

HET SCHIP

14-daagsch Tijdschrift voor Scheepsbouw en Scheepvaart
waarin opgenomen het Maandblad „SCHEEPSBOUW EN SCHEEPVAART”.

Gemeenschappelijk orgaan van
de Vereeniging van Technici op Scheepvaartgebied,
het Scheepvaartkundig Instituut en Museum
en den Centralen Bond van Scheepsbouwmeesters in Nederland

Redactie: Prof. J. C. Andriessen, Ir. A. van Driel en P. S. van 't Haaff

Medewerkers: Ir. J. C. Arkenbout Schokker; Ir. L. Boschart; Ir. F. Muller van Brakel; Prof. Ir. D. Dresden; W. A. Engelbrecht; Ir. M. F. Gunning; Dr. M. D. Hage; Mr. F. W. A. de Kock van Leeuwen; Prof. P. Meyer; D. Schouten Hzn.; C. Vermeij; Ir. G. Visser Pzn.; A. Vosmaer; Prof. E. Vossnack; Mr. A. J. M. van Wessem e. a.

Directeur: J. Moorman

Redactie en Administratie: Amalia van Solmsstraat 2-8, Den Haag, Telefoon 71620

ABONNEMENT: Binnenland f 4.— per kwartaal, Buitenland f 25.— per jaar. Losse nummers f 1.—. ADVERTENTIËN 40 cent per regel. Bij contract verlaagd tarief.

HET 25-JARIG BESTAAN VAN DE ROTTERDAMSCH DROOGDOK-MIJ.

Vijf en twintig jaren zijn verlopen sinds de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij werd opgericht.

Vijf en twintig jaren van hard werken en moeizamen arbeid om haar te brengen op de hoogte, waarop zij nu staat, om haar te verzekeren den goeden naam, dien zij zich niet alleen in Rotterdam, doch ook ver daarbuiten verworven heeft.

Thans, nu op Zaterdag 22 Januari a.s. feestelijk de oprichtingsdag zal worden herdacht, komen onwillekeurig weer in de gedachte de periode der moeilijke aanvangsjaren en de tijd van haar verdere ontwikkeling tot den bloei, waartoe zij tenslotte gekomen is.

Dat haar pad niet uitsluitend over rozen is gegaan, het spreekt wel vanzelf. Vooral in de eerste jaren van haar bestaan heeft zij te kampen gehad met drukkende zorgen en schier onoverkomelijke moeilijkheden, maar met des te meer voldoening kan thans worden teruggezien op hetgeen, teleurstellingen en tegenslagen ten spijt, in de jaren van haar bestaan tot stand is gebracht.

Vóór 1902 beschikte Rotterdam slechts over Gemeentelijke Dokken, welke op grooten afstand van de diverse reparatiebedrijven gelegen waren.

Het in 1902 genomen initiatief tot oprichting der Maatschappij is voortgesproten uit het juiste inzicht, dat het scheepsreparatiebedrijf slechts tot bloei kan worden gebracht, indien de ondernemer beschikt over eigen dokken in de onmiddellijke nabijheid der reparatiewerkplaatsen.

De groote moeilijkheid was om geschikt terrein te vinden, doch met medewerking van den Staat gelukte het op de Heyplaat 10 hectaren grond te verkrijgen. Deze grond was weliswaar ver van het toen bebouwde centrum gelegen, doch deze omstandigheid is later de verdere uitbreiding ten zeersten goede gekomen.

Onder de persoonlijke leiding van den eersten Directeur, den heer M. G. de Gelder, werd een aanvang gemaakt met het graven der dokhaven, het ophoogen van het terrein, alsmede met den bouw der eerste dokken en werkplaatsen, welke laatsten toen een oppervlakte van slechts 3600 m² besloegen.

Deze aanvangswerkzaamheden vorderden ongeveer 1½ jaar tijds; gedurende die periode behield men zich op het terrein

aan den Westzeedijk der oude Maatschappij „De Maas”, welke in zekere mate de voorgangster der thans jubileerende onderneming is.

Na aankomst der dokken aan de nieuwe werf op resp. 13 Juli en 3 Sept. 1903, kon eindelijk met het bedrijf op het nieuwe terrein worden begonnen. De eerste dokkingen hadden resp. 18 Aug. en 30 Dec. 1903 plaats. Op 3 Oct. van hetzelfde jaar werden de dokken in tegenwoordigheid van verschillende autoriteiten, door Z.Exc. Mr. de Marez Oyens, Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, feestelijk geopend, en werd dezen, na daartoe bekomen machtiging van Z.K.H. den Prins der Nederlanden, den naam van „Prins Hendrik Dokken I en II” gegeven.

Aan het einde van het jaar 1904 waren de werkzaamheden zoo ver gevorderd, dat het oude terrein geheel kon worden verlaten.

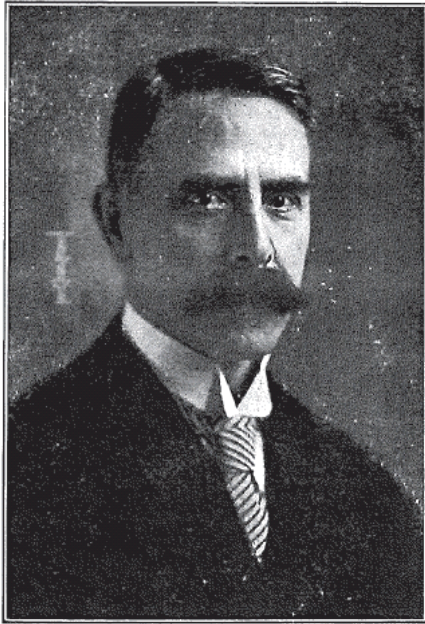
Aanvankelijk was de financieele positie der Maatschappij allesbehalve rooskleurig en zij had met groote moeilijkheden te kampen om voldoende, en vooral om geregeld, werk te verkrijgen. Derhalve werd in 1905 besloten aan het reparatiebedrijf nieuwbouw, welke tot dan slechts enkele zeer kleine scheepjes omvatte (waarvan de eerste, de *Maria*, slechts 80 ton mat), op grooter schaal toe te voegen en daarvoor een behoorlijke helling te bouwen.

In dat zelfde jaar bekwam de Maatschappij van de firma Jos. de Poorter de opdracht tot het bouwen van de *Alwina*, groot 1850 ton. De hellingbouw werd geleidelijk tot drie stuks uitgebreid, waarop schepen tot 5000 ton gebouwd werden, terwijl diverse werkplaatsen allengs konden worden bijgeplaatst.

In deze periode steeg het aantal dokkingen van 145 tot 175 per jaar met resp. 300.000 tot 400.000 bruto reg. ton en 500 tot 600 dokdagen.

Het stemt tot voldoening, dat het nieuwe bedrijf zich in de Koninklijke belangstelling mocht verheugen. Op 31 Maart 1908 viel de Maatschappij de hooge eer te beurt, dat haar fabriek en dokken door H.M. de Koningin, vergezeld van Z.K.H. den Prins, bezichtigd werden.

Het reparatiebedrijf bleef wisselvallig, daar het nog geheel was aangewezen op de schepen, welke in Rotterdam thuis



D. C. Enderi Jr.
Directeur der Rotterdamsche Droogdok Mij.

hoorden, of om andere redenen die haven vanzelfsprekend aandeden; het bleek nog niet mogelijk intensief en met succes te concurreren met buitenlandsche ondernemingen, welke hun kracht over de geheele wereld konden ontplooiën. Toch viel er, dank zij de toevoeging van nieuwbouw, geleidelijke opbloei waar te nemen, zoodat in 1909 een 4e helling kon worden bijgebouwd.

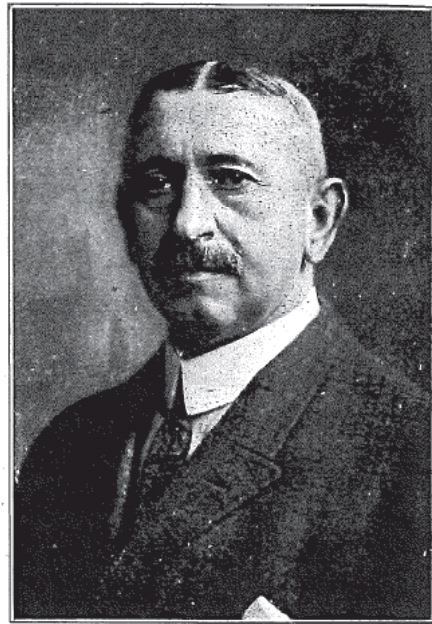
In het daarop volgende jaar werd voor de eerste maal een opdracht voor den bouw van een schip van veel grootere afmetingen verkregen, en wel van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” voor het s.s. *Kambangan*, waarvoor een helling van 450' gebouwd en zwaardere werktuigen en drijvend materieel aangeschaft moesten worden, terwijl verdere uitbreiding der werkplaatsen noodzakelijk werd.

In verband daarmee werd in 1911 het aandeelenkapitaal, oorspronkelijk groot *f* 1.000.000, uitgebreid tot *f* 1.500.000, terwijl het in 1912 op *f* 2.000.000 gebracht werd.

De terreinen werden in 1913 uitgebreid met een oppervlakte van 4 ha, verscheidene fabrieksgebouwen werden gebouwd, waardoor deze weldra een oppervlakte van 14.000 m² besloegen.

In die jaren verkeerde de scheepvaart in een bij uitstek gunstig stadium, hetgeen met een steeds stijgende vraag naar nieuwbouw gepaard ging.

De personeelssterkte van aanvankelijk 300 man was gestegen tot plm. 1000 man, doch het bleek uiterst moeilijk om aan de steeds grootere vraag naar geschikte arbeiders te voldoen. Dientengevolge deed zich, naar mate het bedrijf een grootere vlucht nam, de wenschelijkheid gevoelen om een gedeelte der beampten en arbeiders in de onmiddellijke nabijheid der werf te huisvesten. Daartoe werd tegen het einde van 1913 een stuk terrein in erfpacht verkregen en kon met den bouw worden begonnen, welke zich sindsdien heeft uitgebreid tot een tuindorp van sociale en architectonische beteekenis in den lande. Den naam „Heyplaat” heeft het dorp te danken aan den aloude naam van den grond, waarop het is gesticht. Ten behoeve van deze stichting werd door de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij op den 14den Mei 1914 een dochtermaatschappij opgericht, genaamd de N.V. Bouw Mij. „Hey-



A. F. J. Dijkgraaf.
Directeur der Rotterdamsche Droogdok Mij.

plaat”, met een kapitaal van *f* 300.000, dat zich geheel in het bezit der Rotterdamsche Droogdok Maatschappij bevindt.

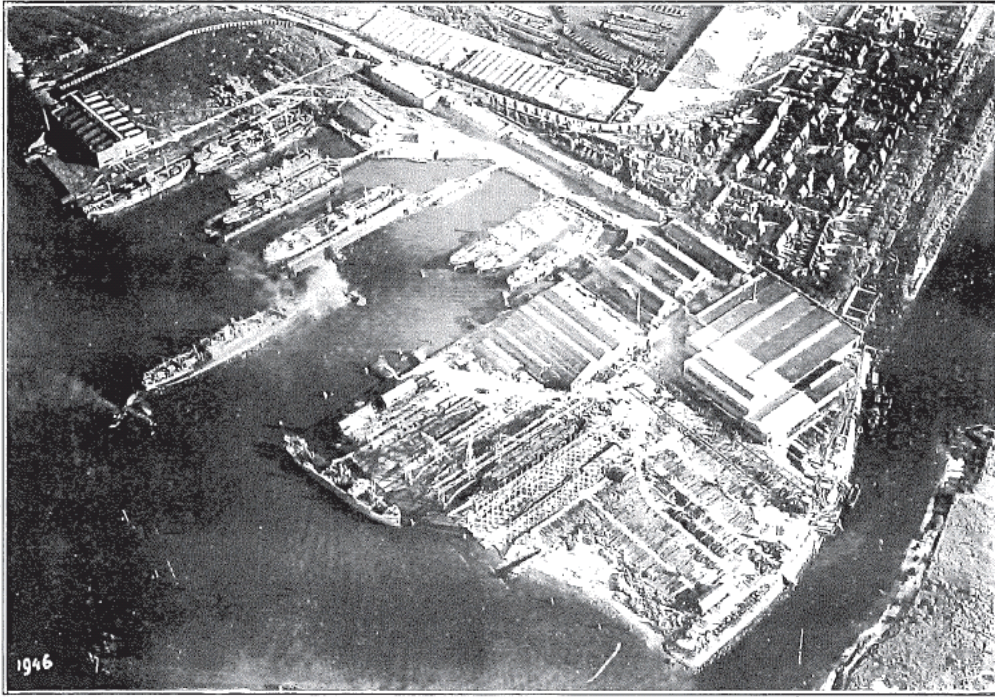
Het dorp, dat aan het einde van 1914 bestond uit 111 panden met 125 woningen, alsmede een warenhuis en vergaderzaal, omvat thans 357 arbeiders- en 15 ambtenaarswoningen, benevens 7 winkelhuizen, twee schoolgebouwen, een bewaarschool, een ontspanningsgebouw met kinderspeeltuin en twee kegelbanen, een jonggezellenhuis, een bibliotheek, een waschen badinrichting en een zwembad, zoodat het aan alle eischen van den modernen tijd geheel voldoet.

Inmiddels was besloten tot moderniseering der hellingsuitrustingen, waartoe diverse kraanbanen met electricische hijschkransen gebouwd werden, welke zoo goed voldeden, dat zij tot voorbeeld gestrekt hebben voor vele andere scheepsbouwbedrijven.

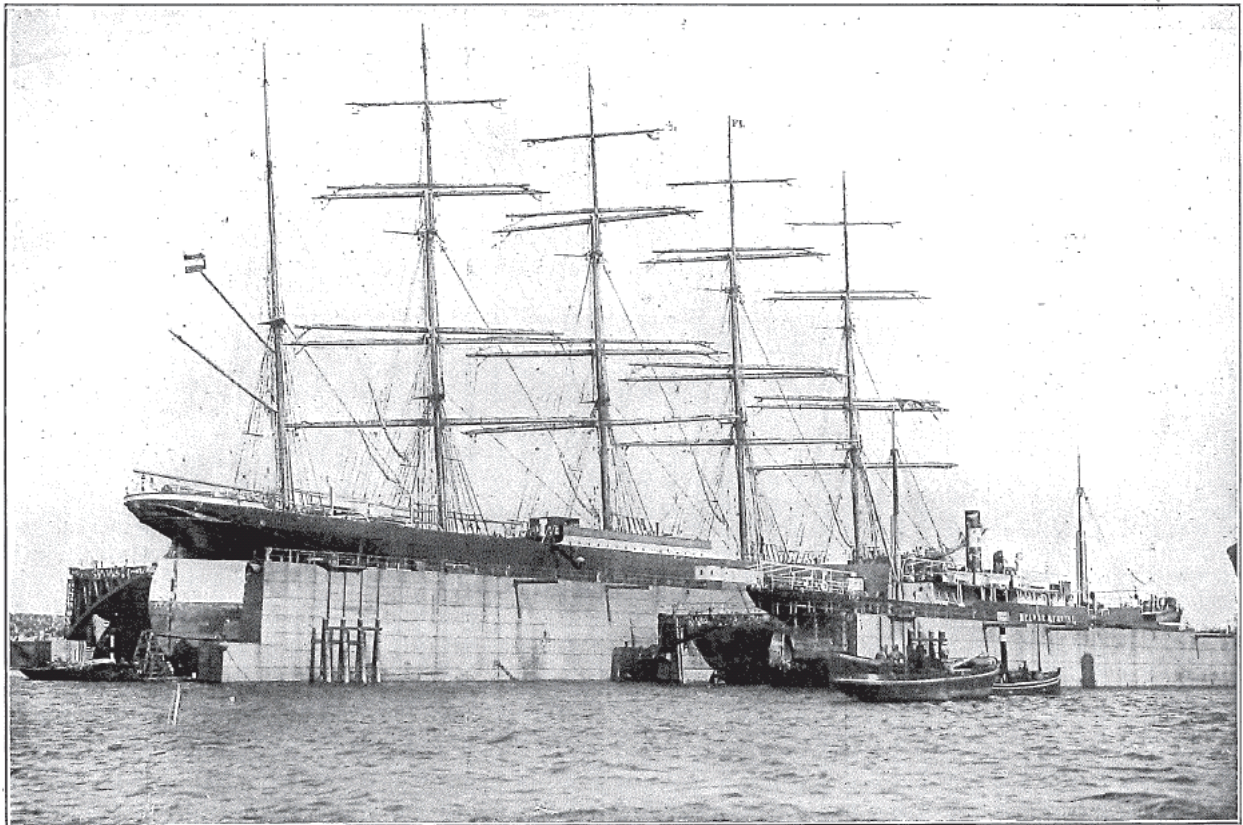
In Augustus 1914 brak de wereldoorlog uit en daarmee werd geopend het tijdperk van ontwrichting, dat ook op de reparatie- en scheepsbouwindustrie zijn funesten invloed heeft doen gelden. De reparatie-opdrachten verminderden, stegen weer eenigermate in 1915, totdat aan het einde van 1917 het reparatiebedrijf vrijwel geheel kwam stil te liggen. Desniettenstaande werd de verdere aankoop van terrein tot 20 ha voortgezet, en had een verdere uitbreiding van het aandeelenkapitaal tot *f* 2.500.000 plaats. Ook met de uitbreiding der fabriek werd voortgegaan, tot ook dit in 1916 tot stilstand kwam.

Aanvankelijk namen de nieuwbouwopdrachten na het uitbreken van den oorlog toe, doch in het begin van 1917 moest ook deze tak van het bedrijf wegens gebrek aan materiaal geheel worden stopgezet. 1918 Zag de werf bijna tot absoluten stilstand gebracht, aan nog geen 300 man kon werk verschaff worden, terwijl voor de overige werklieden een steunregeling moest worden getroffen. In de geheele maand Augustus van het jaar 1918 werd zelfs geen enkel schip gedokt.

Op den 2den Mei van hetzelfde jaar trof de Maatschappij een gevoelige slag door het overlijden van den Directeur, die sinds de oprichting der Maatschappij al zijn krachten in dienst harer belangen gesteld had. Zijn helder verstand had haar van het begin af in de juiste richting geleid, en menig probleem

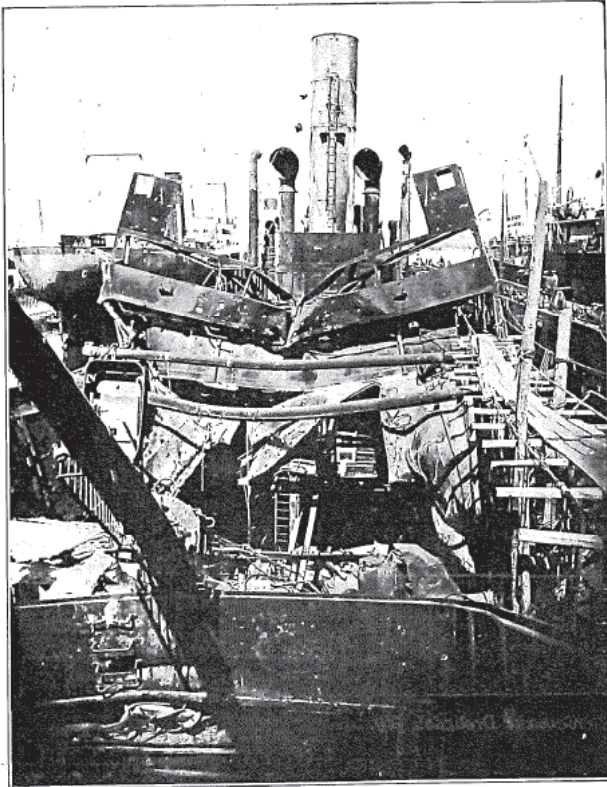


Luchtfoto van de werf der Rotterdamsche Droogdok Mij.



De werf der Rotterdamsche Droogdok Mij. in 1904.

Peterson



s.s. „Victorieux“.

tot oplossing gebracht, dat aanvankelijk onoverkomelijk scheen; zijn juist financieel beleid den grondslag gelegd tot lateren opbloei. De naam M. C. de Gelder zal daardoor ook in de verre toekomst in de Maatschappij blijven voortleven.

De algemeene vergadering van aandeelhouders van 27 Juli 1918 benoemde daarop tot Directeuren de heeren A. F. J. Dijkgraaf en D. C. Endert Jr.

De President-Commissaris, Oud-Minister Ph. W. van der Sleyden, in wiens bekwame handen niet alleen de leiding van het Bestuur van den aanvang af had berust, doch die ook voor de oprichting zelve reeds het grootste aandeel had genomen in de voorbereidingen en hand in hand met de Directie steeds zijn groote gaven en invloed aan den opbouw ten goede had doen komen, zag zich genoodzaakt in dienzelfden tijd om gezondheidsredenen ontslag te nemen; hij werd op den 17den September 1918 opgevolgd door den heer H. de Jongh, die reeds vanaf de oprichting der Maatschappij zitting had in het Bestuur.

Was na het overlijden van den heer De Gelder voor korten tijd aangestuurd op samengaan met anderen, weldra hernam de Maatschappij weer haar eigen koers. Aanvankelijk nog met groote bezwaren. Niet minder dan 12 schepen wachtten op afwerking; materiaal voor nieuwbouw noch voor reparatie was voorhanden. Doch toen op 11 November 1918 de oorlog ten einde liep, waren de voorbereidende maatregelen reeds zoover gevorderd, dat nog voor het einde van het jaar de eerste platen op de werf aangevoerd werden. Einde Februari 1919 waren wederom 600 man te werk gesteld; voor het jaar ten einde liep was de arbeiderssterkte tot 2000 man gestegen.

Daardoor was het mogelijk in datzelfde jaar nog van de achterstallige schepen het grootste deel af te leveren, nadat met de betreffende reederijen een voor beide partijen aanvaardbare, financieele oplossing getroffen was, en verschei-

dene nieuwe orders bij te boeken. Ook de reparatie-afdeeling werd weer met kracht ter hand genomen, waarbij in de eerste plaats het oog op het buitenland werd gericht. In alle voorname havenplaatsen werden vertegenwoordigers aangesteld en als eerste zichtbaar resultaat daarvan kon de *Victorieux*, een schip, dat tijdens den oorlog door beschieting en brand zwaar beschadigd was, de dokhaven der Maatschappij binnengesleept worden.

In den boemtijd van 1920—'21 kon onmogelijk aan alle aanvragen voor nieuwbouw worden voldaan. Wel werd nog een 7de helling bijgeplaatst en verdere uitbreiding gegeven aan fabrieksgebouwen en inrichtingen, terwijl het aantal werklieden, gedeeltelijk uit het buitenland verkregen, tot ruim 3000 werd opgevoerd. Voor het reparatiebedrijf bleek vergroting van de haven dringend noodzakelijk. In verband daarmee werden 8 ha terrein bijgekocht, terwijl bij het intreden der malaise in den nieuwbouw besloten werd in eigen beheer een 3de droogdok bij te bouwen om door uitbreiding van het reparatiebedrijf het tekort aan nieuwbouw te compenseeren. Inmiddels had de invoering van de 48-urige werkweek de bedrijfskosten zóó buitenmate bezwaard, dat om met het buitenland te kunnen blijven concurreeren een algemeene loonsverlaging een gebiedende noodzakelijkheid werd. Deze kon echter niet dan ten koste van hevigen strijd worden doorgevoerd.

1922 Bracht verderen achteruitgang van den nieuwbouw, doch deze tijd werd benut voor reorganisatie en verder moderniseering, resp. completeering der scheepsbouw-inrichting, terwijl ook voor de afdeeling werktuigbouw verschillende werkplaatsen bijgezet en nieuwe gereedschappen aangeschaft werden.

Het 3de dok, in het begin van 1923 gereed gekomen, droeg in belangrijke mate ertoe bij om, niettegenstaande de malaise, het mogelijk te maken tenminste de kern der arbeiders op doelmatige wijze met reparatie-arbeid aan den gang te kunnen houden. Het aantal dokkingen per jaar steeg weldra tot 200 met 750.000 bruto reg. ton.

Z.K.H. Prins Hendrik der Nederlanden stond toe dit 3de dok „Prins Hendrik Dok No. 3“ te noemen, toen Z.K.H. op 31 Mei 1924 fabriek en werkplaatsen der Maatschappij wederom met een bezoek vereerde en aldus andermaal van Zijn hooge belangstelling in dit bedrijf wilde doen blijken.

Eén jaar te voren, op den 20en April, leed de Maatschappij ten derden male een groot verlies door het overlijden van den heer H. de Jongh, die gedurende 21 jaren op zoo voortreffelijke wijze het bedrijf geschraagd had. Allen, die het voorrecht gehad hebben hem te mogen kennen, zullen in eerbiedige herinnering bewaren de nagedachtenis aan den man, die, zelve nimmer zwaarmoedig, steeds met groote beminlijkheid en kalme vastberadenheid hulp verleende en leiding gaf, waar die noodig was.

Kort na zijn verscheiden trad de heer J. C. Veder op als President van den Raad van Commissarissen.

1924 Bracht de eerste teekenen van opleving na de langdurige malaise. Er ontstond eenige vraag naar tankschepen en door zich daarin ten volle te specialiseeren, was het mogelijk den nieuwbouw wederom van eenig meerder werk te voorzien. Uitbreiding der reparatie-relaties werd gestadig voortgezet. Tot zelfs uit Australië over een afstand van 12000 mijl werd een zwaar beschadigd schip naar de werf gesleept om eenige maanden later de haven geheel hernieuwd te verlaten.

Vóór het einde van dit jaar deed zich de gelegenheid voor alle aandeelen der N.V. Scheepsbouw Maatschappij „Nieuwe Waterweg“ te verwerven en daarmee de mogelijkheid de dokcapaciteit te verdubbelen. Deze overname, welke voor de toekomst zeer verstrekkende gevolgen kan hebben, kreeg op 14 Januari 1925 definitief haar beslag.

Door steeds te trachten de uitgebreide cliëntèle in alle

opzichten te bevredigen, was het de Maatschappij — mede ten gevolge daarvan — mogelijk ook voor deze grotere werkgelegenheid voldoende emplooi te vinden, zoodat in 1926 het aantal dokdagen in totaal steeg tot 1800 met 1.800.000 bruto reg. ton.

De afdeling nieuwbouw zocht naar verdere aanpassing aan de voortdurende malaise en begon zich toe te leggen op het bouwen van passagiersschepen; nadat tot volle tevredenheid der opdrachtgevers een klein passagiersschip was gebouwd, opende zich de mogelijkheid ook voor groote schepen mede te dingen met het resultaat, dat een schip van 420' en één van 540' bouwlengte, met resp. 14.000 en 18.000 ton draagvermogen, geboekt konden worden.

De oppervlakte van de terreinen bedraagt nu in totaal 62 ha met een bebouwd oppervlak van 76.000 m² (tegenover 10 ha en 3600 m² bij den aanvang).

Het totaal der op beide werven gebouwde schepen bedraagt 142, met een totaal draagvermogen van nagenoeg 1.000.000 ton.

In de dokken werden het eerste jaar behandeld 75 schepen, in het laatste jaar rond 600 schepen, in totaal 5000 schepen met een totaal draagvermogen van 27.000.000 ton, terwijl de in totaal behandelde schepen 12.000 bedroegen, met een totaal draagvermogen van rond 68.000.000 ton, hetgeen gelijk staat met de gezamenlijke Europeesche koopvaardijvloeten.

Aan loonen en salarissen werd in totaal uitbetaald ruim f 60.000.000; het eerste jaar niet meer dan f 190.000, het laatste niet minder dan f 6.500.000, dat wil dus zeggen ruim 1¼ ton per week.

Dat het mogelijk is geweest, nadat de eerste slechte jaren voorbij waren, den nadien zich voordoende moeilijkheden en teleurstellingen het hoofd te bieden en het bedrijf rendabel te houden en zelfs geregeld uit te breiden, is in de eerste plaats daaraan toe te schrijven, dat onder alle omstandigheden steeds gezorgd is voor zeer ruime afschrijvingen en reserves, voor dat tot verdere uitbreidingen overgegaan werd.

Niettegenstaande de groote sommen, welke aan deze uitbreidingen en aan de geregelde modernisering der outillage zijn ten koste gelegd, is het aandeelenkapitaal niet hooger gestegen dan tot f 5.000.000 en zelfs in de moeilijkste jaren was het mogelijk steeds een behoorlijk dividend uit te keeren. Bovendien konden in de laatste jaren geregeld 4000 à 5000 menschen te werk gesteld worden, die wederkerig mede genoten van de behaalde resultaten.

De Maatschappij staat zoowel door haar moderne inrichting als door haar sterke finantieele positie er zeer gunstig voor en er mag dan ook niet getwijfeld worden, of deze positie kan ook in de toekomst gehandhaafd blijven.

Het Schip, 21 januari 1927.