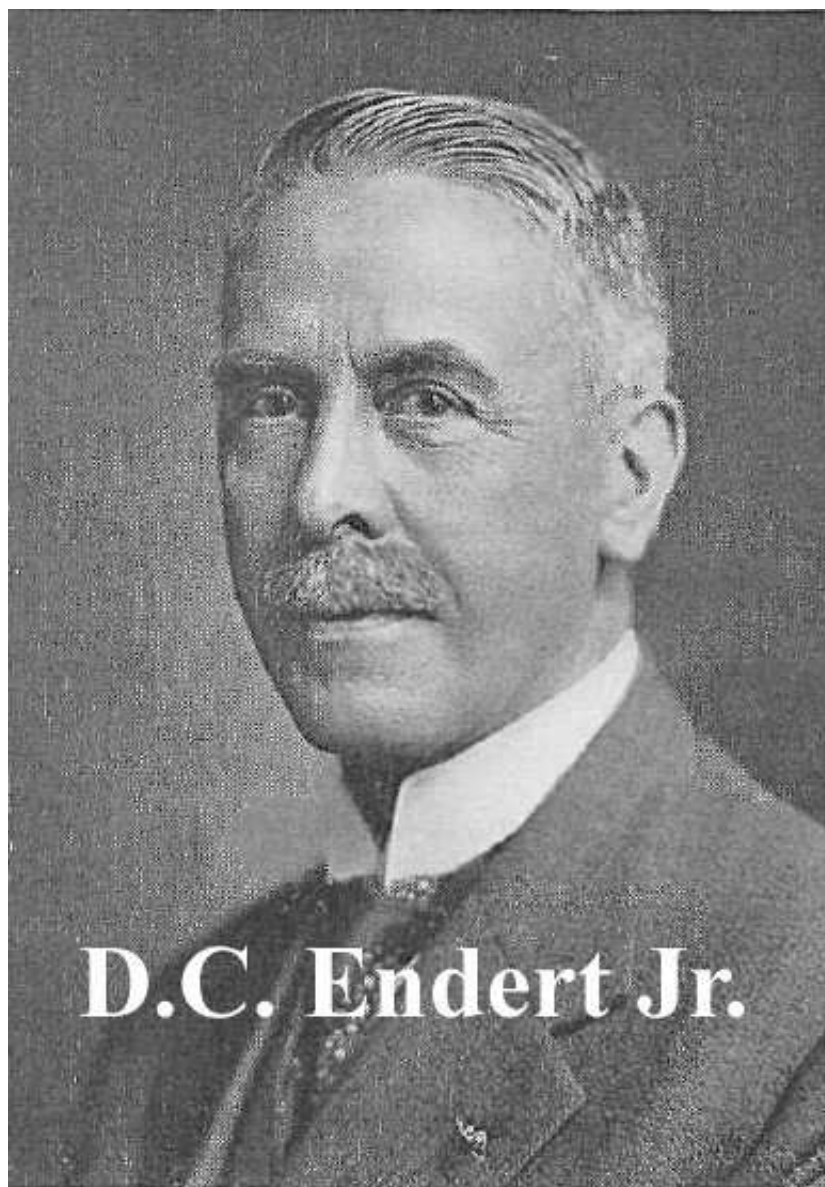


“Dirk Christiaan Endert Jr.”

<http://www.iisg.nl/ondernemers>



Endert Jr., Dirk Christiaan

Directeur van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, gedelegeerd commissaris van de Scheepsbouw Maatschappij „Nieuwe Waterweg" en directeur van de Bouwmaatschappij „Heyplaat".

Geb. 30 Jan. 1879 te Heemstede, als zoon van Dirk Christiaan E., geb. te Amsterdam op 29 Aug. 1847, één onzer technische pioniers, op 72-jarigen leeftijd in 1919 gepensionneerd als hoofd-ingenieur van de Gemeente Waterleidingen te Amsterdam, overl. te Haarlem op 15 Oct. 1933 (zie Ing. 24

Nov. 1933), en van Johanna Margaretha Wolter, geb. te Amsterdam 11 Mrt. 1850, overl. te Haarlem 4 Nov. 1934.

Geh. te Amsterdam op 9 Juni 1910 met Sophia Maria Ooms.

Kinderen: Dirk Christiaan Med. Cand., geb. 23 Juni 1911; Sophia Maria, Med. Vet. Cand., geb. 18 Mei 1915 en Jan Theodorus, geb. 23 April 1920.

E. bezocht de 5-j. H.B.S. te Haarlem en legde in 1898 het eindexamen af.

Opgegroeid op een ver van de stad gelegen eenzame plaats, had hij buiten de schooluren van jongsaf geleefd temidden van het waterleidingbedrijf met zijn machine- en filterinstallaties en kanalenaanleg.

Hij had groote uitbreidingswerken zien uitvoeren, zoowel op bouwkundig, als op werktuigkundig gebied en had in zijn H.B.S.-vacanties medegeholpen in smederij en bankwerkerij.

Op 15 Aug. 1898 werd hij daar volontair, op 5 Juni 1899 betrad hij de stelplaats van de Ned. Fabriek te Amsterdam (het latere Werkspoor), dat toen nog onder de leiding stond van Strumpfler, nam 's avonds les in Werktuigbouw, werd op 15 Sept. 1901 overgeplaatst naar het Constructiebureau en op 28 Nov. 1902 door den nieuwen directeur, J. Muysken, aangewezen om „zich bij de Augsburger Maschinenfabrik op de hoogte te stellen van den bouw, de constructie en het in werking stellen" van de daar toen reeds vervaardigde Dieselmotoren, keerde in Maart 1903 terug om bij Werkspoor als eerste hier te lande, den bouw van Dieselmotoren ter hand te nemen.

Begonnen met motoren van 12 en 15 P.K. per eenheid, bouwde hij reeds einde 1907 een snelloopenden Dieselmotor van 250 P.K. bij 240 omw. p. min., uitgevoerd als kastenmachine, welke vorm voor de latere uitvoeringen doorslaggevend is geworden.

Tevoren had hij, tegen het advies van de A.M.F. in, doch met medeweten van Muysken, de overstroamluchtconstructie vervangen door één met onafhankelijke luchtpomp, waardoor voorgoed een einde werd gemaakt aan de vaak voorkomende explosies der hoogedruk-luchtleidingen; had verschillende andere constructieve verbeteringen aangebracht en door woord en geschrift voor dit toen nog nieuwe werktuig jongeren opgevoed, propaganda gemaakt en het ingevoerd bij maalderijen, polderbemalingen, kleine electriche centrales, enz.

Onafhankelijk van de A.M.F. werden enkele jaren later de eerste scheepsdieselmotoren ontwikkeld voor de „San Antonio", „Cornelis" en „Vulcanus" en in 1910/11 door hem in de vaart gebracht. De motor voor de „Vulcanus" met een vermogen van 500 P.K. was voorzien van een omkeerinrichting patent Verloop en moet als de eerste werkelijke scheepsdieselmotor beschouwd worden.

Het motorschip „Selandia" met een motor van 1200 P.K., in Denemarken gebouwd, kwam eerst in Febr. 1912, dus bijna een jaar na de „Vulcanus", in de vaart.

Op 1 April 1912 werd hij benoemd tot chef van de machine werkplaats en hij deed, nog steeds in dienst van Werkspoor, in 1912/13 een reis naar Indië, en in 1914, hoewel niet meer verantwoordelijk voor de Dieselmotorconstructies, een reis naar de Zwarte Zee met de „Jules Henri”, een schip, waarvan de motoren aanvankelijk groote moeilijkheden hadden opgeleverd, en als laatste werkzaamheid ten behoeve van de Dieselmotoren, bracht hij op den dag van het uitbreken van den wereldoorlog, H.M. Kanonneerboot „Friso”, niettegenstaande dat de motoren nog niet proef gedraaid hadden, behouden over van Amsterdam naar Den Helder.

Op 1 Nov. 1914 ging hij over in dienst van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij als chef van de Afdeeling Werktuigbouw, en na den dood van M. G. de Gelder, op 27 Juni 1918 werd hij benoemd tot directeur, tezamen, met nu wijlen A.F.J. Dijkgraaf.

De Droogdok Mij. had in dien tijd, behalve over 2 dokken, de beschikking over een scheepsbouw- en machinefabriek, waar in hoofdzaak vracht- en tankschepen werden gebouwd. Het aantal hellingen bedroeg 4, de terreinoppervlakte 20 H.A.; het Tuindorp „Heyplaat”, gesticht op 14 Mei 1914, omvatte 300 woningen.

Op 14 Jan. 1925 werd de „Nieuwe Waterweg” overgenomen.

Op 19 Mei 1932 overleed Dijkgraaf, waarna de onderdirecteur, Ir. A. Knape, op 9 Juli 1932 mede tot directeur werd benoemd.

Het bedrijf omvat thans 7 droogdokken, 14 hellingen, beslaat 66 H.A., terwijl het Tuindorp is uitgegroeid tot 435 woningen, 3 scholen, 3 kerkgebouwen, enz.

Behalve vracht- en tankschepen, zijn nu ook gebouwd marinevaartuigen en passagiersschepen, waarvan de „Nieuw Amsterdam” algemeene bekendheid verwierf.

De ontwikkeling van dit bedrijf heeft voor zijn Directie en staf voortdurend reizen noodig gemaakt, niet alleen door geheel Europa, doch ook in Amerika, voor het stichten van agentschappen, het aanknoopen van connecties, enz. De uitbreidingen, welke het bedrijf heeft ondergaan, maakten, het voortdurend gereed hebben van steeds verder gaande plannen noodzakelijk, en bracht met zich mede het tijdig verwerven van voldoende terrein en het voeren van een op een verre toekomst gericht financieel beheer.

E. verkreeg voor zich zelf of in samenwerking met anderen verschillende patenten, waarvan één der eerste betrekking had op een klinkinrichting voor het te water laten van schepen; van meer algemeen belang werden een patent op een éénmansponsmachine en een op een gasdevourer.

E. is lid geweest van allerlei besturen en commissies op industrieel gebied, o.a. van den Metaalbond, het Normalisatiebureau, Centraal Overleg, Ziekengeldverzekering, Vakonderwijs voor Jongens, Middelbaar Technisch-

Onderwijs, en is nog voorz. van het Hoofdbestuur der Ver. v. Techn. op Scheepvaartgebied en van het Holl. Comité Lloyds Register of Shipping, v.h. Bestuur der Vereeniging „De Ambachtsschool" te Rotterdam; van het Algemeen Bestuur der Ver. v. Metaalindustrieelen en van den Raad van Beheer der Stichting „Het Nederlandsch Scheepsbouwkundig Proefstation" te Wageningen.

Onderscheidingen: ridder in de orde van den Nederl. Leeuw, officier in de Orde van Oranje Nassau, enz.

„De Landkant", Koepelweg 10, Noordwijk aan Zee.

D.C. Endert Jr. overleed op 30 maart 1951, zie het personeelsblad “De Wekker” hierover: <http://www.shipmotions.nl/RDM/RDM-PB/PB-1951-04.pdf>.

Noot:

Zie ook bouwnummer 290, het bij de RDM gebouwde researchvaartuigje voor het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation (nu het MARIN), dat naar hem genoemd is: <http://www.shipmotions.nl/RDM/RDM/RDM-290.html>. Het scheepje werd ruim een jaar na zijn dood op 8 mei 1952 door zijn toen 8-jarige kleinzoon D.C. Endert te water gelaten.