

# Machinefabriek-en-scheepswerf-van-P.-Smit-jr.-N.V.-bestaat-100-jaar - 1871-1971 - (1971)

*Sieth Delhaas*

Het Zuiden, 16 december 1971

## Inleiding

Geen dure recepties of feestelijkheden ter gelegenheid van het honderdjarige bestaan van Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. NV aan de Stadionweg te Rotterdam. Slechts een persoonlijk schrijven aan alle personeelsleden (ca. 1200), gepensioneerden en weduwen van gepensioneerden ( $\pm$  700) met de mededeling, dat zij ter gelegenheid van dit eeuwfeest f 150 zullen krijgen.

“Ik vond dit veel leuker. Houd je recepties, dan gaat alles in één klap op. Ik zie het ook als een blijk van waardering voor het personeel, maar ook voor de gepensioneerden. Het lijkt me, dat die zo’n extraatje best kunnen gebruiken. Ik heb er bijzonder op aangedrongen, dat vooral ook de weduwen van gepensioneerden er in zullen delen. Het is geloof ik, heel goed aangeslagen”, constateert ir. J.J. Trouw, sinds 1964 directeur van het bedrijf, vergenoegd. “We krijgen een stroom van brieven binnen.”

De heer Trouw vertelt van een met forse hand geschreven brief van een 88-jarige: “Ik ben in 1895 met 12 jaar op de werf gekomen en op mijn dertiende jaar heb ik het 25-jarig jubileum van Piet Smit meegevierd.” Een leuke reactie van de, voor zover bekend, oudste nog in leven zijnde werknemer.

De eeuwfeestcommissie, die anderhalf jaar geleden werd benoemd heeft dus niet zo veel werk behoeven te verrichten. In die tijd legde juist de ons nog vers in het geheugen liggende staking heel Rotterdam lam. Geen tijd. meende men, om zich te gaan voorbereiden op feestelijkheden.

## Historisch overzicht

Wél is er gelegenheid van dit gedenken een “Extra Contact” (personeelsblad van het bedrijf) verschenen in een fel oranje omslag. De inhoud geeft een historisch overzicht van de onderneming. Geen werk waarmee de feestcommissie zich anderhalf jaar lang heeft moeten aftobben om hals over kop allerlei oude paperassen na te snuffelen naar juiste data en gegevens. Er is één man in het bedrijf, die zo niet alles, maar dan toch onnoemelijk veel weet van “Piet Smit”, zoals de werf in de volksmond heet. Deze hobbyist is de heer S.G. Steenwijk, reeds 21 jaar hier werkzaam. Toevalligerwijs las hij circa dertien jaar geleden een artikel over “De familie der Smitten”, wat de aanleiding werd voor zijn verzamelwoede. Negen dikke folioboeken bevatten alle mogelijke gegevens. De stamboom van Piet Smit heeft hij tot 1600 kunnen uitknobbelen. Of hij het daarbij zal laten? Dat deze man op dit punt hardnekkig is, blijkt wel duidelijk uit de zekerheid die hij nog slechts kort geleden heeft kunnen verschaffen over de juiste stichtingsdatum. Jarenlang was dit een duister punt. Eén datum, als eerste genoemd, was afkomstig van een opdracht uit een oud orderboek, namelijk 30 september 1871. Een andere, 2 januari 1872 was afkomstig uit een advertentie in de NRC van die datum,

waarin werd aangekondigd dat op die dag P. Smit de werf van zijn oom Joost Pot te Slikkerveer had overgenomen. Tot plotseling de heer Steenwijk, die met zijn hobby niet aan de weg timmert, met de enig juiste datum kwam aandragen: 31 augustus 1871. “Jarenlang heb ik zitten snuffelen. Ik wist, dat het in de tweede helft van 1871 geweest moest zijn, maar de exacte datum rolde er niet uit”, vertelt de heer Steenwijk van zijn moeizame naspeuren.

*De oprichter van de werf, de heer P Smit jr., die leefde van 1848 tot 1913*

”Ik informeerde bij Kamers van Koophandel, maar niemand kon mij een tip geven. Eindelijk gaf ik de moed op”. Toch liet het hem niet met rust, dat hij juist het belangrijkste, de stichtingsdatum, niet wist. Met het eeuwfeest in zicht heeft hij waarschijnlijk toch weer nieuwe moed gevat, want na hernieuwde pogingen belandde hij onlangs bij ‘s Rijks belastingen, Hypotheken en Kadaster, te Dordrecht, waar hij zijn grote ontdekking deed. Uit dit lang gezochte document bleek, dat op “den eenendertigsten Augustus achttienhonderd ééenzeventig de Heer Joost Pot verklaarde te hebben verkocht aan den heer Pieter Smit Pieterszoon eenen sloopstimmerwerf bestaande in schuur, tuin, kade, balkgaten, erf en water, alles staande en gelegen te Ridderkerk aan den Eenigendijk nabij het Slikkerveer”.



Zo kon het gebeuren, dat binnen 14 dagen uit deze “voor het grijpen liggende” gegevens een extra jubileumnummer kon worden klaar gestoomd, dat nu niet slechts naar werknemers en gepensioneerden wordt gestuurd, maar ook naar vele tientallen relaties.

## Piet Smit

De vele positieve eigenschappen, die ir. Trouw schildert in het voorwoord van het historisch overzicht, waarmee de man Piet Smit begiftigd was, zoals een grote praktische en theoretische kennis van de scheepsbouw en een uitstekend zakelijk inzicht, moeten wel de oorzaak zijn geweest van zijn slagen als één der grootste scheepsbouwers van die tijd. Hij stichtte een bedrijf, dat ondanks twee wereldoorlogen en een malaiseperiode rond de dertiger jaren, waarin veel werven voor goed verdwenen, ook nu nog alle voorwaarden in zich heeft voor een langdurig voortbestaan. “Onder zijn bekwame leiding groeide de oprichter van de werf voorspoedig. Hij had een zintuig voor het vroegtijdig signaleren van nieuwe ontwikkelingen en stond daar steeds open voor de toepassing hiervan in zijn bedrijf. Het élan, dat hij ten toon spreidde en waarin vele anekdotes hun oorsprong vonden, wist hij op zijn personeel en later zijn opvolgers over te dragen”, aldus het voorwoord van de heer Trouw. Anecdotes, die nog voortleven rond de figuur van Piet Smit. De “kapitalistische eigenaar” placht op zijn werf te arriveren per rijtuig of stoomjacht. Het personeel had met de schipper afgesproken. “Als de baas aan boord is, wordt de vlag gehesen, dan werken we allemaal als hij arriveert”. Op een goede dag kreeg de grote baas argwaan en beval de vlag te strijken. De schipper, die moeilijkheden rook, protesteerde, dat dit niet stond als ‘mijnheer’ aan boord was. “Neer die vlag”, klonk het bevel. De rest laat zich raden. Piet Smit, die op 15-jarige leeftijd reeds wees was, is ook het leed in zijn. Huwelijk met zijn nicht Johanna Smit niet bespaard gebleven. Uit dit huwelijk werden twee blinde kinderen geboren, waarvan de laatste,

Eva Johanna in 1954 overleed. Op de werf wist men als de knopen van zijn jas, die tot zijn kin rijkten, tot boven toe gesloten zijn, is de stemming niet best, maar zijn de twee bovenste los, dan is de baas in een goede bui. Eens heeft hij het gepresteerd om een belastingambtenaar van de werf te laten gooien, omdat deze zonder zijn toestemming binnen was gekomen. Het proces dat daarop onvermijdelijk volgde, verloor hij glansrijk, maar hij bleef erbij, dat niemand zonder zijn toestemming op de werf iets te maken had.

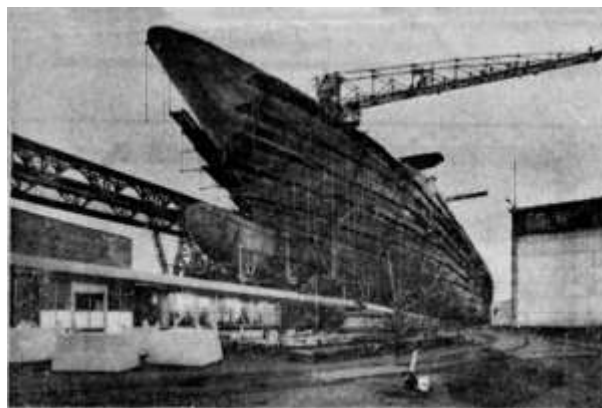
## Naamsveranderingen

‘Etablissements voor Scheepsbouw en Stoomwerktuigen’, zoals Piet Smit jr. zijn jonge bedrijf genoemd had, werd in 1890 omgezet in een naamloze vennootschap, genaamd “Scheepsbouw en machinefabriek de Industrie”. In dat jaar, toen de langverbeide bloeiperiode van de Rotterdamse zeevaart aanbrak, besloot hij zijn bedrijf van Slikkerveer naar Rotterdam te verplaatsen en in 1891 kocht hij de uiterwaarden onder de gemeente IJsselmonde, waar hij een jaar later toestemming kreeg tot het graven van een haven. In 1906 werd de naam van de werf gewijzigd in “Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr.”

In 1875 had Piet Smit ook een sleepboot op de rivier voor Rotterdam in de vaart gebracht. In verband met de goede uitkomsten van deze boot besloot hij tot de bouw van vier sleepboten en stichtte hij op 9 juli 1877 de “Slikkerveersche Sleepdienst”, waarvan de naam, tegelijkertijd met die van de werf in 1901 werd veranderd in “N.V. Nederlandsche Stoomsleepdienst”.

*De “Cunard Adventurer”, gebouwd bij de R.D.M., krijgt een zusterschip, dat momenteel op de helling van Piet Smit staat met het bouwnummer 666.*

Eind 1912 besloot Piet Smit Jr., bij gebrek aan opvolgers van zichzelf, zijn levenswerk, de machinefabriek en scheepswerf en de sleepdienst te verkopen. Als koper trad op een naamloze vennootschap onder voorzitterschap van de heer D.G. van Beuningen, directeur van het Rotterdamse filiaal van de Steenkolen Handels Vereeniging. De roep, die van beide ondernemingen uitging heeft ervoor gezorgd, dat na de verkoop géén veranderingen in de namen werden aangebracht. Ruim een half jaar, nadat hij zijn bedrijf had verkocht, in juli 1913, overleed Piet Smit Jr. op 64-jarige leeftijd. Tot aan haar dood in 1928 werd elk jaar op de verjaardag van mevrouw Johanna Smit, als huldeblijk aan de stichter, op één der hellingkranen de vlag gehesen.



Tijdens de eerste wereldoorlog werd er op de werf, die in 1913 een belangrijke uitbreiding had ondergaan niet meer voor Nederlandse rekening gebouwd. De werven van de oorlogvoerende landen waren overbelast. De vraag naar scheepsruimte was vooral in de jaren na 1914-1918 zo groot, dat alle Nederlandse werven volgeboekt raakten. Het arbeidersbestand dat in 1916 800 man bedroeg liep in 1921 op tot zelfs 1600 man. In dat jaar echter sloeg de conjunctuur plotseling om, maar dit was slechts van tijdelijke aard. En zoals de heer Steenwijk in zijn overzicht vermeldt, konden de jaren 1925 tot 1929 ‘normale jaren’ worden genoemd.

Die verbetering van de conjunctuur in 1925 lag voor de werf van Piet Smit wel in het verkrijgen van de opdracht voor de bouw van een ijsbreker voor het Finse gouvernement, die later de “Jaakarhu” (ijsbeer) zou worden genoemd. De heer Trouw vertelt hierover: “Het directielid hier kreeg op een goede dag van het directielid, dat zich in Finland bevond voor het verwerven van de opdracht, een prentbriefkaart toegestuurd. Daarop stond een hondje, zoals ze ze in die dagen zo grappig tekenden met schrammen en pleisters op zijn snoet. Deze kaart met de handtekening van zijn medewerker erop sprak boekdelen over de manier waarop hij het contract had gekregen.”

“Een technisch drama” noemt de huidige directeur de bouw van de ijsbreker, waarmee men in dit gedeelte van Europa totaal geen ervaringen had. Het was een formidabel schip, dat in een dramatische tijd werd gebouwd, waarin stakingen en loonsverlagingen plaats hadden. Ondanks tegenslagen had men zich met de bouw van deze ijsbreker voor de zoveelste keer waar gemaakt. Resultaten hiervan waren opdrachten van vooraanstaande Nederlandse rederijen met o.a. enkele passagiersschepen.

De daarop volgende malaisetijd en de bezettingsjaren is de werf van Piet Smit, zij het niet zonder kleerscheuren, toch doorgekomen.

## Japanse bedreiging

In de naoorlogse hoogconjunctuur in de Nederlandse scheepsbouw heeft Piet Smit een aanzienlijk deel gehad. Bekende Nederlandse reders verstrekten opdrachten. Het is ondoenlijk de tientallen namen te noemen van voor iedere Nederlander bekende schepen, die op oehellingen aan de Stadionweg werden gebouwd. Als hoogtepunt in 1957 willen we toch even noemen de bouw van het motorvracht- en passagiersschip “Prins I der Nederlanden” voor rekening van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij. De doopplechtigheid werd verricht door H.M. Koningin Juliana, vergezeld van Z.K.H. Prins Bernhard. Maar liefst drie minister-presidenten woonden de plechtigheid bij; dr. W. Drees en de premiers van Suriname en de Nederlandse Antillen. Toen ir. J. B. Giljam aan het slot van de doopplechtigheid Hare Majesteit als herinnering een kristallen presse-papier wilde aanbieden vervolgde hij zijn toespraak, tot grote hilariteit van de omstanders: “Ik zou het u willen geven, maar het staat nog boven... Neemt u mij niet kwalijk”. Onder gelach van de toehoorders aanvaardde de koningin met een glimlach de verontschuldiging.

Japan werd voor de Nederlandse scheepsbouw tegen de zestiger jaren een gevaarlijke bedreiging. De heer Trouw ziet die dreiging nu niet meer zo hevig. Door de gestegen welvaart en hogere lonen, waaraan men ook in Japan niet kon ontkomen kan men niet meer zó scherp concurreren als in die tijd. Hij verklaart het succes van de Japanners aan hun goede organisatievermogen. “Zij zijn bereid zich in te zetten met een grote dosis activiteit. De werven zijn daar, evenals talloze andere bedrijven samengebundeld in grote industriegroepen, die daardoor alleen al goedkoper kunnen werken.”

Het gevolg van die felle Japanse concurrentie, die 50 procent van de Nederlandse scheepsbouw tot zich trok noopte ook de Nederlandse werven tot samenwerking. In 1964 raakte Piet Smit voor 50 procent betrokken bij Wilton-Feijenoord-Bronswerk N.V. en door de oprichting in 1966 van de Rijn-Schelde Machinefabrieken en Scheepswerven N.V. voor de andere 50 procent in dit nieuwe concern. Verolme is sinds 1 januari van dit jaar officieel bij de samenwerkende groep gekomen. Dat het personeel niet altijd even enthousiast reageerde

op fusies en opgaan in andere NV's is begrijpelijk. "Men heeft wel angst gehad", bevestigt ir. Trouw, "maar langzamerhand heeft men leren inzien, dat het leven in een bepaalde groep veiliger is en voordelen heeft. We moeten zeker op dit terrein in groter verband denken. Samen als Nederlandse werven concurreren tegen een nog machtig Japan, een technologisch zeer goed Spanje en een altijd geducht Noorwegen.

## Jeugdige honderdjarige

De toekomst wordt door de jubilerende werf met vertrouwen tegemoet gezien. Vanuit het directiekantoor kijkt de heer Trouw met oprechte trots op naar de gigantische kolos, die sinds juli vorig jaar op de helling is verzezen. Hoog torent hij uit boven de gebouwen op de werf. Zwermen dwergachtige figuurtjes gonzen er bedrijvig omheen. Uit de Stalen wand schieten geelrode vonken van een lasser, die ergens tegen de wand aangeplakt lijkt te zitten. Alle bedrijvigheid op de werf is geconcentreerd rond dit metalen karkas, dat uit moet groeien tot een luxueus cruiseschip, dat eind maart statig van de helling zal glijden om voor de wal nog eens maandenlang te wachten op de uiteindelijke voltooiing. Zevenhonderd passagiers zullen dan aan boord van een schip kunnen gaan, waaraan ruim twee jaar lang honderden mensen hebben gearbeid om iedere hut tot dat te maken, wat de veeleisende passagier voor zijn dure geld verwacht. Geen snippertje hout zal men meer vinden in dit luxueuze hotelbedrijf anno 1971. Brandveiligheidsvoorschriften verbieden dat. De wanden zijn niet meer met hout bekleed zoals op de vroegere stijlvolle passagiersschepen, marinite is nu het vervangend materiaal en de meubelen bestaan grotendeels uit metaal.

Wie werkelijk geïnteresseerd is in de lange en zeker roemvolle historie van deze Rotterdamse werf zouden we willen adviseren het 'Contact Extra' zien te bemachtigen. Na lezing kan men in zijn binnenste dan toch iets bespeuren van die heden ten dage bijna verboden en verguisde 'nationale trots'.