkerk, P.	ijzerwerker
Streefland, D.	fraiser
Streng, J.	verver
Strien, H. J. van	timmerman
Struijs, G.	koker
Struijs, J. C. van der	ijzerwerker
Stuijt, J. C.	plaatwerker
Suurland, J.	koperslager
Suijkerbuijk, J.	hoekijzersmid
Swaen, A.	autogeen lasser
Swart, S. G.	scheepsmaker
Swinkels, A. J.	electrisch lasser
Swinkels, C. J.	kantoorbediende
Tabak, D. A.	boorder
Tak, W. Th.	draaier
Tamerius, J.	electrisch lasser
Tarmond, R.	timmerman
Teerds, A.	vormer
Teeuwen, C.	kantoorbediende
Terlouw, A.	metselaar
Terlouw, C.	ijzerwerker
Terlouw, C.	aanbouwer
Terlouw, H.	scheepsmaker
Terlouw, M.	aanbouwer
Terlouw, T. H.	timmerman
Teubel, B.	koperslager
Teunissen, F. J.	draaier

Naam	Beroep (laatste)
Tiel, P. van	boorder
Tieleman, G. L.	klinker
Tieleman, J.	koperslager
Tielen, B. Ph.	steker
Tilborg, J. van	electricien
Tilburg, C. W. van	draaier
Timmers, S.	modelmaker
Tissot van Patot, ir J. C.	electro-technicus
Tol, D. van	koperslager
Tol, L. van	ketelmaker
Ton, H.	klinker
Toom, P. den	kraandrijver
Toornvliet, J.	ketelmaker
Tournier, J.	scheepstekenaar
Trapman, J. W.	ijzerwerker
Tricht, A. J. van	electrisch lasser
Triel, J. H.	ijzerwerker
Troost, C.	modelmaker
Troost, J.	modelmaker
Tulling, S. P.	plaatwerker
Tuijl, W. van	sjouwersbaas
Tuijn, A. van der	schilder
Tuijnte, J. ten	bankwerker
Twigt, P.	schilder
Ubas, P.	scheepsmaker
Vaart, D. van der	bikker
Vaart, J. van der	ijzerwerker
Valk, C. M.	klinker
Valk, J. A.	scheepstekenaar
Valk, P. D.	schilder
Valkenburg, J.	schilder
Valster, H. C.	ijzerwerker
Veelen, L. van	kraandrijver
Veelen, N. van	chauffeur
Veen, J.	schaver
Veen, D. van der	ijzerwerker
Veen, J. van der	koker
Veer, C. van der	boorder
Veer, J. van 't	ijzerwerker
Veerdonk, P. W. A. v. d.	electricien
Veerdonk, W. J. van den	vormer
Velde, L. van de	plaatwerker
Velden, C. M. van der	boorder
Velden, C. M. J. van der	smid
Veldhoen, W.	ijzerwerker
Velthoen, A.	schilder
Veltman, J.	koperslager
Venderbos, J.	bankwerker
Verberk, A.	hoekijzersmid
Verberk, J. B.	magazijnbediende
Verbeten, J. J. C.	schilder
Verboom, D.	timmerman
Verburg, W. F.	draaier
Verduin, W. M.	stoker
Verduijn, A.	electrisch lasser
Vergalen, A. M.	plaatwerker
Verhagen, A.	vormer
Verhagen, C.	boorder
Verhagen, J.	vormer
Verhagen, W.	bankwerker
Verheij, A.	plaatwerker
Verheij, A.	bankwerker
Verheij, A. J.	kantoorbediende
Verheij, B.	brander
Verheij, J.	koker
Verhiest, M. J.	schilder
Verhoeckx, C. A.	brander
Verhoek, A.	boorder
Verhoeks, A. J.	ijzerwerker
Verhoeven, J.	aanhouder
Verhoeven, W. N.	draaier
Veringmeijer, A.	plaatwerker
Veringmeijer, Th. J.	ijzerwerker
Verkaik, T.	kantoorbediende
Verkouteren, A.	chauffeur
Verlinde, C. J.	ijzerwerker
Vermaat, J.	ijzerwerker
Vermeer, A.	electrisch lasser
Vermeer, A.	koperslager
Vermeer, A. C.	koperslager
Vermeer, C.	ijzerwerker
Vermeer, G.	electrisch lasser
Vermeer, J.	electricien
Vermeer, J.	scheepstekenaar
Vermeer, M.	brander
Vermeulen, C.	ketelmaker
Vermeulen, D.	verpakker
Vermeulen, J. P.	verver
Vermeulen, J. S.	ijzerwerker
Vermeulen, Th. A.	ijzerwerker
Vermeulen, W.	timmerman
Vermeij, A.	timmerman
Vermeij, J.	houtdraaier
Vermoen, J.	electrisch lasser
Verouden, A. M.	timmerman
Verpoorten, P. J.	electrisch lasser
Verschoor, A.	gereedschapsmaker
Verschoor, C.	ijzerwerker
Verschoor, G. E.	electrisch lasser
Verschoor, J.	bedrijfsassistent
Verschoor, P. T.	timmerman
Verschuren, Th. M.	koperslager
Versluis, Th.	scheepsmaker
Verspoor, J.	scheepsmaker
Verver, G.	timmerman
Verzijlbergh, C. J.	bedrijfsassistent
Vessem, J. van	kantoorbediende
Viergever, F.	timmerman
Vingerling, C.	draaier
Vink, H.	modelmaker
Vink, H. J.	koker
Vink, H. J.	doksjouwer
Vink, J. H.	sjouwer
Vink, K. J.	draaier
Vis, A.	draaier
Vis, G.	ponser
Vis, J.	draaier
Vis, P.	electrisch lasser
Visker, J.	scheepsmaker
Visscher, G. E.	bedrijfsassistent
Visscher, H. A.	koperslager
Visser, A.	schilder

Naam	Beroep (laatste)
Visser, A.	ijzerwerker
Visser, C.	draaier
Visser, C. W.	draaier
Visser, G. C. G.	ijzerwerker
Visser, H.	boorder
Visser, L.	timmerman
Visser, P.	ijzerwerker
Visser, P.	koker
Visser, W.	draaier
Visser, W. J.	timmerman
Vlaanderen, W. A. van	koperslager
Vlak, A.	stoker
Vlaskamp, M. C.	sjouwer
Vliegenthart, P.	scheepstekenaar
Vliet, H. van	draaier
Vliet, W. H. van	control. Werktuigbouw
Vlist, P. van der	magazijnknecht
Voet, G.	boorder
Vogelaar, A. S. J.	bedrijfsassistent
Vogelaar, G.	boorder
Vonk, W.	plaatwerker
Voogd, P.	kantoorbediende
Voogt, F. P. J.	electrisch lasser
Voogt, M.	timmerman
Voogt, W.	ijzerwerker
Voorden, A. A. van der	plaatwerker
Voordendag, P.	ketelmaker
Vooijs, C.	koker
Vorm, P. van der	timmerman
Vos, D.	magazijnknecht
Vos, J. J.	bankwerker
Vos, M. de	kantoorbediende
Vrauwdeunt, G. J.	koperslager
Vreezen, J. A.	bankwerker
Vries, A. de	bankwerker
Vries, M. de	koperslager
Vroege, J.	sjouwer
Vrolijk, R.	boorder
Vroombout, C.	opruimer
Vuik, T.	plaatwerker
Vulpen, J. van	klinker
Vuuren, J. van	ijzerwerker
Vijg, W. A.	plaatwerker
Waal, B. D. van der	electrisch lasser
Waal, J. P. van der	timmerman
Wagt, A. van der	bankwerker
Wal, J. van de	plaatwerker
Wal, G. van der	bankwerker
Walsum, E. van	modelmaker
Walsum, M. van	bankwerker
Wapenaar, A.	stellingwerker
Warnaar, C. B.	timmerman
Warnaar, C. W.	ijzerwerker
Watering, J. P. van de	draaier
Weber, C.	boorder
Weewer, J.	bankwerker
Weg, J. van de	draaier
Wendrich, D.	schilder
Wertz, J. J.	timmerman
Wessel, J. C.	ijzerwerker
Westerdijk, J.	stellingwerker
Westerholt, J. J. M.	ijzerwerker
Westerhoud, D.	kantoorbediende
Westerveld, A.	boorder
Weijde, N. van der	portier-schrijver
Wezemer, J.	plaatwerker
Wielaard, C.	draaier
Wielaard, G.	ijzerwerker
Wielaard, L.	plaatwerker
Wieleman, G. A.	ijzerwerker
Wieringen, H. van	stellingmaker
Wigmans, W.	electrisch lasser
Wilbrink, B.	timmerman
Wildeman, J. A.	bankwerker
Willeman, W.	bankwerker
Willemse, W. J. C.	schilder
Willemstein, A.	electrisch lasser
Windhorst, M. J.	modelmaker
Windt, K. D. van der	ijzerwerker
Wingerden, A. van	aandraaier
Wingerden, B. van	koker
Wingerden, C. van	ijzerwerker
Wingerden, D. van	klinker
Wingerden, M. C. van	timmerman
Winkelhof, L. van	plaatwerker
Winsveen, D.	bankwerker
Winter, H. de	sjouwer
Winter, N. de	schilder
Wit, G. de	spantenbuiger
Wit, N. de	dokknecht
Wittebol, P.	boorder
Witter, J. H. C.	ijzerwerker
Witter, L. J. P.	schilder
Witzenburg, K.	schilder
Woerdt, F. A. van der	timmerman
Wöhler, L.	magazijnbediende
Wolf, J. W. F.	plaatwerker
Wolf, H. de	kraanmachinist
Wolf, H. de	expeditieknecht
Wolf, L. de	timmerman
Wolf, P. C. de	klinker
Wolf, W. de	klinker
Wolf, J. F. van der	modelmaker
Wolferen, J. H. van	aanhouder
Wolferen, M. T. van	aanhouder
Wolfert, P. J.	kraandrijver
Wolff, E.	ijzerwerker
Wolff, N. G. J. de	aandraaier
Wolffers, J. A.	bankwerker
Wols, C.	expeditieknecht
Wordragen, G. J. van	bankwerker
Wordragen, H. W. van	draaier
Wijk, A.	boorder
Wijk, G. van	draaier
Wijk, P. van	scheepsmaker
Wijngaarden, A. van	plaatwerker
Wijtmans, A.	boorder
Yperen, C. van	bankwerker
Yperen, O. J. van	kraandrijver
Zanden, J. van der	plaatwerker
Zandvoort, H. G. J. van	klinker
Zandwijk, A.	ijzerwerker

Naam	Beroep (laatste)	Naam	Beroep (laatste)
Zeeman, R. D.	sjouwer	Zuilen, S. Ph. van	plaatwerker
Zeeuw, A. de	timmerman	Zwaal, J. M.	scheepsmaker
Zeilstra, G.	sjouwer	Zwaal, P. A. G.	machinist
Zeilstra, S.	bedrijfsassistent	Zwart, A. de	timmerman
Zelfde, Th. van 't	hoekijzersmid	Zwart, C. de	koker
Zoest, L. van	klinker	Zwart, K. de	draaier
Zonneveld, J. H. van	boekhouder	Zwiers, J.	stellingwerker
Zouwen, A. van der	bikker	Zwol, C. van	timmerman
Zuidam, J. W. F. van	bankwerker	Zijl, G. van	bouwkundig opzichter
Zuidgeest, A. G. J.	bankwerker	Zijlmans, H. Th.	plaatwerker

GEPENSIONNEERDEN

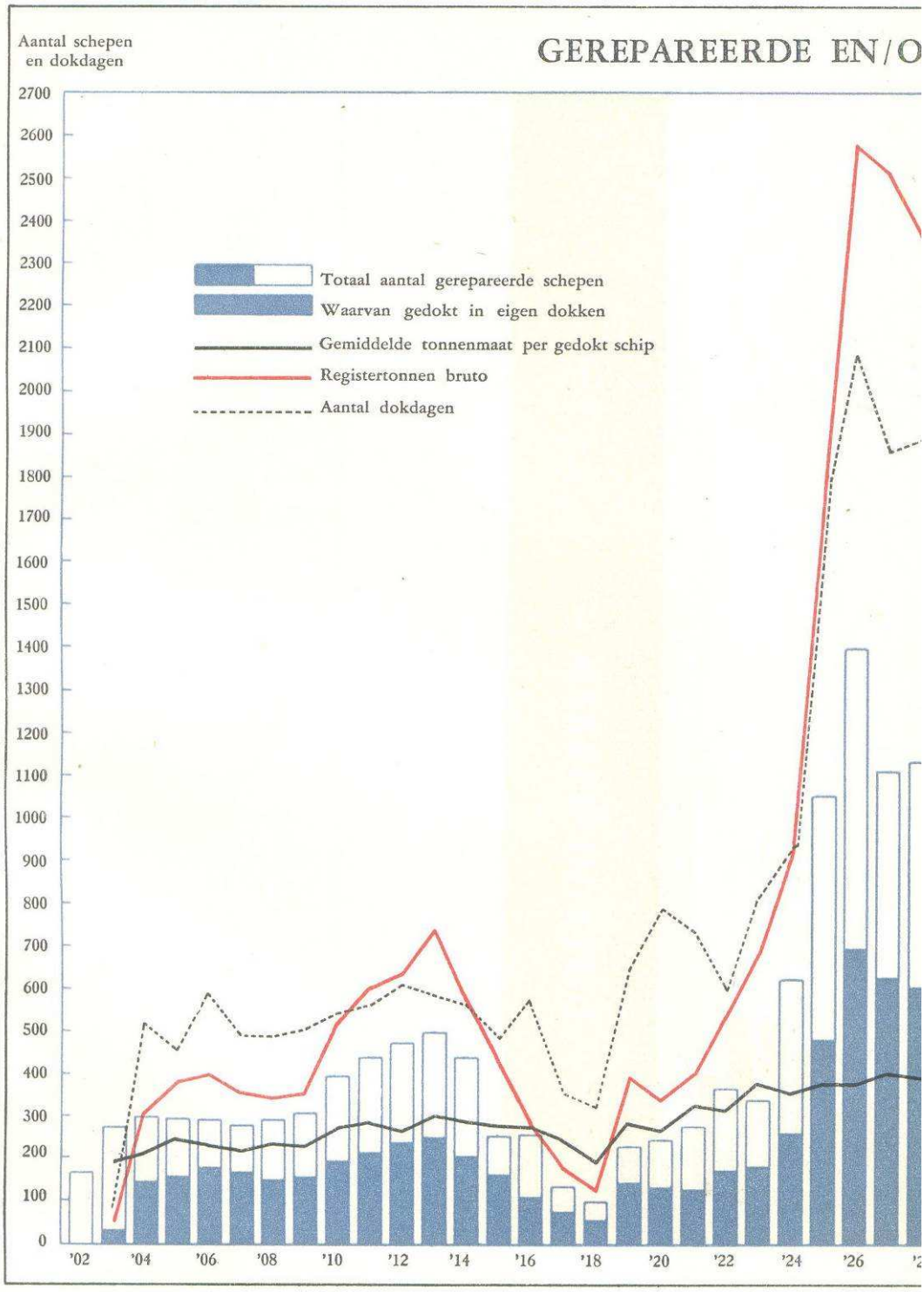
MET MEER DAN 10 EN MINDER DAN 25 JAAR DIENSTTIJD

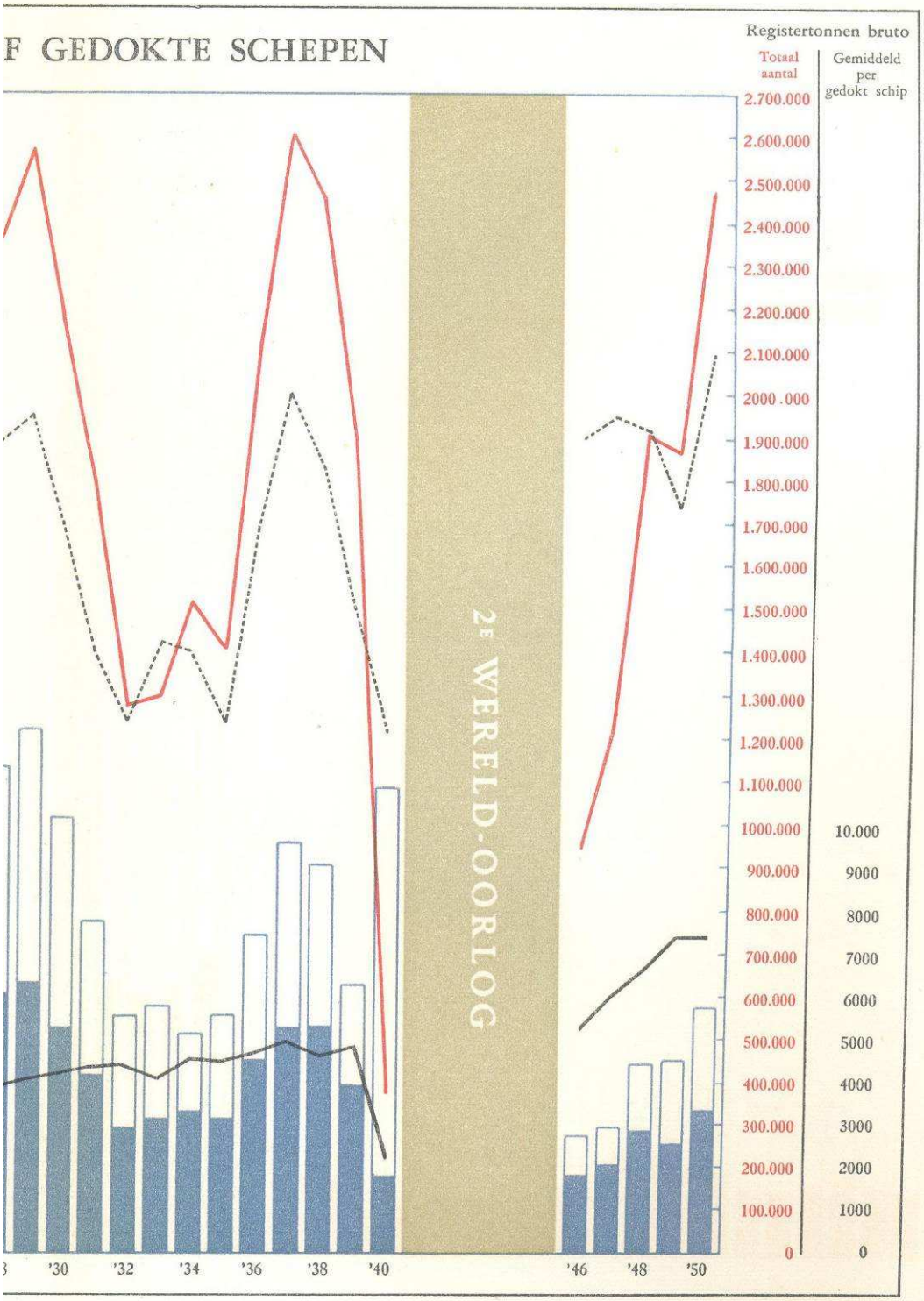
Naam	Beroep (laatste)	Geboren te	Datum	Aanst.	Gepens.
Avezaat, C.	draaier	Utrecht	12- 9-83	14- 1-25	20- 9-48*
Berghout, L. J.	bankwerker	Spijkenisse	26-10-79	11- 2-29	15- 3-48
Blommers, C.	ijzerwerker	Moerdijk	1- 8-88	31- 1-16	22- 4-46*
Boogaart, W.	ketelmaker	Rotterdam	4- 2-80	13-11-23	6- 4-46
Broekhoven, A. D. J.	ijzerwerker	Ochtrüp (Dld)	29- 8-86	21- 4-16	4- 7-49*
Cappellen, L. C. van	koker	Hillegersberg	7- 4-78	1-12-07	12- 7-40*
Dümmer, H. F.	hoofdportier	Schlawin (Dld)	2- 7-75	31- 7-19	29- 7-40
Dijk, A. van	bokschipper	Schiedam	15- 8-78	14- 1-25	24- 2-47
Dijk, J. van	ijzerwerkersbaas	IJsselmonde	26- 5-89	14- 1-25	31- 3-43
Egberts, C.	schilder	Rotterdam	22- 8-86	2- 2-38	25- 8-51*
Everwijn, A.	sjouwer	Rotterdam	29- 9-75	14- 1-25	12- 7-40
Florusse, W.	onderbaas	Koudekerke	17- 4-69	15-11-12	5- 9-31
Forman, C.	aanbouwer	Alblasserdam	19- 1-84	12- 5-19	27- 4-46*
Gelok, C. G.	machinedrijver	IJsselmonde	31- 8-80	10- 1-19	12- 7-40
Haard, P. de	ketelmaker	Nw Lekkerland	26- 8-70	14- 1-25	30- 9-39
Hage, H. A.	draaier	Kamperland	27- 5-76	2-10-16	12- 7-40*
Hagendoorn, J.	draaier	Rotterdam	22- 7-86	31-10-23	8- 4-46
Hazelhof, H.	zandvormer	Hoogezand	15-11-82	22- 2-24	17-11-47
Heuvel, W. P. van den	doksjouwer	's-Gravenhage	13- 4-80	16- 2-23	7- 1-46
Hordijk, A.	corveër	v.m. Pernis	11- 8-71	28- 8-24	22- 4-40
Jong, D. de	ijzerwerker	IJsselmonde	15- 8-80	1-11-26	3-11-47
Jong, H. de	dokverver	Leerdam	18- 9-77	14- 1-25	16- 9-47*
Jong, P. H. de	terreinchef	Rotterdam	22- 4-75	21 -2-16	7- 8-37
Jongejan, G.	bikkersbaas	Rotterdam	12- 1-78	14- 1-25	23- 8-47
Joosse, A.	plaatwerker	Arnemuiden	9-11-77	11- 6-19	27- 2-43
Kalverboer, J. C.	plaatwerker	Dordrecht	23- 4-76	19- 5-19	12- 7-40
Kloos, L.	chef dokken	Batavia	11- 9-73	16- 7-03	31-12-20
Kneppel, P. J.	ijzerwerker	v.m. Charlois	25-12-70	17- 3-12	10- 2-34*
Lambregtse, A.	ketelmaker	Brouwershaven	14- 1-75	3- 6-14	3- 3-34
Lans, J.	draaier	Rotterdam	21- 9-84	21- 6-26	3- 8-46*
Leenheer, P.	timmerman	Rotterdam	12- 9-83	16- 1-36	24- 2-51
Lips, J.	portier	Klundert	7- 4-75	19-10-23	9- 4-38
Maree, C. J.	smid	Leiden	28- 3-86	13-10-24	17- 5-47
Nunen, A. J. van	gietersbaas	Tilburg	22-11-88	1-12-24	31- 8-37*
Ooyen, C. van	koker	Rotterdam	26- 3-88	14- 4-11	1- 1-51*
Osephius, F. H.	portier	Schiedam	8- 8-79	14- 1-25	29-12-45
Otter, A. den	afbramer	v.m. Charlois	12- 5-78	15-10-23	26-11-45
Rond, G.	bankwerker	Zaandijk	30- 8-78	14- 1-25	6- 7-40*
Ruyt, A. van der	ijzerwerker	v.m. Charlois	5- 8-83	16- 2-25	19- 4-48
Slaa, P.	koperslager	Ridderkerk	30- 9-77	18- 2-24	8- 5-43
Slavenburg, J.	koker	Moordrecht	4-11-80	14- 1-25	4- 9-48
Spiering, J.	klinker	Krimpen a.d. Lek	11- 1-68	18- 9-07	10- 2-34*
Terlouw, C.	ijzerwerkersbaas	Nieuwerkerk a.d. IJssel	18- 9-76	1- 7-12	1- 2-37*
Trampe, G.	draaier	Vlissingen	28- 4-89	4-10-37	8- 7-50
Troost, L.	smidsbaas	Rotterdam	29- 1-68	20- 6-10	4- 3-33
Verheul, T. J.	schilder	Alblasserdam	24-11-79	27-11-33	31-12-48
Vlaanderen, G. van	waker	Lienden	22- 8-83	19- 7-16	16- 4-49*
Vliet, A. van	doksjouwer	Oud-Beijerland	27- 2-74	30- 6-19	30- 9-39
Vliet, C. van	zandvormer	Rotterdam	16- 3-64	4- 1-15	28- 3-31
Vonk, A.	portier	Geertruidenberg	29- 8-74	30- 4-21	12- 7-40*
Waard, E. S. de	veiligheidscontrol.	v.m. Charlois	15- 2-73	14- 1-25	29- 7-40
Werkhoven, J. van	magazijnknecht	Alblasserdam	5- 1-82	18- 5-37	26-11-49
Witte, H.	waker	Zwartsluis	4- 4-78	14- 1-25	1-11-48
Zwol, B. van	expeditiebaas	Rotterdam	5- 6-81	14- 1-25	3-12-45

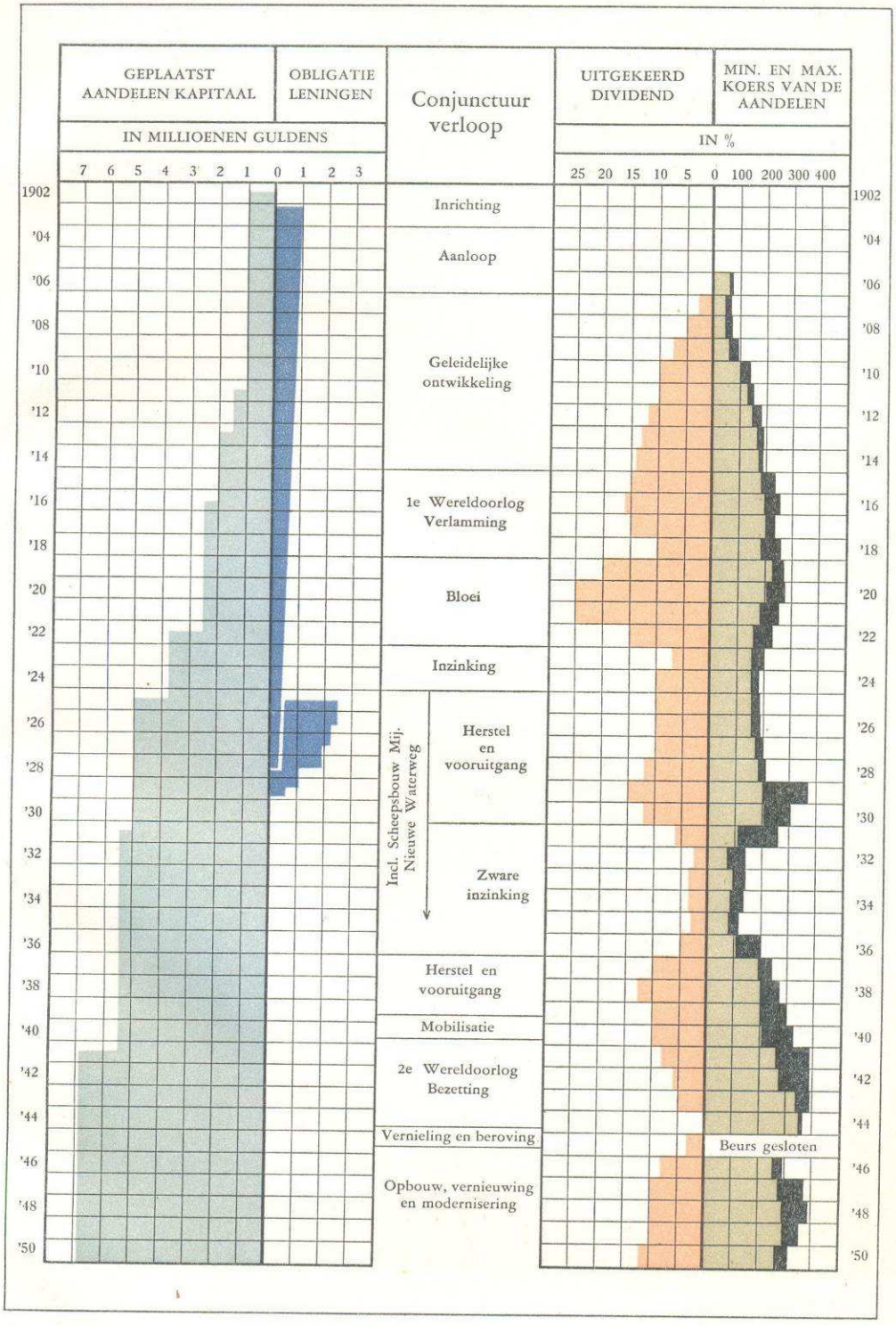
* Diensttijd onderbroken geweest

IN OPDRACHT VAN DE ROTTERDAMSCHE DROOGDOK MAATSCHAPPIJ N.V. WERD DIT WERK SAMENGESTELD DOOR WYT-ROTTERDAM, MET MEDEWERKING VAN H. P. VAN DEN AARDWEG, PROF. DR J. H. KERNKAMP, DRS W. F. KOEN, J. A. VAN MAANEN, MR W. G. D. MURRAY EN A. M. VAN DER PLAS

GRAFIEKEN


Aantal schepen
en dokdagen
GEREPAREERDE EN/O
Totaal aantal gerepareerde schepen
Waarvan gedokt in eigen dokken
Gemiddelde tonnenmaat per gedokt schip
Registertonnen bruto
Aantal dokdagen
2700
2600
2500
2400
2300
2200
2100
2000
1900
1800
1700
1600
1500
1400
1300
1200
1100
1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
0
'02
'04
'06
'08
'10
'12
'14
'16
'18
'20
'22
'24
'26


F GEDOKTE SCHEPEN
Registertonnen bruto
Totaal aantal
Gemiddeld per gedokt schip
2.700.000
2.600.000
2.500.000
2.400.000
2.300.000
2.200.000
2.100.000
2000.000
1.900.000
1.800.000
1.700.000
1.600.000
1.500.000
1.400.000
1.300.000
1.200.000
1.100.000
1000.000
900.000
800.000
700.000
600.000
500.000
400.000
300.000
200.000
100.000
0
10.000
9000
8000
7000
6000
5000
4000
3000
2000
1000
0
2E WERELD-OORLOG
'30
'32
'34
'36
'38
'40
'46
'48
'50


GEPLAATST AANDELEN KAPITAAL
OBLIGATIE LENINGEN
IN MILLIOENEN GULDENS
7 6 5 4 3 2 1 0 1 2 3
Conjunctuur verloop
UITGEKEERD DIVIDEND
MIN. EN MAX. KOERS VAN DE AANDELEN
IN %
25 20 15 10 5 0 100 200 300 400
1902
'04
'06
'08
'10
'12
'14
'16
'18
'20
'22
'24
'26
'28
'30
'32
'34
'36
'38
'40
'42
'44
'46
'48
'50
Inrichting
Aanloop
Geleidelijke ontwikkeling
1e Wereldoorlog Verlamming
Bloei
Inzinking
Herstel en vooruitgang
Incl. Scheepsbouw Mij. Nieuwe Waterweg
Zware inzinking
Herstel en vooruitgang
Mobilisatie
2e Wereldoorlog Bezetting
Vernieling en beroving
Opbouw, vernieuwing en modernisering
Beurs gesloten