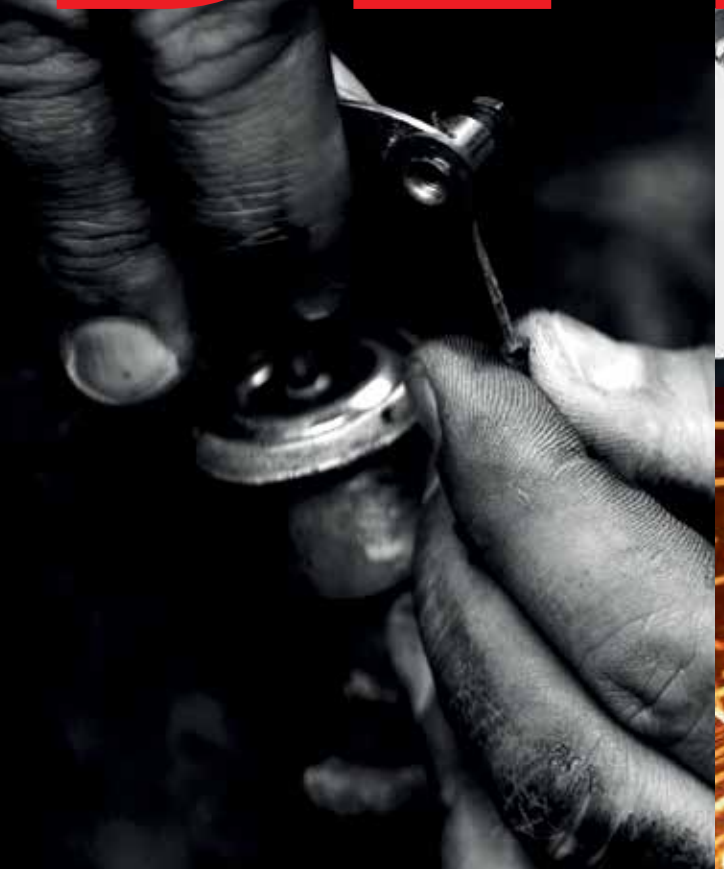
DE HOOP



DE HOOP 125 JAAR MIRACLES

DE HOOP

125 JAAR MIRACLES

HANS DE BEUKELAER & EGBERT WEVER

UITGEVERIJ FAGUS

DE HOOP 125 JAAR MIRACLES

Met veel trots presenteren wij u het boek ‘De Hoop 125 jaar miracles’ over de avontuurlijke geschiedenis van Shipyard De Hoop.

Het vak van scheepsbouwer is een bijzonder uitdagend vak. Het bouwen van schepen, in een continue veranderende wereld, is eigenlijk zowel ‘teamsport’ als ‘topsport’ te noemen. Het boek over de geschiedenis laat zien dat een scheepswerf, net als een schip, blootstaat aan vele invloeden van buitenaf. Niet alleen de fysieke invloeden als weer, wind en waterstanden spelen een rol, ook het economische wel en wee in de wereld, alsmede de immer toenemende wetten, regels en internationale voorschriften hebben invloed op het succes van een werf.

Wanneer een werf een schip aanneemt, doet ze een enorme belofte in tijd, geld en performance richting haar klant. Het nakomen, en hopelijk zelfs het overtreffen, van deze belofte, is iedere keer weer het heilige doel van een scheepsbouwer. Als dit goed lukt, kan de werf overleven en zelfs succesvol zijn. Het is daarom van uitermate belang dat de werf goed met veranderingen kan omgaan.

De Hoop was, is en blijft een kleine tot middelgrote speler in een enorm internationaal speelveld. Vakmanschap, in combinatie met vernieuwing en creativiteit, heeft ervoor gezorgd dat de werf het door de jaren heen, met een geheel eigen identiteit, steeds weer voor elkaar heeft gekregen om nieuwe opdrachten binnen te halen.

In 2000 verscheen het boek “Scheepsbouw op de grens” ter gelegenheid van het 111-jarig bestaan van de werf. Alle exemplaren van dit boek zijn uitgedeeld, zelfs na een herdruk. Daarnaast hebben zich in de afgelopen veertien jaar veel interessante ontwikkelingen voorgedaan en deze, tezamen met het feit dat de werf 125 jaar bestaat, zijn aanleiding geweest voor de ontwikkeling van dit nieuwe boek. Het vorige boek werd geschreven door de geschiedkundige Ben Janssen, die helaas is overleden. Een van zijn redactieleden destijds was Hans de Beukelaer en tezamen met hem is besloten het oude boek te herschrijven en er enkele hoofdstukken aan toe te voegen.

Daarnaast is econoom Egbert Wever uitgenodigd onderzoek te verrichten naar de rol van De Hoop in de lokale en regionale economie. Marketing-Communicatie Manager van De Hoop, Annemarie Janssens-Voorn, heeft het project management van het boek voor haar rekening genomen. Beide schrijvers, Hans en Egbert, alsook Annemarie, willen we hartelijk danken voor hun werkzaamheden, waardoor dit prachtige en inspirerende boek tot stand is gekomen.

Als directie zijn we slechts op ‘bezoek’ in de lange geschiedenis van deze mooie werf. We voelen ons verantwoordelijk om De Hoop richting haar toekomst te begeleiden en hopen dat Shipyard De Hoop de volgende “125 years of Craftsmanship, Innovation and Creativity“ mag ingaan.

We wensen u veel leesplezier.

Namens de directie,
Met vriendelijke groet
Patrick Janssens

“HET BOUWEN VAN SCHEPEN, IN EEN CONTINUE VERANDERENDE WERELD, IS EIGENLIJK ZOWEL ‘TEAMSPORT’ ALS ‘TOPSPORT’ TE NOEMEN”

PATRICK JANSSENS

VERANTWOORDING

Vorig jaar mei werd ik gebeld door Annemarie Janssens-Voorn met de vraag of ik iemand kende die in het kader van het 125-jarig bestaan van Shipyard De Hoop de recente geschiedenis van deze scheepswerf zou kunnen beschrijven. Recent, omdat in 2000 het boek 'Scheepsbouw op de grens' van dr. G.B. Janssen was verschenen, dat hoofdzakelijk het verhaal van de Lobithse werf tot omstreeks 1987 vertelt. Aangezien ik die publicatie destijds heb uitgegeven, vond ik het een uitdaging het vervolg zelf te schrijven. Ben Janssen was een goede vriend met wie ik veel heb samengewerkt. Ik ken zijn werkwijze zo goed dat ik het aandurfde ook de samenvatting van 'Scheepsbouw op de grens' te schrijven. Ik kreeg de opdracht om met dit resumé en enkele nieuwe hoofdstukken de 125-jarige geschiedenis van de werf op een hedendaagse wijze te belichten. Om een extra dimensie (aan de geschiedenis van De Hoop) toe te voegen, heb ik voorgesteld prof. dr. Egbert Wever een hoofdstuk over het economisch belang van de werf voor de directe omgeving te laten schrijven. Deze bijdrage en zijn steun zijn voor mij van groot belang geweest, waarvoor ik hier dan ook mijn grote dank wil uitspreken.

Graag wil ik ook al diegenen danken die tijd hebben vrijgemaakt om met mij te praten over hun werkzame leven bij de werf of over hun huidige werkzaamheden. Ze hebben mij een groot aantal zeer aangename en leerzame uren bezorgd. In willekeurige volgorde zijn dat: Ben Thielking, Hans Lenderink, Jan van der Zand, Peter Alink, Henk Buurkes, Henk Koenen, Frank Heimen, Rick Tempelman, Els Mulder, Johan Fasel, Fré Drenth, Ben Grob, Ate de Vries, Thijs Toren, Menno Osinga, Wieger Jellema, Harry Woltman, Jacob de Vries en Patrick Janssens. Namens Egbert Wever dank ik Guido Droste, Erik Goosens, Frank Verhagen, Bart Brom en Djurre Siccama. Tevens wil ik Maria Snip-Janssen bedanken voor haar hulp bij de zoektocht naar geschikt materiaal en Nic Adema en Els Kroon-Grob voor de tekstcorrecties.

Tot slot dank ik Patrick Janssens en in het bijzonder Annemarie voor het vertrouwen en de samenwerking die in mijn ogen heeft geleid tot een bijzonder boek over een bijzonder bedrijf.

Hans de Beukelaer auteur/uitgever
IJzerlo november 2014

COLOFON

Tekst Hans de Beukelaer en Egbert Wever
Tekst Redactie Nic Adema, Els Kroon-Grob en Annemarie Janssens-Voorn
Design VoogdVormt
Opmaak VoogdVormt
Portret Fotografie Joop Koopmanschap Video- en Fotoproducties
Project Management Annemarie Janssens-Voorn
Uitgave Uitgeverij Fagus, IJzerlo
Drukwerk Grafistar, Lichtenvoorde
ISBN 978-94-91634-30-7
NUR 696

1880 1890 1900 1910 1920 1930 1940 1950

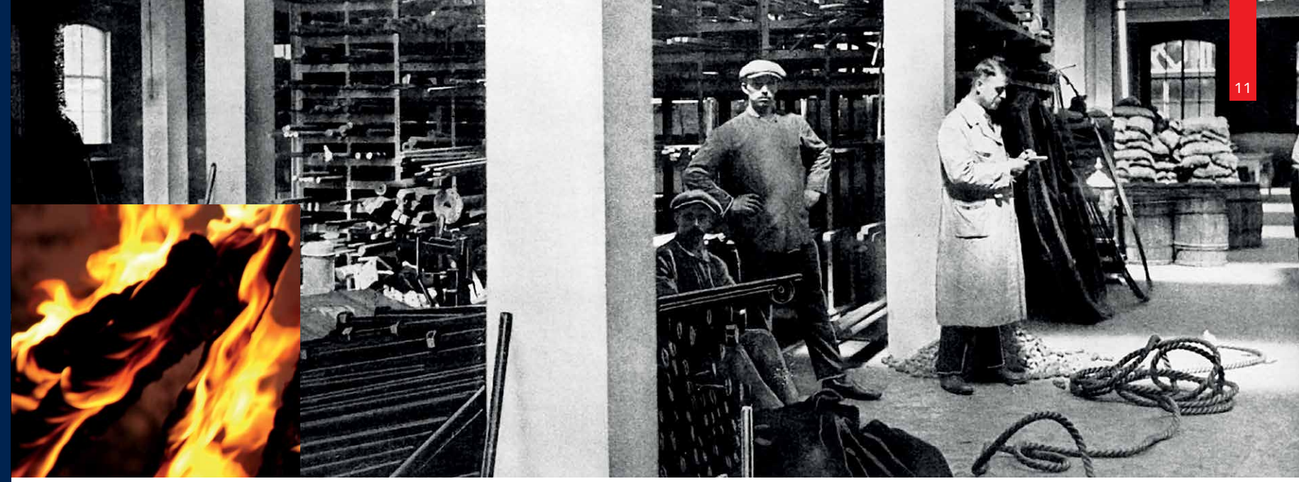
INHOUD

Voorwoord			2
Verantwoording			5
Inhoudsopgave			7
#1	De komst van Bodewes naar Tolkamer	1889 – 1927	9
#2	Scheepswerf De Hoop in Pannerden	1913 – 1927	25
#3	Gebroeders Bodewes gaan veder als De Hoop	1927 – 1945	37
#4	De Hoop komt tot bloei	1945 – 1980	49
#5	De Hoop in zwaar weer	1980 – 1987	65
#6	De Hoop International gaat van start	1987 – 1991	73
#7	De Hoop bloeit weer op	1991 – 2000	81
#8	Aankoop werf in Houma	2000 – 2004	93
#9	Nieuwe eigenaar Scheepswerf De Hoop	2004 – 2007	101
#10	De Hoop neemt De Volharding over in Foxhol	2007 - 2013	109
#11	De Hoop breidt diensten uit	2007 - 2013	117
#12	De Hoop en de regionale economie		129
#13	De Hoop Anno 2014		145
Bijlage Gebouwde schepen		1989 - 2014	155

#1

DE KOMST VAN BODEWES NAAR TOLKAMER

Magazijn van de Lobithsche Scheepsbouw Maatschappij v/h Gebrs. Bodewes in 1921. Coll: G.B. Janssen - Zevenaar



TOENEMENDE ONTWIKKELING SCHEEPSBOUW IN TOLKAMER

Door de toenemende bedrijvigheid in de Rijnscheepvaart ontwikkelde zich na 1880 scheepsbouw aan de Rijn te Tolkamer. Al eerder waren er pogingen ondernomen aansluiting te vinden bij het oude systeem van scheepstimmerwerven. De serieuste was die in 1882 van de gebroeders Hermanus en Willem Janssen. In het begin van dat jaar vroegen zij vergunning om aan het zogenoemde 'Hol van Mozes' - de afgesloten monding van de Oude Waal te Tolkamer - een scheepstimmerwerf te beginnen. Hun geldschieter was jhr. mr. Leo C.C.O.M. van Nispen tot Sevenaer, plaatsvervangend rechter en advocaat te Arnhem. Deze grootgrondbezitter met landerijen op de Bijland en in de 's-Gravenwaard kreeg in juli 1882 een concessie om een scheepswerf te exploiteren te Tolkamer. Die concessie leende hij aan de Gebroeders Janssen. Hun werf groeide evenwel niet boven het niveau van een roeibotenwerf uit. De gebroeders beperkten zich tot reparatie van houten schepen.

MANS BODEWES START SCHEEPSWERF TE LOBITH

Al snel zag jonkheer Van Nispen tot Sevenaer weinig heil meer in het houten experiment met de Gebroeders Janssen. In 1889 ging hij in zee met de 30-jarige scheepsbouwer Harmannus Halbanus Bodewes (1859) uit Martenshoek (Gr), die in de omgang 'Mans' werd genoemd. Bodewes vroeg in maart van dat jaar aan het gemeentebestuur van Herwen & Aerdt vergunning voor het bouwen van ijzeren schepen. De nieuwe werf werd net als de voorgaande een familiezaak: Mans Bodewes vestigde zich op 28 mei 1889 te Tolkamer en nam zijn ouders, zijn zuster Tecla en jongere broer Joost mee. Enige maanden later kwam ook zijn oudere broer Geert naar Tolkamer. Samen richtten Mans en Geert stroomafwaarts, direct naast de toen nog bestaande scheepstimmerwerf van de Gebroeders Janssen, een werf voor ijzeren schepen op. Dit terrein, de 'Lobithsche Wel' geheten, was eveneens eigendom van Van Nispen tot Sevenaer. De scheepswerf van de Gebroeders Bodewes in Tolkamer ontwikkelde zich voorspoedig: de nieuwe werf bood spoedig werk aan twintig mannen en vier jongens. In 1890 werkten er al vijftig mannen en twaalf jongens en het jaar erop was de arbeidsbezetting negentig mannen en vijftien jongens.

Om te beginnen had Mans Bodewes vanuit Groningen een half afgebouwde ijzeren tjalk meegebracht, genaamd 'Martenshoek'. Tevens bracht hij een aantal scheepssmeden mee uit Groningen. Zij moesten de vaste kern gaan vormen voor het op te leiden arbeiderspotentieel. Daarnaast trok hij voor de bouw van een bepaald type schip voor enkele maanden Duitse smeden uit het Ruhrgebied aan. Het eerste schip dat nog in het oprichtingsjaar 1889 werd gebouwd, was een ijzeren tjalk, genaamd 'Johanna', van 60 last (120 ton) voor C. Warmels uit Hoogeveen. Het betrof de om- en afbouw van de meegebrachte 'Martenshoek'.

In 1890 werden drie schepen gebouwd, Eerst 'Der Fasan', een ijzeren zeilaak van 148 ton voor H. Fitting uit Grieth bij Emmerich. Daarna volgden twee sleepkanen: een platbodem die op de Noord-Duitse rivieren in gebruik was als vrachtschuit, de 'Stadt Emmerich' (1.100 ton) voor Johann Wemmer te Emmerich, en de 'Elisabeth' (1.000 ton) voor rederij Hengstenberg & Co. uit Duisburg-Ruhrort. In de jaren negentig van de 19de eeuw bouwden de gebroeders Bodewes acht tot tien schepen per jaar met een gezamenlijke inhoud van gemiddeld 3.500 ton.

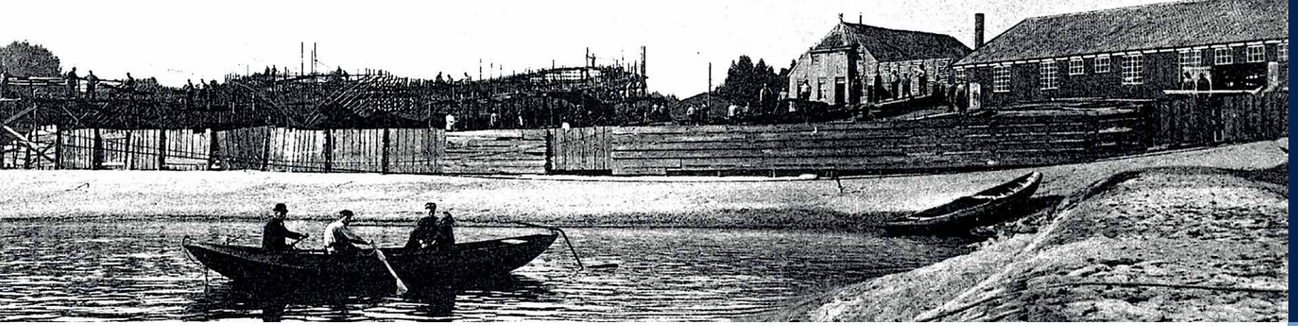
Op 15 augustus 1895 brak er een hevige brand uit op de werf. Het magazijn annex timmerwerkplaats met hout, teer, touw, pek en allerlei gereedschappen brandde tot de grond toe af. Niets kon gered worden, maar gelukkig was men verzekerd tegen brandschade. De werf ontsnapte overigens aan een nog grotere ramp. Omdat er weinig wind was, sloeg het vuur niet over op de belendende loodsen. In september 1901 kraaide wederom de rode haan. Door onbekende oorzaak brandde nagenoeg de gehele werf, inclusief de pas gebouwde smederij, opnieuw tot de grond toe af. Bodewes kon weer opnieuw beginnen.

Behalve zeilaken en sleepkanen, die tot de geregelde opdrachten behoorden, bouwde Bodewes ook andere vaartuigen, zoals het tankschip 'Cleve I' voor oliefabrikant Noury & Van der Lande te Deventer. De gebroeders Lieven te Pannerden, een echte schippersfamilie, bestelden de Hagenaar 'Katharina', een Haags zeilschip (type aak) dat vooral werd gebruikt voor het vervoer van bouwmaterialen.

Steenfabrikant Carolus van Embden, die op de Kijfwaard een fabriek exploiteerde, bestelde bij Bodewes de zeilaak 'Jozef' van 250 ton.

Behalve de wat grotere sleepkanen die voor Duitse reders werden gebouwd, waren er opvallend veel steenfabrikanten uit het rivierengebied die bij Bodewes een zeilaak bestelden. Het vijftigste schip dat de werf in 1896 afleverde, was een 50 ton metende Hagenaar voor steenfabrikant Jozef Terwindt te Doornenburg.

In het begin van dat jaar stapte Mans Bodewes op. Op het zakelijke vlak konden de broers Mans en Geert het niet met elkaar vinden. Over de manier waarop in Tolkamer de zaken aangepakt moesten worden, ontstonden voortdurend conflicten. Mans besloot daarop elders voor zichzelf te beginnen. Hij leende van zijn schoonfamilie ƒ 5.000,- en stak in februari 1896 de Rijn over naar Millingen. Daar nam hij de failliete scheepswerf van Jakob van Lier over.



Scheepswerf Gebroeders Bodewes te Lobith-Tolkamer omstreeks 1910. Op de helling een schip in aanbouw, in het midden het kantoor en rechts de timmerloods. In de roeiboot in het 'Hol van Mozes' zit hoogstwaarschijnlijk Manus Janssen aan de riemen. Coll: A.J.V. Mulder - Lobith

GEERT & JOOST BODEWES ZETTEN WERF VOORT ALS GEBROEDERS BODEWES

De beide andere broers, Geert en Joost, gingen in Tolkamer verder als Gebroeders Bodewes. Ze bouwden in 1899 zeven schepen met een gemiddelde inhoud van 550 ton. In 1900 bouwden ze zes schepen van gemiddeld 470 ton. Daarna was het even stil, waarschijnlijk als gevolg van de brand die in 1901 de werf in as gelegd had. Toch werden er in dat jaar nog drie rijnaken afgeleverd.

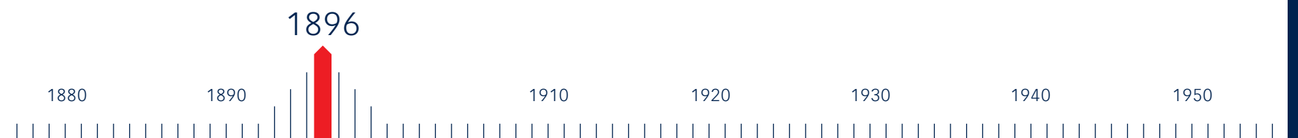
In 1903 schreef Gebroeders Bodewes in op de bouw van een stalen steigerponton voor de gemeente Millingen. De afmetingen daarvan waren 14 x 4 x 2,30 meter. Hoewel de laagste inschrijver een Pruisische firma was, werd het werk gegund aan de Gebroeders, die met zijn inschrijving van ƒ 2.049,- op één na de laagste was. De motivering van het Millingse gemeentebestuur was dat het inschrijfbiljet van de Duitse firma niet aan de vereiste voorwaarden voldeed en dus niet in beschouwing genomen kon worden.

In de periode 1905-1914 werden op de werf van de Gebroeders Bodewes te Tolkamer al schepen gebouwd van meer dan 3.000 ton (110 x 12 x 2,85 meter).

De eerste opdrachtgevers voor deze grote schepen waren particuliere schippers, daarna volgden de Duitse Rijnvaartrederijen. De laatste jaren vóór de Eerste Wereldoorlog werden onder meer zes Neckarschepen gebouwd voor Duitse en daarna nog eens acht Kempenaars voor Belgische klanten.

De firma Gebroeders Bodewes, die tot dan toe alleen eigenaar was van de opstallen op de werf, kocht in 1907 ook de grond van jhr. mr. Clemens van Nispen tot Sevenaer.

Ook op andere terreinen zaten de broers Geert en Joost niet stil. Aan het zogenoemde Galgendaal in Pannerden, een soort natuurlijke verbreding van het Pannerdens Kanaal, bevonden zich twee timmerwerven voor de bouw of het herstel van houten schepen: stroomafwaarts op de Pannerdense Waard was de werf van scheepstimmerman De Ruiter gevestigd en stroomopwaarts, tussen Deukerdijk en Groenestraat, die van Leonard Schoenmakers. Nieuwe vaartuigen werden er op dat moment op beide werven niet gemaakt. Op 30 september 1909 dienden Geert en Joost het verzoek in om in Pannerden een werf voor ijzeren schepen te mogen beginnen. Dat gebeurde op de plek van de scheepstimmerwerf van Schoenmakers die de gebroeders Bodewes van hem hadden overgenomen. De gevraagde toestemming werd vervolgens verleend. De nieuwe onderneming werd geleid door Joost Bodewes. Reeds in het jaar van oprichting werd de aanbouw van een ijzeren sleepkaan ter hand genomen. Het was weliswaar geen grote, slechts 100 ton, maar het was een begin.



SCHEEPSBOUWFAMILIE BODEWES

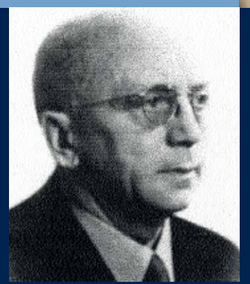
Het rooms-katholieke Groningse geslacht Bodewes telt meerdere generaties scheepsbouwers.

Tot in de 19de eeuw was de bouw van houten zeilvaartuigen een ambacht, dat werd overgedragen van vader op zoon en kleinzoon. Zo zijn hele scheepsbouwgeslachten in die tijd ontstaan en geworteld.

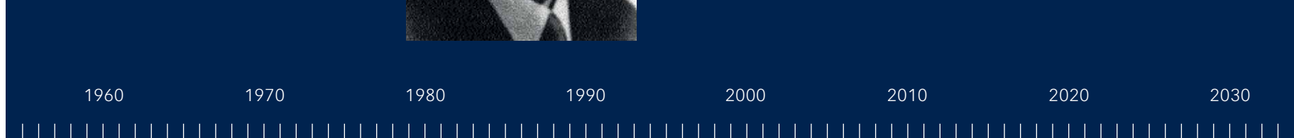
In 1854 nam Gerardus Johannes Bodewes na de dood van zijn vader Geert Joosten (G.J.) Bodewes diens scheepstimmerwerf aan het Winschoterdiep te Martenshoek in de gemeente Hoogezand over. Gerardus Johannes Bodewes trouwde in 1855 met Temmina Nijhuis, dochter van een scheepsbouwer uit Sappemeer.

Het echtpaar kreeg in totaal acht kinderen, van wie er vier op jeugdige leeftijd stierven. De in leven gebleven kinderen waren Geert, Mans, Tecla en Joost.

Temmina Bodewes-Nijhuis (1832-1926). Coll: J.P.A. Wortelboer



J.G. Bodewes (1887-1951). Coll: J.P.A. Wortelboer - Bedum



SCHEEPSBOUW VAN GRONINGEN NAAR TOLKAMER

De malaise in de scheepsbouw in de jaren tachtig van de 19de eeuw trof ook de Groninger scheepswerven. Gerardus Bodewes kon het niet bolwerken.

Hij werd op 2 november 1887 failliet verklaard; de werf had hij enkele dagen daarvoor voor ƒ 1.000,- verkocht aan zijn zoon Mans.

Mans Bodewes wilde elders met een geheel schone lei beginnen en verkocht begin 1889 de werf in Martenshoek om daarna zijn geluk te beproeven aan de Boven-Rijn in Gelderland. Hij vestigde zich op 28 mei 1889 te Tolkamer en bracht zijn ouders, zijn zuster Tecla en zijn jongere broer Joost mee.

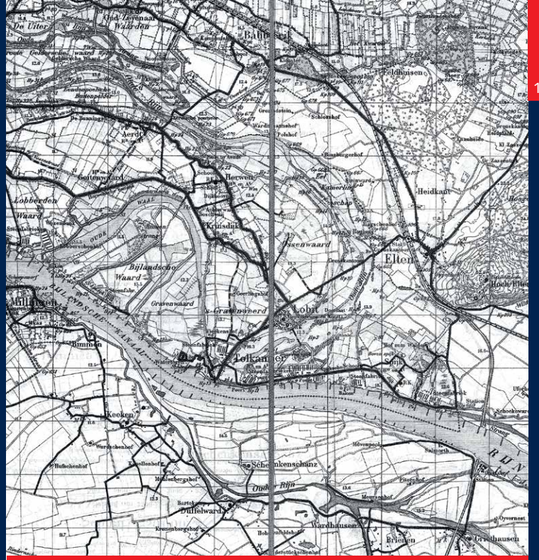
Enige maanden later vestigde zich ook zijn oudere broer Geert Bodewes in Tolkamer. Samen met zijn broers begon hij in dat jaar aldaar een werf voor de bouw van ijzeren schepen.

BOUW VAN HET SCHIP 'STAD EMMERICH'

Met de stapelloop van de 'Stad Emmerich' in 1890, die op een dwarshelling was gebouwd, ging het een en ander mis. Het voorschip was met een staaldraad aan een stevige paal gebonden, terwijl het achterschip met een staaldraad aan een grote boom vast zat.

Bij de tewaterlating werd laatstgenoemde kabel iets te vroeg losgemaakt, waardoor het achterschip te water raakte, terwijl het voorschip bleef liggen. Ruim drie weken moest er worden gewerkt om ook het voorschip in het water te krijgen. Bovendien had het schip ernstige averij opgelopen.

Scheepswerf De Hoop te Pannerden. Schip in aanbouw op de dwarshelling. Coll: Hugo van den Bogaard - Pannerden



Topografische kaart Lobith-Tolkamer 1932. Coll: G.B. Janssen - Zevenaar

GEBROEDERS BODEWES ONTBONDEN: GEERT BODEWES GAAT ALLEEN VERDER

Enkele jaren later, op 16 september 1913, werd de firma Gebroeders Bodewes ontbonden en de boedel verdeeld. Joost ging daarna alleen verder in Pannerden, terwijl zijn broer Geert met zijn beide zonen Jan en Geert onder de naam Lobithsche Scheepsbouw Maatschappij de werf in Tolkamer onder zijn hoede nam.

Jan (1887), de oudste zoon, had het scheepsbouwvak in Rotterdam geleerd. Hij was op 4 april 1906 teruggekeerd naar Tolkamer, waar hij in de directie van de werf werd opgenomen. Zijn broer Geert studeerde elektrotechniek in Amsterdam en Bingen, waar hij als 'Diplom-Ingenieur' afstudeerde.

ONTSTAAN GEMEENTE RIJNWAARDEN

De vroegere gemeente Herwen & Aerdt is in het begin van de 19de eeuw ontstaan na uitvoering van de grenscorrecties waartoe op het Congres van Wenen (1814-1815) was besloten. Dat betekende dat in 1817 aan de bovenloop van de Rijn nabij de Duitse grens de dorpen Lobith, Tolkamer en Spijk in Nederland kwamen te liggen. Samen met de Gelderse dorpen Herwen en Aerdt vormden zij één gemeente.

In 1985 werd de gemeente Herwen & Aerdt samengevoegd met de gemeente Pannerden tot de huidige gemeente Rijnwaarden.

1960 1970 1980 1990 2000 2010 2020 2030

De timmerloods van de scheepswerf De Hoop te Pannerden omstreeks 1914. Coll. J.P.A. Wortelboer - Bedum

WERK GAAT DOOR TIJDENS EERSTE WERELDOORLOG

Het jubileumjaar 1914 - de werf bestond 25 jaar - van de Lobithse werf begon goed. De vraag naar scheepsruimte was nog steeds groot en de werf had een goede naam verworven, niet alleen bij Duitse reders. Er waren in het begin van dat jaar al opdrachten binnen voor de bouw van een tiental schepen. Dit was aanleiding voor de directie om de scheepswerf uit te breiden en ingrijpend te renoveren.

Ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan werd een Duitse brochure uitgegeven over de oprichting en bloei van de 'Schiffwerft Gebrüder Bodewes, Schiffbau und Electro-Ingenieure Lobith-Holland'. Deze brochure werd verluchtigd met talrijke foto's van de afgeleverde schepen en bevatte tevens een lijst van alle tot nog toe gebouwde schepen en vaartuigen, 167 in getal. Hieruit bleek ook dat Geert Bodewes jr., die afgestudeerd was als elektrotechnisch ingenieur, met zijn broer een afzonderlijk 'Ingenieur-Bureau Bodewes-Lobith' had opgericht. Dit had tot doel het bemiddelen bij het verlenen van scheepsbouwkredieten, het afsluiten van verzekeringen, het geven van adviezen op elektrotechnisch gebied en het leveren van zeilen, ankers, lieren en andere scheepsbenodigdheden. "Jetzt wo das Ingenieur-Bureau 'Bodewes' in Lobith gegründet ist, kann dem Besteller eines neuen Schiffes in jeder Hinsicht geholfen werden. Bei der Werft wird das Schiff bestellt, und wo nötig, besorgt das Ingenieur-Bureau eine erste Hypotheke. Da das Bureau mit der Werft verbunden ist, stehen dem Schiffer keinerlei Schreibereien oder Schwierigkeiten im Wege. Der Expert wird immer rechtzeitig bestellt und sobald das Schiff soweit ist, wird dafür gesorgt, das dem Notar sofort die erforderlichen Unterlagen zugehen, da wir natürlich gründlich damit bekannt sind, was dazu erforderlich ist. Ein Besteller braucht sich also gar keine Mühe zu geben; alles wird für ihn fertig gemacht."

Later in het jaar, op 1 augustus 1914, brak met de oorlogsverklaring van Duitsland aan Frankrijk de Eerste Wereldoorlog uit. Nederland wist weliswaar zijn neutraliteit te bewaren, maar ondervond desondanks de negatieve gevolgen op economisch gebied. Met name de grensoverschrijdende binnenvaart ondervond veel hinder van de oorlogstoestand. Tevens stokte de aanvoer van Duits staal. Dientengevolge nam de prijs ervan sterk toe. Desondanks had de werf gedurende de oorlogstijd voldoende werk. Zo werden er in 1914 voor Duitse rekening nog twee sleepschepen van 1094 en 1140 ton te water gelaten. De schepen op de werf in Tolkamer werden toen nog steeds 'uit de hand' vervaardigd, in sommige gevallen nog steeds met behulp van stoomhamers. In het jubileumjaar stapte men echter over op het gebruik van elektromotoren. Op 17 juli 1914 diende de Lobithsche Scheepsbouw Maatschappij een verzoek in bij het gemeentebestuur van Herwen & Aerdt om haar conform de bepalingen van Hinderwet en Veiligheidswet een vergunning te verlenen voor het toepassen van elektriciteit als aandrijfkracht voor de machines op de scheepswerf. Weliswaar maakte de Inspecteur van de Arbeid aanvankelijk bezwaren, omdat de overgelegde tekeningen niet volgens de voorschriften waren vervaardigd, maar na een mondelinge toelichting door een van de heren Bodewes werden die problemen gladgestreken.
De veranderingen op de werf betroffen de bouw van twee stenen en twee houten loodsen voor het plaatsen van machines om ijzer en hout te bewerken en achttien elektromotoren met een gezamenlijk vermogen van 54 pk.

ECONOMIE OP GELDERS EILAND

De economische basis van de gemeente Herwen & Aerdt op het zogenoemde Gelderse Eiland bestond aan het einde van de 19de eeuw uit drie pijlers: de baksteenfabricage, de scheepsbouw en de dienstverlening aan de waterkant. De werkgelegenheid die de Rijnvaart genereerde, trok zowel mensen van buiten als uit de eigen omgeving aan.

De arbeidskrachten op de scheepswerf bestonden uit specialisten en ongeschoolde arbeiders. Aanvankelijk kwamen de specialisten van elders, zelfs uit Duitsland en Polen, maar al vrij snel werden hun plaatsen ingenomen door mensen uit de directe omgeving.

Ook maakten arbeiders de overstap van steenoven naar scheepswerf. De scheepsbouw gaf ze meer sociale status dan de oven. Het aantal arbeidsplaatsen op de werf was echter aanmerkelijk kleiner, de kans om daar een plaats te verwerven was klein.

Hoogwater in 1920. Een groot gedeelte van de werf stond onder water. Linksboven is een stukje van het nieuwe Tuindorp Bodewes te zien. Coll: A.J.V. Mulder - Lobith

Schepen in aanbouw op de scheepswerf De Hoop te Lobith. Bouwnummers 32 t/m 35, 1929. Archief De Hoop - Lobith

Toen de renovatie en uitbreiding achter de rug waren, was de werf geheel gemoderniseerd met vier grote hellingen voor de bouw van zeeschepen.

In 1915 werd het Rijn-Hernekanaal geopend om de toegankelijkheid tot het Ruhrgebied te verhogen. Werven gingen zich nu toeleggen op schepen die voor dit kanaal optimaal geschikt waren. Ze waren bijna drie keer zo groot als de Kempenaar, een vrachtschip dat speciaal werd gebouwd voor de kanalen in Zuid-Nederland en Vlaanderen.
In 1915 werden er twee rijnschepen afgebouwd: van 890 en 1.085 ton.
Op 1 januari 1916 stonden de sleepschepen 'Bayern 31' en 'Bayern 32', elk van 850 ton, op stapel. Zij werden in datzelfde jaar te water gelaten.
Het eerste zeeschip dat op de werf werd gebouwd was het stoomschip 'Gouwzee' (1.000 ton), dat echter tijdens de afbouw van eigenaar veranderde. Het voer in 1916 onder de nieuwe naam 'Wilhelminapolder' het zeegat uit.

Het jaar 1916 was een memorabel jaar: de Lobithsche Scheepsbouw Maatschappij richtte haar blik volledig op de bouw van zeeschepen.
Al begin 1917 stond de 3.200 ton metende coaster 'Berenice' voor de K.N.S.M. op stapel, die echter door materiaalgebrek pas in 1919 kon worden afgebouwd.

In de loop van 1918 besloten Geert Bodewes en zijn zonen Jan en Geert om hun firma om te zetten in een naamloze vennootschap:
N.V. Lobithsche Scheepsbouw Maatschappij v/h Gebroeders Bodewes' gevestigd te Lobith. De oprichters waren: Geert Bodewes en zijn zonen Jan en Geert, Willem Ouweleen, directeur van de Internationale Kapokmaatschappij te Nijmegen, Johannes Jacobus Bernardus Josephus Bouvy, bankier te Nijmegen en mr. Johannes Franciscus Antonius Maria Wierdels, advocaat en procureur te Nijmegen. Statutair kwam het bestuur in handen van één of twee directeuren en het toezicht werd toevertrouwd aan minstens drie commissarissen.

Als directeuren werden benoemd Jan Bodewes en zijn jongere broer Geert. De commissarissen waren mr. J.F.A.M. Wierdels, W. Ouweleen en J.J.B.J. Bouvy. Vader Geert Bodewes trad op als adviseur van de vennootschap. In de door de 'Vereeniging van technici op scheepvaartgebied' uitgegeven statistiek van de scheepsbouw over 1919 werd opgemerkt dat de werf van Bodewes een van de interessantste Nederlandse scheepswerven was die in korte tijd was omgebouwd van rivierschepenwerf tot een zeeschepenwerf.

NA HAUSSE IN SCHEEPSBOUW NADERT DE CRISIS

Na de wapenstilstand in november 1918 ontstond er een hausse in de scheepsbouw. De vele gezonken kustvaarders moesten worden vervangen. In de jaren 1919-1921 was de vraag naar scheepsruimte zelfs zo groot dat de werven overal volgeboekt raakten met opdrachten, waardoor ze exorbitant hoge prijzen konden vragen.
Er werden vele nieuwe werven opgericht en bestaande uitgebreid.

In 1921 sloeg de conjunctuur echter plotseling om. De stroom van bestellingen hield abrupt op. Omdat de meeste werven nog veel werk onderhanden hadden, was het rampzalige effect daarvan niet meteen zichtbaar. In de loop van 1923 en 1924 waren er echter geen nieuwe opdrachten meer in portefeuille.

Als men al een order kreeg, dan leed men op de bouw van een schip vaak verlies. De waarde van de schepen was nauwelijks nog een tiende van de prijs in 1919. Veel werven bleven met een enorme hoeveelheid materiaal zitten dat duur was betaald.

De meest gerenommeerde bedrijven hadden in de voorgaande jaren voldoende reserves opgebouwd om de klap op te vangen, maar dat was bij vele kleine, te snel gegroeide werven niet het geval. Die hadden bovendien in hun beleid niet altijd de nodige voorzichtigheid ingebouwd.

Overal in het land werden dan ook scheepswerven opgeheven en gesaneerd. Niet alleen werven in Groningen legden het loodje, maar ook werven in het gebied rond en in Rotterdam tot aan de Duitse grens. Zo redden de Rotterdamsche Scheepsbouw Maatschappij in Rotterdam, Van der Kuy & van Ree te Rotterdam, scheepswerf 'Dordrecht' en J.& A. van der Schuyt in Papendrecht het niet. Ook de N.V. Lobithsche Scheepsbouw Maatschappij zou het uiteindelijk niet redden.

Tegen het einde van de Eerste Wereldoorlog waren de verwachtingen voor de toekomst ook op de werf in Tolkamer hoog gespannen.
De Rijnvaart kreeg na de openstelling van de rivier voor het internationale handelsverkeer een geweldige impuls: er was behoefte aan grotere schepen. Ook de zeescheepvaart vroeg om aanvulling van de tijdens de oorlogsjaren verloren gegane capaciteit.
Er werkten ongeveer 700 man op de werf die in die dagen een ware bezienswaardigheid was. Van heinde en verre kwamen mensen kijken, er werden zelfs groepsrondleidingen georganiseerd.

Scheepswerf De Hoop te Pannerden in 1914. Geheel rechts een Duitse reder (mogelijk van de in 1914 gebouwde 'Augusta Katharina'), daarnaast Joost Bodewes met zittend zijn vrouw Berndina Nass en twee van hun kinderen. Coll: J.P.A. Wortelboer - Bedum

NA EERSTE WERELDOORLOG NEEMT BEDRIJVIGHEID WEER TOE

Het eerste jaar na de Eerste Wereldoorlog was er volop bedrijvigheid op de werf. Niet alleen bij de bouw van schepen, maar het gehele werfterrein werd op zijn kop gezet. Het aangekochte gedeelte langs de waterkant tussen de werf en het te bouwen tuindorp diende voor de uitbreiding van de werf. De bestaande infrastructuur werd grotendeels afgebroken en vervangen door nieuwbouw. Zo werd er in februari 1919 een grote ijzeren scheepsbouwloods neergezet.

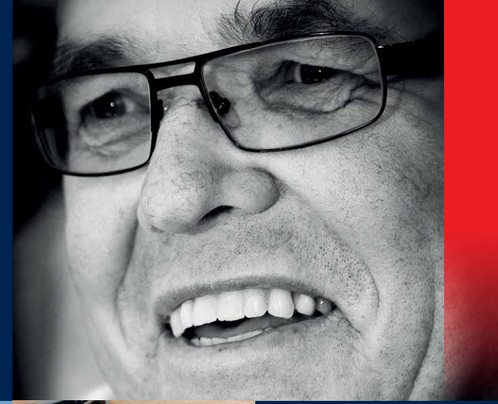
Eind 1919 sloot men een contract met een Zweedse reder te Stockholm voor de bouw van het grote vrachtzeeschip 'Grangesberg' van 7.500 ton. Aanvankelijk stond dat schip te boek als de 'Beekbergen'.
De tewaterlating vond plaats op 5 januari 1921, twee uur nadat de naastgelegen 'Astrea' zonder problemen van de helling was gegleden. De zware 'Grangesberg' raakte echter vast in de bodem. Om het schip vlot te trekken, werd de hulp ingeroepen van enkele sleepboten die toevallig in de buurt waren. Deze actie kostte wel ƒ 17.000,-.

Gelukkig werd deze schadepost door de verzekering gedekt. Daarna werden beide schepen in de uitrustingshaven verder afgebouwd.
Voor rekening van de Koninklijke Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij bouwde men in 1920 ook nog de zusterschepen 'Carna' en 'Rhea'. Dit waren evenals de 'Astrea' stoomvrachtschepen van elk 2.250 ton. Op 30 juli 1921 liep de 'Tengbergen' (7.800 ton) van stapel, gebouwd in opdracht van Furness Scheepvaart- en Handelsmaatschappij te Rotterdam. Tussendoor had men nog belangrijk reparatiewerk verricht aan het Rijnschip 'Thijssen 35' van de Rotterdamse rederij 'Vulkaan'. Maar daarna begon het ook in Lobith te haperen. De in 1921 plotseling ingetreden recessie bracht de scheepswerf aan de rand van de afgrond.
In september 1920 en december 1922 ging men nog een kredietovereenkomst aan met de in 1918 opgerichte 'N.V. Bank Associatie Wertheim en Gompertz 1834 en Credietvereeniging 1853' te Amsterdam tot een bedrag van ƒ 1.500.000,-. Als zekerheid golden alle roerende en onroerende goederen van de scheepswerf, inclusief woningen. In juli 1922 kreeg men nog vergunning voor het plaatsen van een smeedhamer aangedreven door een elektromotor van 40 pk.

Op 1 januari 1923 stonden echter slechts twee rijnschepen van elk 950 ton op stapel. Toen deze te water waren gelaten en afgeleverd, was de orderportefeuille leeg. Er werden geen schepen meer gebouwd.
In 1923 moesten alle werkzaamheden worden gestaakt: eind mei waren er in de gemeente al 26 werkloze scheepsbouwarbeiders.
De andere werknemers bleven voorlopig wel in dienst, maar hadden weinig tot niks meer te doen.

"REPARATIES KUN JE ALLEEN MAAR UITVOEREN ALS IEDEREEN NAAR HUIS IS EN DAT WAS SOMS OOK 'S NACHTS"

JAN VAN DER ZAND



JAN VAN DER ZAND

Jan van der Zand (1950) deed aan de LTS de opleiding constructiebankwerker en werkte nadien op een machinefabriek in Emmerich als onderhoudsmonteur.

Op 1 januari 1973 kwam Jan bij De Hoop. "Het was in die tijd erg druk op de werf en mijn zwager, die daar werkte, vroeg of ik geen zin had bij De Hoop te beginnen. Nu moest ik drie kwartier met de brommer naar Emmerich, maar bij De Hoop was ik binnen enkele minuten. Ik ging echter wel in loon achteruit, maar daar stond tegenover dat ik regelmatig werk had. Reparaties kun je alleen maar uitvoeren als iedereen naar huis is en dat was soms ook 's nachts. Bij de werf werd ik ook aangenomen voor onderhoudswerkzaamheden. We werden in die tijd ook nog weleens uitgeleend aan de steenfabrieken om daar zaken te repareren. Ik moest me 's morgens bij de heer Marcussen, de hoofdbaas melden. Hij vroeg slechts: 'Kunde gij een bietje lassen? En kunde gij een bietje branden? Dan goade gij moar noar Van Deelen.' Van Deelen stuurde me vervolgens naar een paar mensen en daar moest ik dan maar mee samenwerken. Ik had een proeftijd van zes weken. Na die zes weken zei ik dat ik het liefst met Luuk van Ewijk wilde werken. Die woonde tegenover mij. Hij werd ook voorman. Daarna kreeg je zelf een jongen toegewezen en die moest jij dan inwerken. En na een paar jaar kreeg die dan weer zijn eigen werk. Zo ontstond een goede band met je collega's. Uiteindelijk heb ik veertig jaar bij De Hoop gewerkt."

LIQUIDATIE SCHEEPSWERF GEBROEDERS BODEWES
Op 16 mei 1924 vroeg directeur Jan Bodewes surseance van betaling aan. Op 19 januari 1925 werd melding gemaakt van de uittreding van Willem Ouweleen als commissaris en het ontslag van de procuratiehouder Frederik Casper Evers.

Op 3 juli 1925 diende Geert Bodewes jr. nog een verzoek in bij de gemeente Herwen & Aerdt tot het verlenen van een subsidie voor scheepsbouw in het kader van werkverschaffing. Na een uitgebreide discussie in de raad over het voor en tegen van geldelijke steun aan het bedrijfsleven, was het uiteindelijke resultaat dat men hier niet aan moest beginnen. Bovendien was de gemeente bang voor precedentwerking ten opzichte van de baksteenindustrie.
Op 11 juli 1925 werd de scheepswerf N.V. Lobithsche Scheepsbouw Maatschappij v/h Gebroeders Bodewes geliquideerd door de vereffenaar Jan Bodewes, die inmiddels naar Nijmegen was verhuisd.

Op 6 mei 1927 vond in 'Hotel Riche' te Arnhem onder leiding van notaris Küthe gedurende vijf achtereenvolgende dagen de 'hoogst belangrijke verkoop' plaats van de machines, gebouwen, terreinen en woningen van de Lobithsche Scheepsbouw Maatschappij v/h Gebrs. Bodewes te Lobith-Tolkamer. De werf met inbegrip van loodsen en machinerieën werd afgemijnd door notaris Werdmölder uit Wijchen. Hij verklaarde gehandeld te hebben in opdracht van N.V. Scheepswerf De Hoop te Pannerden, die vertegenwoordigd werd door haar directeur Eiso Wortelboer. Laatstgenoemde verklaarde de koop aan te nemen voor een bedrag van ƒ 191.197,-. De eveneens aanwezige Kaspar Berninghaus stond borg voor de Pannerdense onderneming.

De juridische afwikkeling van de Lobithsche Scheepsbouw Maatschappij was alleen nog een kwestie van tijd. Op 29 januari 1929 werd de onderneming doorgehaald in het Handelsregister. Daarmee kwam aan het scheepsbouwtijdperk Bodewes te Tolkamer definitief een einde. De voormalige scheepswerf in Tolkamer was nu eigendom van scheepswerf De Hoop in Pannerden.

De kempenaar 'Largo', in 1930 gebouwd op de werf te Pannerden voor G. de Proost & Co te Antwerpen. Bouwnummer 46. Archief de Hoop - Lobith

KEMPENAAR & HAGENAAR

De Kempenaar was een riviervaartuig dat door het Kempens Kanaal in België kon varen. De maximale maten waren 50 x 6,60 x 2,50 meter. De Hagenaar was een van de extreemste voorbeelden van Nederlandse binnenvaartschepen die aangepast waren aan een bepaald soort vaarwater. Ze werden niet voor niets Hagenaars genoemd, hoewel ze voornamelijk op de werven langs de grote rivieren werden gebouwd. De benaming hield verband met de eigenschap dat met een dergelijk schip tot diep in het centrum van Den Haag gevaren kon worden. Door de stadsuitleg in de 19de eeuw was Den Haag een belangrijke afnemer van bakstenen. Voor de steenfabrieken aan de grote rivieren was het vervoer per schip de goedkoopste manier om grote massa's stenen aan de man te brengen. De Hagenaar had een lengte van 20-23 meter, de breedte was maximaal 4,18 meter met een holte van circa 1,70 meter. Het casco was meestal licht gebouwd om zoveel mogelijk laadvermogen te verkrijgen. Verbeteringen leidden ertoe dat de latere ijzeren Hagenaars (ook wel Wagenbruggers geheten) uitkwamen op maximaal 80 à 90 ton.

#2
SCHEEPSWERF DE HOOP IN PANNERDEN

JOOST BODEWES GAAT ALLEEN VERDER IN PANNERDEN

Voor een beter begrip van de geschiedenis van scheepswerf De Hoop te Lobith maken we een sprong in de tijd terug en volgen de ontwikkelingen van scheepswerf De Hoop in Pannerden tot aan de overname van de failliete werf in Tolkamer. De Pannerdense werf is zeer bepalend geweest voor de ontwikkeling die de werf in Tolkamer na 1927 heeft doorgemaakt. Niet alleen door de overname, maar met name door de komst van de persoon van Eiso Wortelboer die decennialang een grote stempel op De Hoop heeft gedrukt.

Nadat op 16 september 1913 de firma Gebroeders Bodewes was ontbonden, werd Joost Bodewes eigenaar van de Pannerdense werf die hij Scheepswerf De Hoop noemde. In 1914 werkten er meer dan negentig mensen. In dat jaar bouwde de werf een Kempenaar van 540 ton, drie Rijnschepen van respectievelijk 500, 400 en 300 ton, een Neckarschip van 300 ton, een sleepkaan van 835 ton en een ark. Het jaar daarop werden vier schepen gebouwd en in de daaropvolgende jaren liepen er gemiddeld vijf schepen per jaar van stapel. Daarna zakte de markt in: in 1920 werden slechts drie schepen afgeleverd. Vervolgens vonden er tot 1924 enkel nog op bescheiden schaal reparatiewerkzaamheden plaats.

In 1923 overleed Joost Bodewes onverwacht toen hij zich aan de overkant van het Pannerdens Kanaal in Doornenburg bevond. Waarschijnlijk was hij op bezoek bij scheepsbouwer Eusebius (Eiso) Fredericus Wortelboer, die sinds enige tijd in het logement 'Rijnzicht' van Cornelissen bij de Sterreschans te Doornenburg verbleef. Erg duidelijk is Wortelboers rol in die tijd niet. Het feit dat Mans Bodewes zich ook financieel met de werf in Pannerden bemoeide en daarin zeggenschap had, doet vermoeden dat Joost Bodewes niet zo goed boerde. Mogelijk is dat de reden dat Eiso Wortelboer met de leiding van die werf werd belast om orde op zaken te stellen.
Na de dood van Joost Bodewes werd op 18 juli 1923 de firma Scheepswerf De Hoop door zijn weduwe opgeheven en vervolgens op 29 september 1923 voortgezet als de N.V. Scheepswerf De Hoop te Pannerden. De oprichters waren Mans Bodewes van de werf in Millingen en diens schoonzuster (de vrouw van Joost) de weduwe Bernardina Gerarda Bodewes-Nass. Het is niet duidelijk hoeveel kapitaal Mans in deze scheepswerf stak. Eiso Wortelboer werd vervolgens door de beide aandeelhouders van de werf benoemd tot directeur van de nieuwe onderneming.

ONTWIKKELINGEN OP SCHEEPSWERF DE HOOP TE PANNERDEN

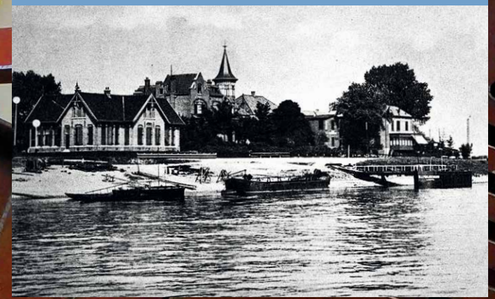
Na de depressie in de beginjaren twintig herstelde de binnenscheepvaart zich zeer snel. Vanaf 1925 nam het vervoer van en naar het Ruhrgebied expansief toe. Het grote ladingaanbod veroorzaakte een nieuwe bouwgolf van zowel sleepschepen als sleepboten.
Op 1 december 1923 was in Pannerden al de kiel gelegd voor een olietankscheepje van 15 ton voor de Bataafse Petroleum Maatschappij, dat een half jaar later werd afgeleverd.

Daarna begon het echte werk met de bouw van een Dortmunder-Ems-sleepkaan van 916 ton (67 x 8,2 x 2,35 meter). In 1924 liepen twee onderlossers van stapel ten behoeve van het uitbaggeren van de Bijland en aan de rederij Stromeijer te Duisburg werden drie sleepkanen van elk 1340 ton geleverd.

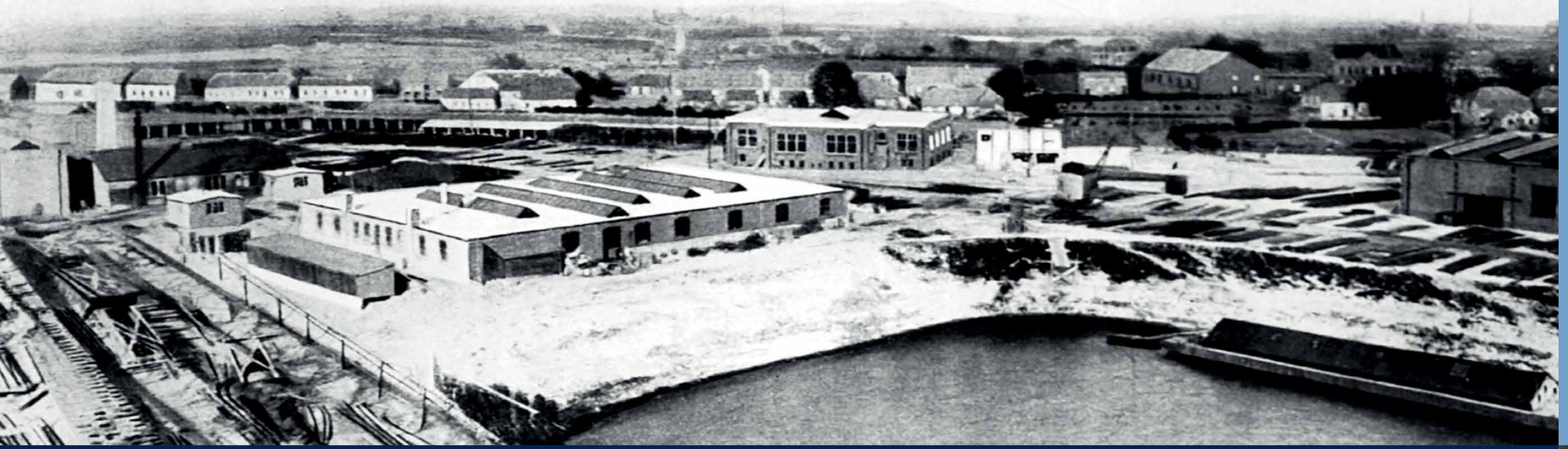
VOORDELEN NEDERLANDSE SCHEEPSBOUW

Drie factoren waren rond 1900 in het voordeel van de Nederlandse scheepsbouw: goedkoop staal, lagere lonen en inmiddels voldoende geschoold personeel. De bouwkosten van een stalen schip (casco) bestonden voor het grootste deel uit materiaalkosten en werkzaamheden die uitbesteed moesten worden.

Het scheepsbouwstaal (gewalst plaat- en profielstaal) was onder andere afkomstig uit het Ruhrgebied. De transportkosten naar plaatsen aan de Rijn liepen op naarmate de afstand tot het Ruhrgebied groter werd. De Duitse staalindustrie berekende voor de export echter belangrijk lagere staalprijzen dan in Duitsland zelf. Daardoor lag de kostprijs voor een te bouwen schip in Nederland lager dan in Duitsland.



De waterkant te Tolkamer rond 1910 met links de roeibotenwerf van de Gebrs. Janssen en op de achtergrond het douane-kantoor.
Coll: A.J.V. Mulder - Lobith



De Lobithsche Scheepsbouw Maatschappij v/d Gebroeders Bodewes in 1921. Coll: G.B. Janssen - Zevenaar

SCHEEPSBOUWFAMILIE WORTELBOER

Evenals Bodewes kwam het geslacht Wortelboer uit Groningen, was van katholieke huize en telde meerdere generaties scheepsbouwers. Johannes Wortelboer exploiteerde een scheepswerf te Westerbroek (gem. Hoogezand) en een te Delfzijl. Het gezin telde dertien kinderen, van wie Eiso op één na de jongste was. Mede daarom zocht Eiso zijn toekomst niet op de werf van zijn vader, maar probeerde hij elders een toekomst op te bouwen. Hij liep enkele jaren stage op de bekende scheepswerf van Joseph Meier te Papenburg aan de Ems. Ook werkte hij nog even op de werf van zijn vader. In de jaren twintig werd hij waarschijnlijk door Mans Bodewes naar voren geschoven om de leiding van de Pannerdense scheepswerf van diens broer Joost op zich te nemen.

Eiso Wortelboer in de jaren twintig. Archief De Hoop - Lobith

TE KORT AAN WONINGEN ARBEIDERS DOOR EXPANSIE SCHEEPSBOUW

Na de Eerste Wereldoorlog beleefde de scheepswerf een reusachtige expansie en aangezien er plaatselijk noch regionaal voldoende vaklieden beschikbaar waren, haalde de scheepswerf die van elders, zelfs uit de oude Hanzestad Danzig aan de Oostzee.

Om deze 'gastarbeiders' te huisvesten, besloot Bodewes om zelf maar huizen te gaan bouwen. De eerste woningen verrezen op een terrein aan de Boterdijk tussen Tolkamer en Lobith, dat grotendeels omsloten was door de steenfabriek van Daams. Hier verrees in 1919 (rond het latere Julianaplein) het zogenaamde 'Rode Dorp'.

Nog tijdens de bouw verplaatste Bodewes zijn huisvestingsactiviteiten naar een aangekocht terrein naast de werf. Op een gedeelte buitendijks terrein aan de Bijlandseweg werd het voor die tijd zeer moderne 'Tuindorp Bodewes' gebouwd.

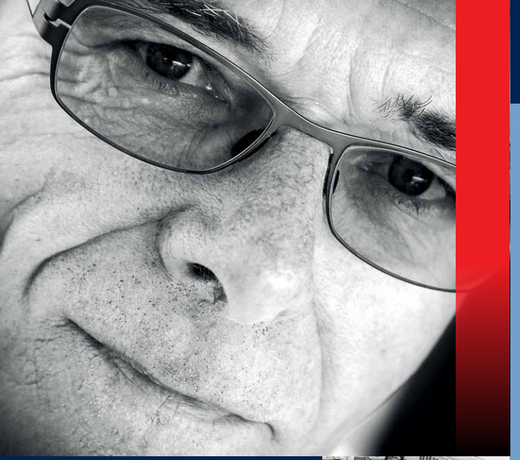
Deze arbeidershuisvesting was ontworpen volgens de tuinstedenarchitectuur uit de zogenaamde Delftse school van de bekende bouwmeester M.J. Grandpré Molière.

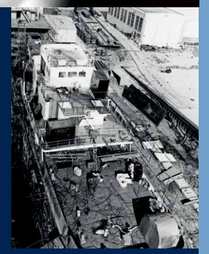
Het waren tachtig ruime woningen en één villa, die omringd werden door veel beplantingen met coniferen, acacia's en ander groen. De straten werden genoemd naar de zeeschepen die op de werf waren gebouwd.

FAMILIERELATIE BODEWES EN WORTELBOER

Er bestonden ook familierelaties tussen de geslachten Bodewes en Wortelboer. Eiso Wortelboer was geboren te Hoogezand op 11 november 1894. Hij was de jongste zoon van de scheepsbouwer Johannes Gerhardus Wortelboer (1839-1924) en Martha Kuiper (1852-1923) uit het geslacht Bodewes. Eiso Wortelboer trouwde in 1928 met Maria Anna Cornelia Lucia van Mourik. Zij vestigden zich in het tot woning verbouwde kantoorpand op het terrein van de scheepswerf te Tolkamer. In 1929 werd hun zoon Hans geboren, bijna een jaar later gevolgd door zijn broer Martien. Er volgden daarna nog twee kinderen: Rob in 1934 en Mariëtte in 1946. Eiso Wortelboer overleed te Arnhem op 9 februari 1981. Zijn echtgenote Maria van Mourik was hem al voorgegaan; zij stierf te Velp op 11 juni 1973.

Aanbieding van een boeket bloemen door Mariëtte Wortelboer bij de tewaterlating van het koelschip 'Hagno' (bouwnummer 240). In het midden Eiso Wortelboer. Archief De Hoop - Lobith, foto Vrijhof Rotterdam





HANS LENDERINK

Hans Lenderink (1948) is geboren in Doetinchem maar verhuisde later naar Arnhem. Daar ging hij ook naar de technische school, waar hij de opleiding machinebankwerker volgde. Naderhand deed hij nog aan de avondschool B-metaal. Zijn eerste werkgever was de ASM, waar hij in 1963 kwam te werken. Hij bleef daar zes jaar in dienst, waarna hij naar De Hoop vertrok.
"Ik had inmiddels mijn vrouw leren kennen. Zij komt uit Zevenaar en ik wilde ook deze kant uit. ASM en De Hoop namen echter geen personeel van elkaar aan, dus ben ik toen eerst vier jaar in de bouw als onderhoudsmonteur gaan werken. In 1973 ben ik alsnog bij De Hoop terechtgekomen. Op dat moment werden er net drie tankers voor de Staats Oliemaatschappij Pemex in Mexico gebouwd. Die tankers waren gigantisch. De motoren alleen al wogen zo'n driehonderd ton. Die werden met behulp van een drijvende bok in het schip gezet. Met een kraan ging dat niet; daar had je een drijvende bok voor nodig. Die motoren waren zo groot dat, wanneer de krukas geklokt moest worden, je via een deur de carter van de motor inliep en zo kon je bij de krukas. In de zuigers kon je rechtop gaan staan en de brandstofpompen waren zo groot als een oude Mercedes 200. Naderhand hebben we nog enkele sleepboten voor Pemex gebouwd."

"Op de scheepswerf heb je het vrije leven: je loopt in en uit. Als je in de fabriek zit, moet je 's avonds aan je vrouw vragen hoe het weer was die dag. Ik was blij dat ik kon komen werken en begon als bankwerker. Je kreeg van je baas een pak met tekeningen en een paar weken later was je klaar. Ze wisten dat je het goed deed en daarom kon je je gang gaan.
Je was zo vrij als een vogel. In 1995 ben ik zelf baas geworden van de afdeling. Dat ben ik gebleven tot ik in februari 2010 met de VUT ben gegaan. Sinds begin van dit jaar ben ik officieel met pensioen."

"OP DE SCHEEPSWERF HEB JE HET VRIJE LEVEN: JE LOOPT IN EN UIT"

HANS LENDERINK

Tankers voor de Staats Oliemaatschappij Pemex (Mexico), 1968.

De werkzaamheden werden in 1924 extra gestimuleerd door een gemeentelijke toeslag van 15 procent op de lonen. Die toeslag gold echter alleen voor Pannerdense arbeiders die op de werf werkten. Op 4 november 1925 richtte Wortelboer daarom een verzoek tot de gemeenteraad van Herwen & Aerdt om een toeslag te geven op de lonen van zijn arbeiders uit die gemeente.

Wortelboer schreef aan de gemeenteraad dat de werf bezig was met het laatste schip in opdracht. Daardoor was hij genoodzaakt mensen te ontslaan. Om het bedrijf in stand te houden, wilde hij ondanks de slechte tijden voor eigen risico een boot van 950 of 1350 ton bouwen en deze trachten te verkopen. Om dit te realiseren, vroeg hij om een toeslag van 15 procent op de lonen. Het ging daarbij om ongeveer veertig mensen uit de gemeente Herwen & Aerdt, die echter bij niet inwilligen van het verzoek, binnen afzienbaren tijd, door mij ontslagen zullen moeten worden. Wortelboer stelde dat de gemeente dit kon voorkomen door de subsidie te verlenen.

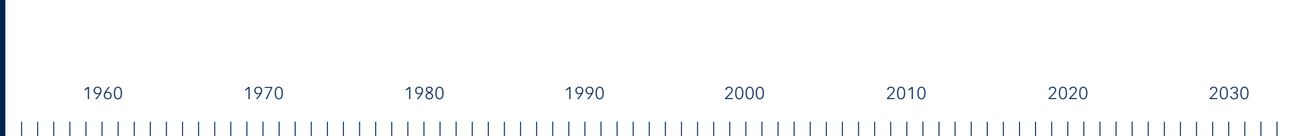
De gemeenteraad Herwen & Aerdt liet zich echter niet onder druk zetten en verzocht Wortelboer om eerst maar eens een lijst te overleggen van de bij hem te werk gestelde arbeiders uit zijn gemeente. Deze lijst werd door Wortelboer op 11 november 1925 ingediend. Hieruit bleek dat meer dan de helft van alle arbeiders uit de naburige dorpen kwam. Elke dag gingen zij lopend of op de fiets naar de Pannerdense werf. Uit Aerdt waren het er vier, uit Herwen zeven, uit Lobith zestien en uit Tolkamer elf. Uit het verre Spijk had alleen Willem Driessen het er voor over om in Pannerden het brood voor hem en zijn gezin te verdienen.

Tijdens de raadsvergadering van 9 december 1925 stond het verzoek van Wortelboer op de agenda. Er werd echter nauwelijks over gesproken. Op voorstel van B&W werd met algemene stemmen afwijzend op het verzoek beschikt.

Het zat Wortelboer niet mee. Toen hij in 1925 de door hem berekende loontoeslagberekening indiende bij de gemeente Pannerden ging ook daar de gemeenteraad niet akkoord. Er volgde een door Wortelboer aangespannen gerechtelijke procedure. De rechtbank was echter van mening dat Wortelboer het onderste uit de kan wilde halen en verminderde de vordering met bijna de helft.

Ook over de te betalen zakelijke bedrijfsbelasting over 1926 was Wortelboer het niet eens met de gemeente. Deze was vastgesteld aan de hand van de loonlijsten over dat jaar. In deze strijd trok hij eveneens aan het kortste eind.

Eind 1926 sloot Wortelboer een contract met de Kölner Reederei A.G. voor de bouw van een sleepschip. Het gevraagde laadvermogen was 635 ton, maar het mocht ook meer zijn. De contractprijs bedroeg ƒ 30.000,-, terwijl een bonus van ƒ 500 werd betaald wanneer het laadvermogen groter was dan 635 ton. Dit bleek het geval te zijn, want toen in maart 1927 de 'Fleiss' werd opgeleverd, was het een schip van 657 ton.



AKEN

De Nederlandse binnenvaartvloot bestond in de eerste helft van de 19de eeuw uit een bonte verzameling van scheepstypen, die qua vorm en afmetingen sterk van elkaar verschilden. Het meest voorkomende binnenvaartschip was de aak: een groot platboomd stevenloos binnenvaartuig voor het vervoer van goederen.
Er bestonden regionale verschillen in de bouw van aken. Zo waren er onder meer de rijnaak, lemsteraak, praamaak, boeieraak en zandaak. Ze hadden een laadvermogen tussen 65 en 175 ton en telden een man of drie scheepspersoneel.

Het bleef onrustig in Pannerden. Begin juni 1927 brak op De Hoop een staking uit, die georganiseerd was door de Nederlandse R.K. Metaalbewerkersbond. Ongeveer zeventig werklieden legden het werk neer. De eis was erkenning van de vakorganisatie als hun vertegenwoordiger bij de onderhandelingen over een loonsverhoging van vijf cent per uur. Directeur Eiso Wortelboer gaf echter geen krimp. Hij zette het werk voort met minder geschoolde arbeiders, die hij als stakingsbrekers inhuurde.

De tussenkomst van rijksbemiddelaar H.A. van IJsselsteijn was nodig om aan het conflict een einde te maken. De arbeidersbond kreeg de verlangde erkenning, maar de gewenste loonsverhoging ging niet door.

Eind 1927 bedroeg het aantal arbeiders op de werf in Pannerden nog 67. Dit aantal liep het jaar daarop terug naar veertig man, van wie er in 1929 nog maar twintig over waren: scheepswerf De Hoop verkeerde in zwaar weer. Door de financiële problemen zocht de scheepswerf te Pannerden naar ‘vreemd’ kapitaal om te kunnen overleven.

In de crisisperiode 1924 en 1927 nam de Duitse scheepsbouwer dr. ing. Kaspar Berninghaus uit Duisburg-Ruhrort de scheepswerf in Pannerden ‘geruisloos’ over. Berninghaus had een groot bedrag aan de onderneming geleend. Mans Bodewes bleef evenwel nog tot 20 maart 1931 aan als commissaris. Pas op 1 april daaropvolgend werd Kaspar Berninghaus tot nieuwe commissaris benoemd. Hij stierf echter op 2 mei 1934. Na zijn dood kwamen alle aandelen in bezit van zijn weduwe.

“DE ZEESCHEPEN WERDEN IN ROTTERDAM AFGEBOUWD. IK GING DAAR DAN ZELF NAARTOE”

BEN THIELKING

BEN THIELKING

Ben Thielking (1950) begon in februari 1975 als lasser bij De Hoop. “Na de Mavo ben ik me gaan specialiseren in de lastechniek. Na mijn opleiding gaf ik cursussen aan de technische school in ‘s-Heerenberg. Het was de bedoeling dat mijn leerlingen ook een half jaar praktijkervaring opdeden, onder meer bij De Hoop. Toen de toenmalige lasbaas ziek werd, vroeg hij mij of ik de mensen op de werf wilde opleiden. Op het moment dat hij helemaal stopte met werken, werd ik gevraagd zijn taken als hoofdbaas over te nemen. Vanaf dat moment ben ik er eentje van De Hoop geworden. Ik laste zelf niet meer, maar gaf leiding aan de lasafdeling en hield me bezig met de kwaliteitscontrole van de rederij en de verzekeringsmaatschappijen. De groep lassers, inclusief de ingehuurde krachten, bestond op het hoogtepunt uit 87 man.

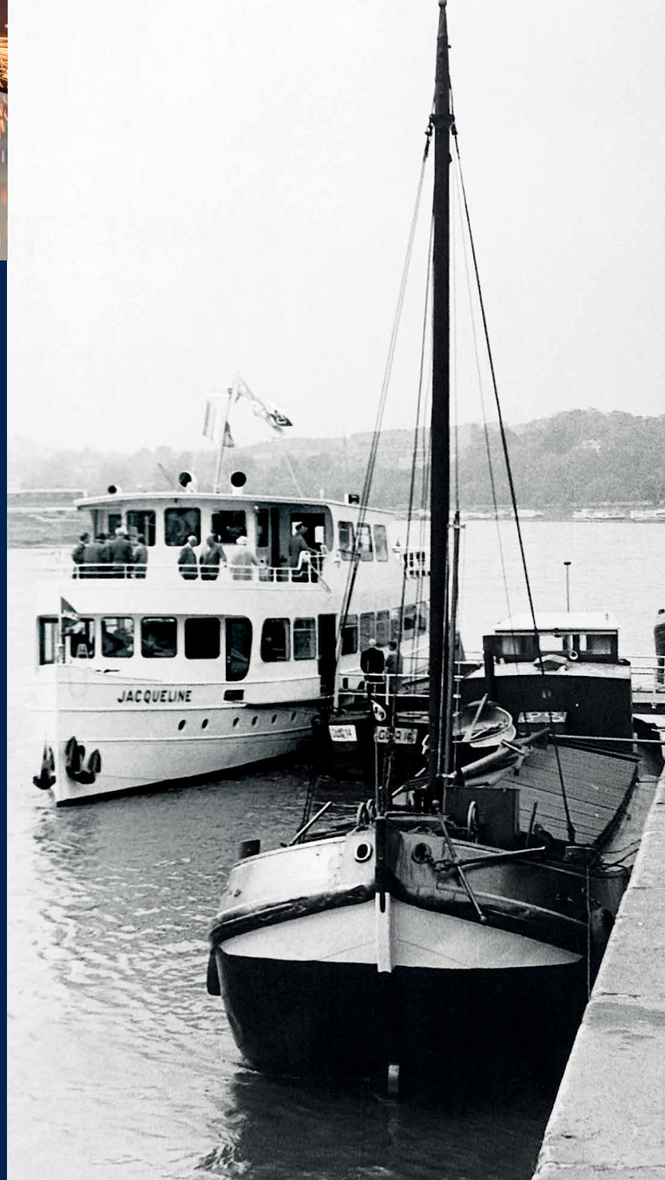
Tijdens het werk bij De Hoop hield ik me met één project tegelijk bezig. Als het schip klaar was, concentreerde ik me op de volgende klus. Je begint met een schip en je levert het af. De zeeschepen werden in Rotterdam afgebouwd. Ik ging daar dan zelf naartoe. Voor de lasafdeling was het verblijf in Rotterdam vaak kort: de stuurhut erop zetten, aflassen en weer terug naar Tolkamer. Een enkele keer hadden we een bijzondere opdracht, zoals de ‘Amethyst’, een zelfvoortstuwend booreiland. Bouwnummer 315, het enige bouwnummer dat ik me nog kan herinneren. Lastechnisch gezien hebben we geen moeilijkere klus gehad dan de ‘Amethyst’. Maar ook constructief was het een zeer uitdagend project. De ‘Amethyst’ was zijn tijd ver vooruit. Op dit schip kunnen we eigenlijk het meest trots zijn. Dat de ‘Amethyst’ in Tolkamer is gemaakt!”

GEÏNTERNEERDE BELGISCHE SOLDATEN AAN HET WERK OP WERF

Op de werf werden eind 1916 ook enkele geïnterneerde Belgische soldaten tewerkgesteld. Hiervoor moest de werf een bepaald bedrag overmaken aan het Interneringsbureau in Den Haag. Bodewes bood ƒ 50,- per maand, waarvan ƒ 35,- à ƒ 40,- aan kostgeld werd ingehouden. Het Interneringsbureau was daarmee echter niet tevreden. Voor dat geld kon men geen goede werkkracht krijgen.

De vergoeding moest minimaal ƒ 58,- bedragen. Hiervan ging tien procent naar de spaarrekening van de geïnterneerde, ƒ 14,- tot ƒ 19,- werd hem per maand uitgereikt als zak- en kledinggeld en de rest was voor voeding en logies.

Bodewes ging akkoord met deze voorwaarden, maar vergat in alle drukte te betalen, waarop het Commando Internering Gelderland te Arnhem in mei 1917 de interventie van het gemeentebestuur inriep om een achterstallig bedrag van ƒ 463,50 bij Bodewes geïnd te krijgen.



Dagpassagiersboot ‘Jacqueline’ van de rederij Heijmen op de Rijn te Arnhem. Let op de tjalk aan de kade. Archief De Hoop - Lobith

1880 1890 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990

#3

GEBROEDERS BODEWES GAAN VERDER ALS DE HOOP

OVERNAME FAILLIETE SCHEEPSWERF GEBROEDERS BODEWES

Belangrijk voor de inmiddels failliete scheepswerf van Bodewes te Tolkamer was zoals vermeld in 1927 de overname door N.V. Scheepswerf De Hoop te Pannerden (i.c. Berninghaus). Eiso Wortelboer werd ook daar als directeur aangesteld. Aan het eind van dat jaar startte hij de werf weer op. De leiding over de scheepswerf in Pannerden legde hij in handen van zijn oudere broer Harmannus Jan Wortelboer.

De werf in Lobith-Tolkamer was toen in feite een filiaal van de werf in Pannerden, maar een met een veel grotere potentie. De werf in Pannerden was ingericht voor rijnschepen, terwijl de opgekochte werf te Lobith-Tolkamer ingericht was voor de bouw van zeeschepen. Die werf moest echter eerst opnieuw worden ingericht.

De werf in Tolkamer lag nog stil tot 16 november 1927. Vanaf die datum werd ze officieel weer opgestart. De volle werkweek bedroeg 58 uur. Uit een opgave aan het gemeentebestuur blijkt dat de werf uitsluitend werk verschafte aan in de gemeente wonende arbeiders.

Dit in tegenstelling tot de werf in Pannerden, waar enkele tientallen arbeiders uit Aerdt, Herwen en Lobith werkzaam waren.

Terwijl de werf te Tolkamer zich inmiddels langzaam omhoog worstelde, ging het met de werf in Pannerden steeds minder goed. De capaciteit was te gering en de mogelijkheden navenant. Volgens Wortelboer werd de exploitatie nog steeds nadelig beïnvloed door de hoge, drukkend zakelijke bedrijfsbelasting. Hij trachtte die te verlagen door wederom pressie uit te oefenen op het gemeentebestuur.

Op 12 december 1929 schreef hij een brief waarin hij benadrukte dat, indien er geen tegemoetkoming in de zakelijke belasting kwam, hij binnen afzienbare tijd het bedrijf in Pannerden stop moest zetten. Hij zou dan alle onderdelen - waarschijnlijk al in maart 1930 - naar zijn bedrijf te Lobith brengen. “Mocht Uwe gemeente er echter prijs op stellen het bedrijf daar te houden dan hoor ik gaarne ten spoedigste, indien mogelijk voor den 26 Febr. e.k. van U in deze aangelegenheid.”

Het gemeentebestuur van Pannerden nam het schrijven slechts voor kennisgeving aan. Wortelboer bleek echter niet te hebben gebluft en in 1931 werd de werf in Pannerden aan het Galgendaal (tijdelijk) stilgelegd. Vanaf de doorstart in 1923 tot aan de stillegging in 1931 waren er op de dwarshelling van Pannerden meer dan veertig schepen gebouwd. Het laatste schip, dat op 15 september 1931 te water werd gelaten, was een Belgische spits van 342 ton.

Eiso Wortelboer wijdde nu al zijn krachten aan de scheepswerf te Lobith-Tolkamer.

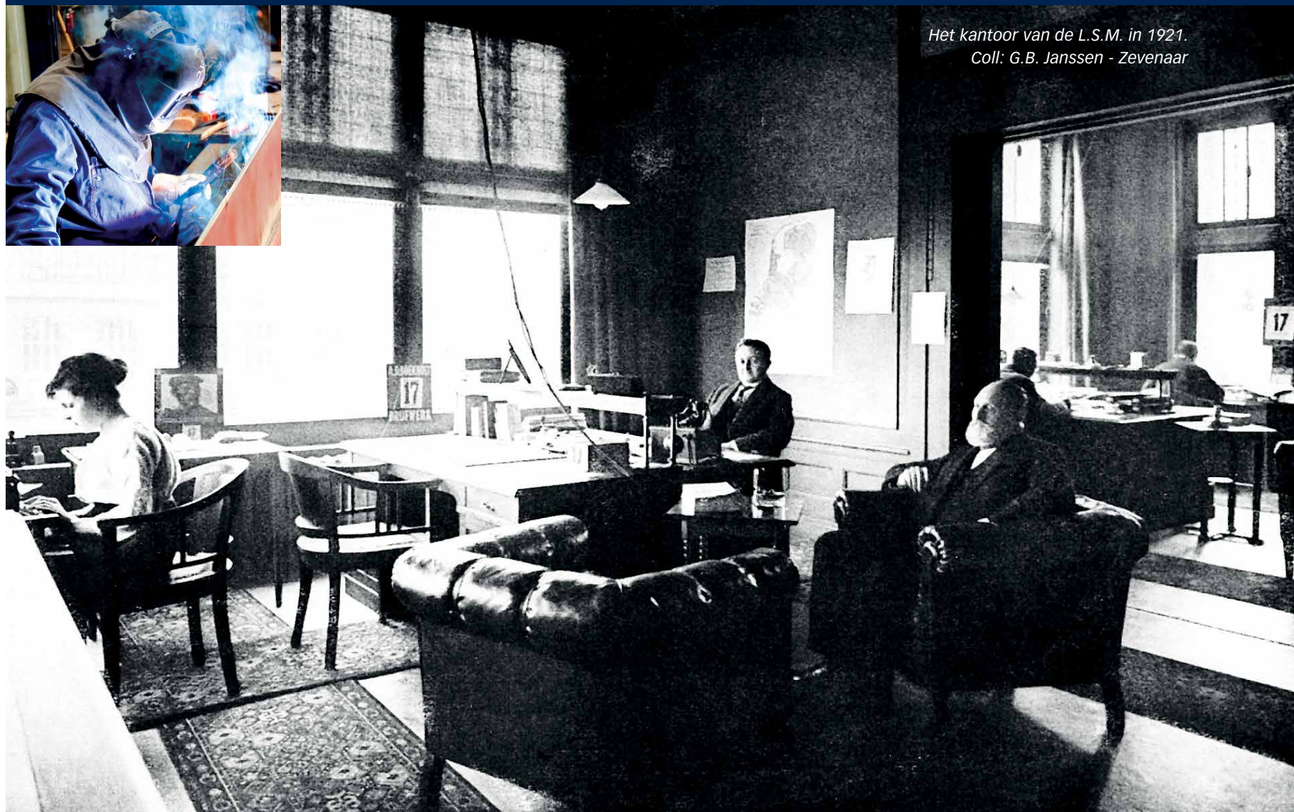
STAKINGSGOLF DOOR HEEL NEDERLAND

Op 1 maart 1943 moest Wortelboer in opdracht van de Duitse autoriteiten een nominatieve opgave doen van alle werknemers boven de 21 jaar in verband met een eventuele tewerkstelling in de Duitse oorlogsindustrie.

Dit veroorzaakte nogal wat onrust onder de arbeiders. Van 29 april tot 4 mei 1943 ging er een grote stakingsgolf door Nederland. De stakingen waren gericht tegen de verhoogde ‘Arbeitseinsatz’ in Duitsland.

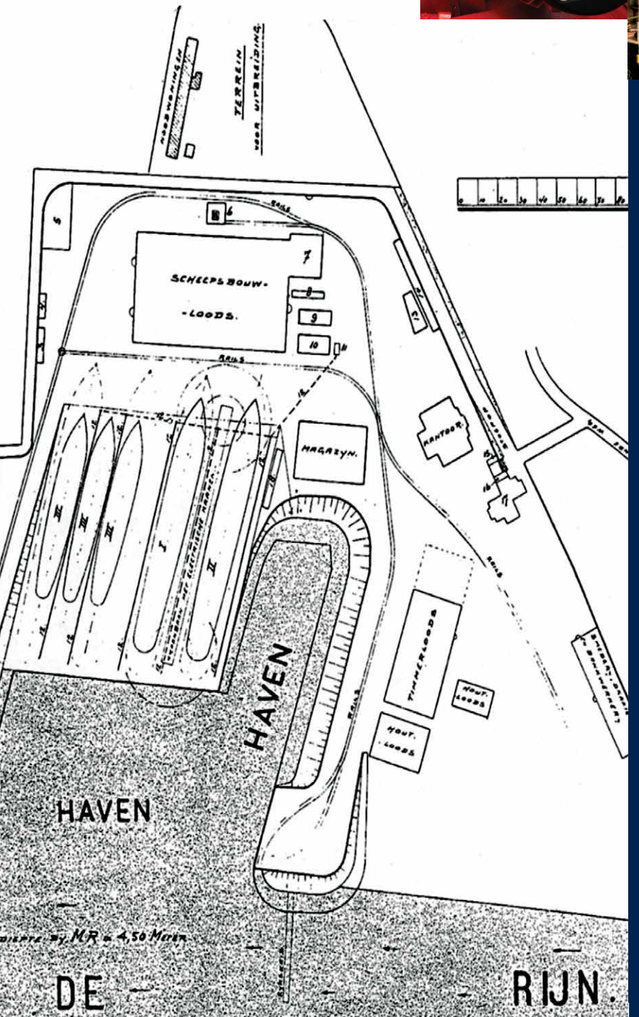
De staking begon in Hengelo en sloeg over naar de industriecentra in Noord-Holland, Noord-Brabant en Limburg, maar ook naar deze uithoek van het land. Op 30 april legde het volk op de scheepswerf het werk neer evenals op de steenfabrieken van Terwindt & Arntz en Hollands-Duits in Spijk. Hierbij waren in totaal ongeveer 500 arbeiders betrokken.

Toen de staking op 1 mei nog voortduurde, werden op last van de Sicherheitsdienst tien willekeurige arbeiders gearresteerd en op transport gesteld naar Vught, waar ze zes tot acht weken hebben vastgezeten. Op maandag 3 mei 1943 werd overal het werk hervat.



Het kantoor van de L.S.M. in 1921.
Coll: G.B. Janssen - Zevenaar

Plattegrond van de gemoderniseerde haven in 1921. Archief De Hoop - Lobith



DIEPSTE CRISIS TOT DAN TOE IN SCHEEPSBOUW

Op 16 oktober 1927 verhuisde Wortelboer van Pannerden naar zijn nieuwe bedrijf aan de Tolkamerse waterkant. Al spoedig kreeg Wortelboer toestemming om in Lobith-Tolkamer een groot magazijngebouw te plaatsen, waarin de timmerafdeling werd ondergebracht.

In mei van het jaar daarop kreeg hij vergunning tot het plaatsen van een aantal machines en elektromotoren, onder andere in de nieuw gebouwde timmerloods. Eiso Wortelboer liet bovendien het grote kantoorpand op het terrein van de werf door de Lobithse gemeente-opzichter Willem Verborg zodanig verbouwen en inrichten dat het tevens als woonhuis kon worden gebruikt.

Het noodlot sloeg echter vrij snel toe en opnieuw kwam de werf in zwaar weer terecht: in 1929 volgde de beurskrach in New York. De diepste crisis in de geschiedenis van de Nederlandse scheepsbouw tot dusver brak aan. De Rijnvaart had door het instorten van de economie een enorme overcapaciteit, waardoor er totaal geen behoefte aan nieuwbouw was. Vanaf 1932 liep er op de Nederlandse werven vrijwel geen enkel schip meer van stapel. Werven moesten om te kunnen overleven verliesgevende orders accepteren. Deze situatie was evenwel niet lang vol te houden en in de tweede helft van de jaren dertig legden veel werven, waaronder De Hoop, het werk stil.

Sinds de overname van de voormalige werf van Bodewes in Lobith-Tolkamer waren in de periode 1927 tot 1930 op beide werven de volgende schepen gebouwd: zes sleepkanen van 966 ton, een motorsleepkaan van 920 ton, een motorboot van 126 ton, twee sleepschepen van 4.347 ton, drie Kempenaars van 600 ton, drie D.E.K. (Dortmunder-Ems-Kanal) schepen van 937 ton.

Daarna bleven de opdrachten uit. Om het personeel aan het werk te houden, besloot Wortelboer voor eigen risico een aantal kleine schepen te bouwen in de hoop deze te zijner tijd te kunnen verkopen. Het betrof een zestal Belgische spitsen en een Kempenaar, die in de periode van juli 1930 tot juli 1931 werden afgebouwd.

Het allerlaatste schip dat de helling verliet was een ongedoopte Kempenaar, die op 18 januari 1932 te water werd gelaten. Daarna werd het heel erg stil op de werf.

In de laatste jaren dat beide werven nog volop draaiden, werden er toch nog behoorlijke winsten geboekt. Geen enkele opdracht werd met verlies afgesloten.

Desondanks diende Wortelboer op 13 september 1931 een subsidieverzoek in bij het gemeentebestuur van Herwen & Aerdt.

Wanneer hij ƒ 8.000,- kreeg, kon hij waarschijnlijk twee baggeraken bouwen en dat betekende vijf maanden werk voor zeventig mensen. Als het verzoek afgewezen zou worden, zou hij genoodzaakt zijn de werf in Tolkamer te sluiten, met als gevolg dat een groot aantal mensen werkloos zou worden. Het College van B&W adviseerde echter afwijzend; met algemene stemmen werd het verzoek van Wortelboer afgewezen.

Het tijdens de oorlogshandelingen in september 1944 verwoeste huis van de N.V. De Hoop te Pannerden, destijds bewoond door het gezin van H.J. Wortelboer. Coll: G.B. Janssen - Zevenaar, foto Jan van Ingen - Pannerden

SCHEEPSWERF DOELWIT BOMBARDEMENT

Op 1 december 1943 was de scheepswerf De Hoop het doelwit van twee vliegtuigen van 'onbekende nationaliteit'. Er vielen weliswaar enkele bommen, maar de schade was minimaal en persoonlijke ongelukken deden zich niet voor.

Eind december 1933 werd de N.V. Scheepswerf De Hoop door de gemeente Herwen & Aerdt gemaand de achterstallige zakelijke belasting op het bedrijf in Tolkamer over de jaren 1931 en 1932 te betalen. Over 1931 was dat een bedrag van ƒ 1.023,60, dat in de loop van 1934 aan de gemeenteontvanger werd afgedragen.

De balans van de onderneming over 1933 liet geen florissant beeld zien. Met allerhande reparatiewerkzaamheden had men te Tolkamer weliswaar een winst geboekt van ƒ 5.780,73, maar het totale verlies aan het eind van het boekjaar was ƒ 40.537,51.

Toen Wortelboer in januari 1934 weer een belastingformulier kreeg om in te vullen, stuurde hij het blanco terug met de mededeling dat er in zijn onderneming in 1933 niet was gewerkt. Ook de werf in Pannerden sloot dat jaar af met een verlies van ƒ 5.403,03. Niet lang daarna zag Wortelboer zich genoodzaakt op beide werven alle werkzaamheden stil te leggen en zijn werknemers te ontslaan.

WORTELBOER VAN DIRECTEUR NAAR EIGENAAR

Na het overlijden van haar man Kasper Berninghaus in 1934 wilde zijn weduwe van de verliesgevende werf af. Ze vroeg Eiso Wortelboer of hij geïnteresseerd was in overname van het bedrijf. Wortelboer voerde de onderhandelingen daarover met Ewald Berninghaus, de zoon van de overleden eigenaar. Namens zijn moeder sloot hij in maart 1934 een voorlopige koopovereenkomst met Eiso Wortelboer. Het kwam er op neer dat Wortelboer de beide werven kon kopen voor een onmiddellijk te betalen bedrag van 30.000 Reichsmark en ƒ 70.000,- in termijnen.

Voor het aankopen van de werf had Wortelboer geld nodig. Behalve dat hij een hypotheek afsloot, leende hij ook een aanzienlijke som van zijn schoonfamilie, die pas na de oorlog werd terugbetaald.

Ondanks de algemene malaise was Wortelboer voortdurend op zoek naar werk. Om die reden besloot hij de beschikbare houtbewerkingsmachines en kwaliteiten van zijn scheepstimmerlieden ook voor andere timmerwerkzaamheden te gebruiken.
In mei 1934 diende hij een verzoek in om in zijn timmerloods op de werf een parketvloeren- en deurenfabriek te mogen inrichten. Hierin zouden zeven tot acht mannen worden tewerkgesteld.

Behalve de timmerfabriek waren in dit gebouw ook een garage voor twee auto's, een lijmkamer voor het parket, een ketelhuis met verzamelplaats voor houtafval, twee houtdroogkamers, een houtopslagplaats en een magazijn alsmede een tekenkamer ondergebracht.

De loods was voorzien van waterleiding en elektriciteit, met inbegrip van ook krachtstroom voor de benodigde elektromotoren.

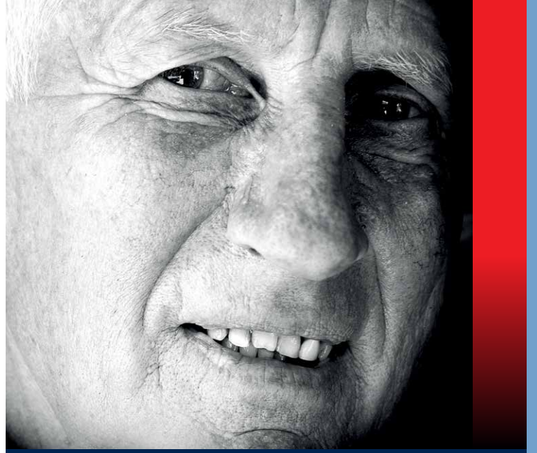
Hoewel pas eind oktober 1934 alle vereiste vergunningen ingevolge de Hinderwet en Veiligheidswet binnen waren, had Wortelboer reeds toestemming gekregen om in juni 1934 met de werkzaamheden een aanvang te nemen. Kennelijk had de houtindustrie minder van de malaise te lijden, want ook de timmerman Frits van Midden vroeg en kreeg in diezelfde periode een vergunning voor de oprichting van een machinale timmerfabriek op de Sebastopol te Lobith.

Over de verdere activiteiten van de 'Parketvloeren en Timmerfabriek Lobith' van Wortelboer is verder niets bekend. Pas in 1969 kwam deze handelsnaam te vervallen.

Wortelboer zag ook wel wat in het slopen van schepen, waaraan door de bestaande overcapaciteit kennelijk behoefte was. Voor de sloop van schepen en ook voor reparatiewerk was eigenlijk een sleephelling vereist en daarover beschikte hij niet.

Wanneer hij echter een substantiële subsidie van de overheid kon krijgen, zag hij wel mogelijkheden. Wortelboer liet door de Nederlandsche Heidemaatschappij in augustus 1936 een tekening en begroting maken. Het gehele project werd geraamd op ƒ 35.500,- waarvan ƒ 24.000,- aan arbeidsloon.

Hiervoor klopte hij aan bij de gemeente Herwen & Aerdt. Ook dit plan kon evenwel geen genade vinden in de ogen van de vroede vaderen.



"HET IS EEN SOCIAAL GEORIËNTEERD BEDRIJF WAAR OP HET HOOGTEPUNT ZO'N VIER- À VIJFHONDERD MENSEN WERKTEN"

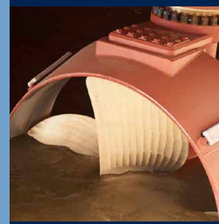
HENK KOENEN

HENK KOENEN

Henk Koenen is in 1947 geboren in Herwen als oudste van een gezin met negen kinderen. Na de lagere school ging hij naar de lts en volgde daar de opleiding tot timmerman. "Eigenlijk wilde ik daarna naar de mts maar aangezien er thuis brood op de plank moest komen, ging dat niet door. Via een informeel gesprek in het ziekenhuis tussen mijn vader en Cor Boumans, die hoofd van de timmerwerkplaats was, werd ik in 1962 zonder een sollicitatiegesprek bij De Hoop aangenomen. Inmiddels was er in de jaren vijftig veel gekwalificeerd personeel van verder weg met ervaring bij andere scheepswerven naar Tolkamer gekomen. Het opleidingsniveau was plaatselijk niet hoog genoeg. Ik wilde gaan studeren, maar dat kon niet. Het voordeel was wel dat het bij ons financieel wat ruimer werd."

In 1967 moest hij onder de wapenen. Hij kwam bij de Koninklijke Marine, opleidingskamp MOC in Hilversum. Na de diensttijd van twintig maanden kwam Henk weer terug bij de werf. "Ik heb toen eerst een jaar bij De Hoop gewerkt. Ik was 21 en zou met mijn 28ste pas het volledige loon krijgen. Destijds verdiende ik ƒ 121,- per week. Dat is omgerekend naar de huidige munt zo'n € 54,-. Ik ben toen naar Frans van der Zandt gegaan, een aannemer met ook een timmerbedrijf. Na een jaar kwam een oud-collega bij mij met het voorstel om met hem naar Duitsland te gaan. Dat heb ik gedaan en ik ben daar zo'n vijf jaar gebleven. Eind 1974, inmiddels was ik bijna 28, ben ik teruggegaan naar de scheepswerf. Ik kon daar gelijk weer beginnen.

Na het faillissement ben ik chef timmerwerkplaats geworden. In die functie ben ik dertig jaar werkzaam geweest. Ik had ook werkvoorbereider kunnen worden, maar daar had ik geen trek in. Ik ben van nature een sociaal mens, doe veel in het verenigingsleven en zit liever tussen de mensen dan eenzaam achter een bureau. De kracht van De Hoop, het grootste bedrijf op het Gelders Eiland, is dat het een goede thuishaven is voor de bewoners van het Eiland die er werken. Het is een sociaal georiënteerd bedrijf waar op het hoogtepunt zo'n vier- à vijfhonderd mensen werkten. Ik ben tot 26 maart 2009 in dienst gebleven van De Hoop. Toen ben ik met de VUT gegaan."



Pannerden onder water in 1926. Rechtsboven de scheepswerf De Hoop. Coll: G.B. Janssen

GELDERS EILAND OORLOGSGEBIED, BEWONERS GEËVACUEERD

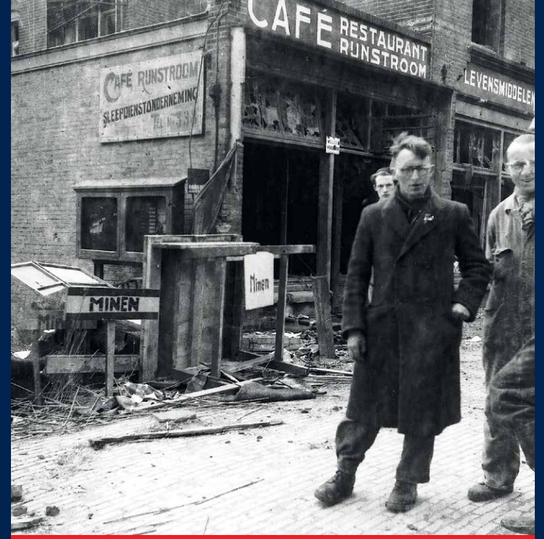
Op 8 februari 1945 startten de geallieerden een groot offensief in het Reichswald in de richting van de Rijn bij Wesel. Het Gelders Eiland werd nu oorlogsgebied.

De burgerbevolking moest verdwijnen. Slechts een beperkt aantal mensen bleef achter, onder wie het personeel dat nog werkzaam was op de werf.

In februari 1945 werkten daar nog ongeveer 25 man ten behoeve van de 'Kriegsmarine'. Hun vertegenwoordiger gaf de arbeiders opdracht alle machines te ontmantelen. De onderdelen werden vervolgens afgevoerd naar de fabrieken van Stork in Hengelo en naar Wilhelmshafen.

Op 22 februari 1945 werd directeur Eiso Wortelboer en diens chef de bureau Hein Heuvel afgezet en vervangen. Naar deze handelwijze werd na de oorlog nog wel een onderzoek ingesteld, maar die zaak bloedde dood.

Mijnengevaar bij café Rijnstroom Tolkamer 1945. Coll. J. Peet - Tolkamer (thans GA Rhijnwaarden)



VERMOEDELIJKE PLANNEN WORTELBOER AFSTOTEN WERF

Vermoedelijk was Eiso Wortelboer begin 1940 van plan de werf af te stoten, althans dat schreef hij in een brief aan de Lobithse expediteur Everd Heijmen, aan wie hij een stuk grond kon verkopen. In ieder geval staat vast dat er tussen Wortelboer en de Duitse rederij Haniel gesprekken zijn gevoerd over een eventuele overname van de werf. Het is echter ook heel goed mogelijk dat Wortelboer dit voornemen alleen maar gebruikte als argument om Heijmen onder druk te zetten, hoewel hij dat in de brief ontkende. Wat was namelijk het geval? Expediteur Heijmen wilde in augustus 1939 een stukje grond (30 x 65 meter) van de werf kopen dat aan de Rijksloswal grensde. Eiso Wortelboer wilde dit wel afstaan tegen een prijs van ƒ 20,- per vierkante meter en onder voorwaarde dat er geen winkel of bedrijf werd gevestigd. Waarschijnlijk ging Heijmen hier niet meteen op in met als excuus dat hij niet voldoende liquide middelen had. Wortelboer deed daarop een voorstel om dat probleem op te lossen. Hij was bereid een groot gedeelte van de koopsom in ruil voor huizen te accepteren. Voordat er daadwerkelijk iets gebeurde, brak in mei 1940 echter de oorlog uit.

DE HOOP IN OORLOGSTIJD

De N.V. Scheepswerf De Hoop bezat in mei 1940 behalve in Tolkamer ook nog steeds een werf in Pannerden. Op beide werven werd sinds het uitbreken van de oorlog niet gewerkt. Al vrij spoedig na de Duitse bezetting werden verscheidene machines van de scheepswerf geconfisqueerd en overgedragen aan een Duitse werf in Oberhausen-Walsum. Een aantal loodsen van de werf werd op 10 september 1940 in gebruik genomen door de Duitse Wehrmacht ten behoeve van de 'Abstellung und Unterbringing der Fahrzeuge'.

Verwoeste watertoren Tuindorp mei 1945. Coll. J. Peet - Tolkamer (thans GA Rhijnwaarden)

ZWAAR BESCHADIGDE WERF DOOR TWEEDE WERELDOORLOG

Scheepswerf De Hoop kwam zwaar beschadigd uit de Tweede Wereldoorlog. De Duitsers hadden alle machinerieën geroofd, de loodsen en gebouwen waren zwaar beschadigd door het artillerievuur van de geallieerden gedurende hun opmars door het Reichswald in februari 1945. Van 7 augustus 1945 tot en met 17 december 1945 was de werf bovendien gevorderd door Britse strijdkrachten die werkzaam waren aan de bouw van een grote baileyspoorbrug over de Rijn in Boven-Spijk. Toen de scheepswerf weer werd vrijgegeven, was de chaos pas goed te zien. De kraanbaan was geheel verwoest. Elektrische kabels en kasten waren spoorloos verdwenen. Het aantal granaatinslagen was nauwelijks te tellen. Een van de half afgebouwde viskotters lag gezonken in de haven. Op de hellingen stonden nog drie casco's die zwaar beschadigd waren door het geallieerde granaatvuur.

In de middelste woning aan de Hoofdstraat in Tolkamer woonde G.H. Bodewes enige tijd. Coll. G.B. Janssen - Zevenaar

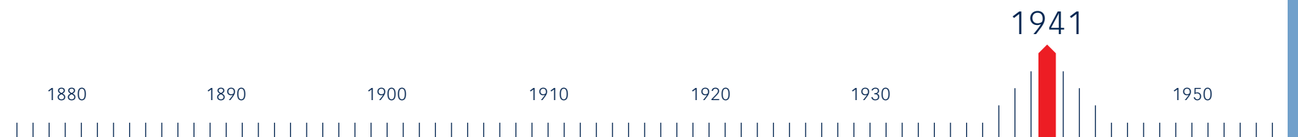
Op 8 april 1941 werd de scheepswerf echter weer vrijgegeven en halverwege dat jaar werd het werk hervat. Wortelboer had voldoende vooroorlogse contacten met Duitse reders langs de Rijn om snel weer zaken te kunnen doen. Op 28 februari van dat jaar had hij al een contract afgesloten met de Elbia Transport Genossenschaft te Duisburg-Ruhrort voor de bouw van vijf zogenoemde 'Grosz Planer Masz'-schepen, ook wel Fährprame genaamd.

Hoewel het zijn bedoeling was zoveel mogelijk voor particuliere opdrachtgevers te werken, besefte Wortelboer dat hij niet om de Duitse oorlogsindustrie heen kon. Zijn voornaamste oogmerken waren echter zijn bedrijf weer op te starten en werk te verschaffen aan zoveel mogelijk mensen. Na het opstarten van de werf nam het aantal personeelsleden toe tot ongeveer 300. Die waren echter niet allemaal bij de scheepsbouw betrokken. Volgens een door hem na de oorlog afgelegde verklaring was van dit contingent maar 35 procent productief. Wat de rest deed, is niet bekend. Mogelijk wilde hij deze mensen vrijwaren van tewerkstelling in Duitsland.

In 1942 vond Wortelboer het logischer om de juridische vestigingsplaats van zijn onderneming over te brengen naar de eigenlijke werkplek. Op 3 juni 1942 werd die wijziging notarieel vastgelegd bij J.H.O. Hazewinkel te Zevenaar. Vanaf die dag was de N.V. Scheepswerf De Hoop gevestigd te Lobith.

In 1942 werkte de werf voornamelijk aan de bouw van de schepen voor Elbia, maar tussendoor werd ook een bijna afgeschreven eigen casco omgebouwd tot kraanschip, dat onder de naam 'Heimthal' aan de Duitse Wehrmacht werd geleverd.

Men kreeg veel werk van de Duitse marine. Ook werd er veel reparatiewerk verricht. De laatste schepen waaraan in oorlogstijd nog werd gewerkt, waren vier viskotters voor de Deutsche Kriegsmarine. Deze konden echter als gevolg van de oorlogshandelingen niet meer worden afgebouwd. Eén daarvan, die reeds te water lag, werd door geallieerd granaatvuur zelfs tot zinken gebracht. De andere drie stonden nog op de helling en werden zwaar beschadigd.



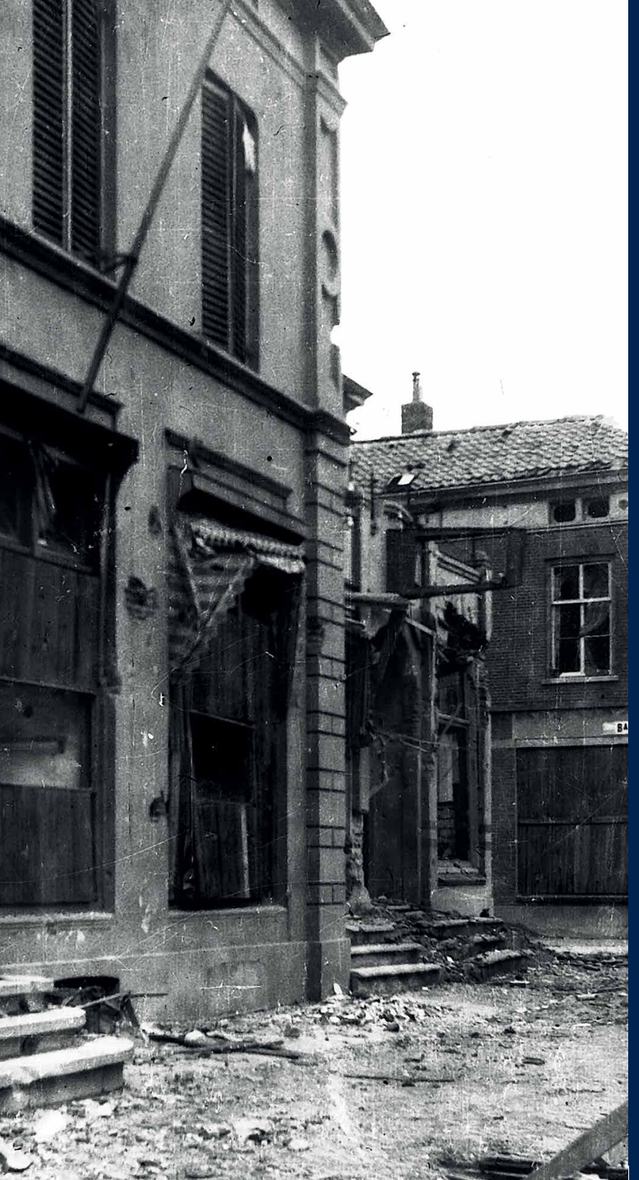
UITKERING OORLOGSSCHADE

De sinds 1931 stilgelegde werf In Pannerden met zijn opstallen stond nog voor ƒ 1.635,- op de balans. In september-oktober 1944 was de werf grotendeels verwoest. In 1953 ontving De Hoop de uitkering oorlogsschade voor de scheepswerf te Pannerden. Deze bedroeg ƒ 15.000,-. Inmiddels was Rijkswaterstaat begonnen met de voorbereidingen voor het vergraven van het Pannerdens Kanaal in verband met rivierverbetering. Hierbij was ook de vroegere scheepswerf aan het Galgendaal in het geding. Na de gevolgde onteigeningsprocedure kon men te Tolkamer nog eens ƒ 33.524,04 bijschrijven.

DE HOOP TIMMERT RUWHOUTEN DOODSKISTEN

In de nacht van 16 op 17 juni 1944 stortte in Boven-Spijk een geallieerde Halifax bommenwerper brandend neer. De zeven bemanningsleden lagen met de brokstukken her en der verspreid. Zij werden in eenvoudige ruwhouten kisten, die op de werf De Hoop door Theo Caerteling en Theo Verborg waren getimmerd, op een platte kar naar het drenkelingenkerkhof aan de Bijlandseweg gebracht en daar begraven.

#4
DE HOOP KOMT TOT BLOEI



Tolkamer 1945. Het verwoeste winkelpand van slagerij Peet.
Coll: J. Peet - Tolkamer (thans GA Rijnwaarden)

DE EERSTE JAREN NA DE OORLOG

Tijdens de evacuatieperiode van februari tot mei 1945 stond de werf bloot aan plunderingen, maar dit had ook een positief effect. In tegenstelling tot de baksteenfabrieken die meteen voor de wederopbouw moesten bakken en daardoor niet in de gelegenheid werden gesteld vernieuwingen door te voeren, kreeg de scheepsbouw grosso modo wel de kans om met financiële steun van de overheid zich vrij spoedig een goede uitgangspositie te verschaffen voor de toekomst.

Zo werd de werf te Tolkamer op infrastructureel gebied geschikt gemaakt voor de bouw van zeeschepen. Door gebrek aan materiaal, machines en vakbekwaam personeel duurde het echter nog enige tijd voordat alle herstel- en nieuwbouwwerkzaamheden waren uitgevoerd.

Op 9 december 1945 kreeg Wortelboer bericht van het Nederlandse Beheersinstituut (NBI) dat de Duitse orders voor de nog niet afgebouwde kotters moesten worden uitgevoerd. De vraag was alleen hoe dat werk betaald zou worden en wie dat zou betalen.

Het NBI was in augustus 1945 opgericht als onderdeel van de Raad voor Rechtsherstel en viel onder de afdeling Beheer. Het NBI was onder meer belast met het opsporen, beheren en eventueel liquideren van landverraderlijke vermogens, vijandelijke vermogens en de vermogens van tijdens de oorlog verdwenen personen.

Voor de gezonken viskotter had men een koper, namelijk de Koninklijke Marine, die een loodsboot wilde hebben voor de vaart op de Rotterdamse Havens. Voor de andere drie had men geen belangstellenden.

Materiaalaanvoer voor de ertstanker 'Kreeft'.
Bouwnummer 230, 1957.
Archief De Hoop - Lobith

Omdat de drie casco's in de weg lagen en bovendien drie hellingen buiten bedrijf hielden, wilde Wortelboer ze eind 1946 laten slopen. De Commissie Beheer Vaartuigen wilde daar echter niets van weten.

Toen Wortelboer een mogelijke eis tot schadeloosstelling te berde bracht, reageerde de Commissie geprikkeld; de Nederlandse overheid kon op geen enkele wijze worden verplicht om Duitse schepen op te ruimen.

Dit standpunt schoot Wortelboer in het verkeerde keelgat. Uiteindelijk kreeg hij zijn zin. De drie casco's zouden door het slopersbedrijf Stolk uit Hendrik-Ido-Ambacht worden ontmanteld.

Dit ging echter op het laatste moment niet door, omdat inmiddels was besloten dat deze casco's gebruikt konden worden voor een opdracht van de Zwitserse rederij Haller voor de bouw van een aantal rijnschepen, de zogenaamde Hallerschepen.

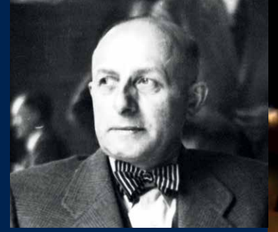
De gezonken viskotter werd vervolgens omgebouwd tot de loodsboot 'Algol' voor de Koninklijke Marine en in 1948 wederom te water gelaten. Daarmee werden ook die zichtbare herinneringen aan de oorlogsperiode afgesloten.

SCHEEPSBOUW IN NEDERLAND IN DE JAREN VIJFTIG

In de jaren vijftig ging het heel goed met de Nederlandse scheepsbouw. Ook internationaal stonden de Nederlandse scheepswerven in hoog aanzien.

In afgeleverde tonnages was ons land in 1955 het vierde scheepsbouwland ter wereld. Begin jaren zestig was de scheepsbouw nog een van de stuwende bedrijfstakken, hoewel die slechts een bescheiden bijdrage leverde aan het nationale inkomen. Er waren ongeveer 150 ondernemingen met 50.000 werknemers, die daarnaast werk schiepen voor nog eens 80.000 man.

De kleine werven bouwden kustvaarders, sleepboten en binnenvaartschepen. De middelgrote werven bouwden zeeschepen tot 10.000 ton. Grotere schepen werden gebouwd door de zeven grote werven die Nederland toen telde. Die namen rond 60 procent van de werkgelegenheid in de scheepsbouw in Nederland voor hun rekening.



Eiso Wortelboer in de jaren zestig.
Archief De Hoop - Lobith

VRIJSPRAAK EISO WORTELBOER VAN ECONOMISCHE COLLABORATIE

Vlak na de bevrijding werd door het Nederlandse Beheersinstituut informatie ingewonnen over het oorlogsverleden van Eiso Wortelboer. Naar aanleiding van een dergelijke vraag aan de Politieke Opsporingsrecherche te Zevenaar werd zonder enig argument geantwoord dat Wortelboer zich schuldig had gemaakt aan economische collaboratie. Met deze term gaf men te kennen dat iemand grof geld verdiend had aan de Duitsers; Wortelboer was dus een oweeër (oorlogswinstmaker).

Einde 1946 werd Eiso Wortelboer op last van de procureur-fiscaal bij het Bijzonder Gerechtshof te Arnhem in bewaring gesteld op grond van verdenking van collaboratie. Als gevolg van deze beschuldiging en vrijheidsbeneming werd hij van rechtswege geschorst als directeur der scheepswerf. In het kort kwam de beschuldiging erop neer, dat Wortelboer veel geld verdiend had aan de Duitsers en hiervan geen aangifte had gedaan na de oorlog.

Begin 1947 werd Wortelboer op last van de procureur-fiscaal weer in vrijheid gesteld omdat de schuld van zodanig geringe aard was, dat strafmaatregelen achterwege konden blijven. Deze in feite 'schuldigverklaring' hield wel in dat hij hangende het lopende fiscale onderzoek niet het vrije beheer over zijn vermogen terugkreeg.

Ook zijn schorsing als directeur van de werf werd niet opgeheven, ondanks herhaalde en dringende verzoeken van zijn advocaten mr. J.F. Donath en mr. G.A. de Cocq.

Met nadruk werd door hen gewezen op het feit dat alleen Wortelboer de vereiste kennis in huis had om de scheepswerf weer aan het draaien te krijgen.

De Hoop had behalve de opdracht voor de Koninklijke Marine inmiddels ook contacten gelegd met de rederij Haller in Zwitserland. Voorts was men in onderhandeling met reders in Noorwegen, Zweden, België en Bulgarije. Hoewel Wortelboer, met toestemming van het Beheersinstituut als 'bedrijfsleider' in dienst was van zijn eigen onderneming, werkte het feit dat hij als directeur was geschorst, belemmerend op het afsluiten van contracten.
Tijdens de detentie van Wortelboer had een potentiële contractant zich zelfs teruggetrokken. Ook een lobby van invloedrijke vrienden mocht niet baten.

De aangespannen rechtszaak bij de Raad voor Rechtsherstel Afdeling Rechtspraak te Arnhem op 10 juni 1947 om de schorsing op te heffen werd verloren. Bovendien liet het Beheersinstituut weten grote moeite te hebben met Wortelboer's salaris van ƒ 30.000,-. In september 1948 kreeg Wortelboer toch het beheer over zijn persoonlijke vermogen terug. Op 8 oktober 1948 werd ook het beheer over de scheepswerf weer aan hem overgedragen.

Wortelboer was een echte vechter. Hij rustte niet voordat hij geheel gezuiverd en gerehabiliteerd was. Zijn ingediende beroep tegen de uitspraak van de procureur-fiscaal werd een langdurige procedure, maar op 28 april 1951 sprak de Arnhemse kantonrechter mr. R. Lion het verlossende woord. Vrijspraak!

Het vrachtschip 'Belkarin', rederij Christ. Smith & Co. Oslo. Bouwnummer 215, 1954. Archief De Hoop - Lobith, foto Vrijhof Rotterdam

VERANDERING VAN DIRECTIE

Al vrij kort na de bevrijding had het Nederlandse Beheersinstituut informatie ingewonnen over het 'oorlogsverleden' van Eiso Wortelboer. Desgevraagd antwoordde de Politieke Opsporingsrecherche te Zevenaar zonder verder argument dat Wortelboer zich schuldig had gemaakt aan economische collaboratie. Op grond daarvan werd Wortelboer op 13 december 1946 in verzekerde bewaring gesteld. Bovendien werd hij geschorst als directeur van de scheepswerf. Het proces nam vele jaren in beslag: pas in april 1951 werd hij vrijgesproken van de telastlegging.

Na het vertrek in april 1951 van de toenmalig waarnemend directeur De Vries naar de scheepswerf van Verolme in Alblasserdam, werd tegen het eind van dat jaar ing. Jacobus Theodorus Antonius (Jan) Nienhuis als algemeen bedrijfsleider aangesteld. Hij had scheepsbouwkunde gestudeerd aan de HTS in Dordrecht. Zijn komst bleek een wezenlijke versterking voor het management. Hij bracht de werf meteen in het goede vaarwater met op efficiency gerichte werkmethoden, opleiding van vaklieden en meer betrokkenheid van het personeel bij de onderneming en het te vervaardigen product.

Op 13 december 1954 werd Jan Nienhuis bevorderd tot procuratiehouder annex adjunct-directeur. Tijdens de aandeelhoudersvergadering in maart 1956 werd besloten dat, zodra Wortelboer zich uit de leiding terug zou trekken, Nienhuis tot directeur der vennootschap zou worden benoemd. Tevens werd Hans, de oudste zoon van Eiso Wortelboer, benoemd tot procuratiehouder met als speciale taak de leiding van de administratie. Zoon Martien werd aangesteld als procuratiehouder met als taak de voorbereiding van en het toezicht op de uitbreiding van het bedrijf. Op 15 november 1957 volgde de benoeming van Hans Wortelboer tot adjunct-directeur.
Op 12 oktober 1966 gaf Eiso Wortelboer te kennen, dat hij in verband met zijn gevorderde leeftijd van plan was met ingang van 1 november 1966 zijn functie als directeur neer te leggen. Hij zou daarna als grootaandeelhouder en commissaris bij het bedrijf betrokken blijven. In de vacature van directeur werd voorlopig niet voorzien.
Dat was opmerkelijk omdat, zoals vermeld, Jan Nienhuis directeur zou worden! Deze functie werd nu tijdelijk waargenomen door Jan Nienhuis samen met de drie procuratiehouders: Hans, Martien en inmiddels ook de jongste zoon Rob Wortelboer.

Al spoedig bleek dat er te veel kapiteins op het schip rondliepen, waarna Eiso Wortelboer ras op zijn schreden terugkeerde. Op 20 februari 1967 liet hij alle betrokkenen in een buitengewone aandeelhoudersvergadering bijeenkomen om hun mede te delen dat hij met ingang van die datum zelf weer de leiding op zich nam.

Nadat de rook was opgetrokken werd een nieuwe directiestructuur overeengekomen. Jan Nienhuis en Hans Wortelboer zouden met ingang van 1 maart 1967 optreden als directeur, terwijl Martien en Rob Wortelboer als procuratiehouder verder gingen.

In november 1968 deelde Nienhuis aan Wortelboer mee dat hij in verband met zijn gezondheid en wegens de grote last die de algemene verantwoordelijkheid van het directeurschap met zich meebracht, wilde stoppen.

Aansluitend werd op 15 december 1970 zijn broer ir. P. (Piet) Nienhuis tot directeur benoemd. Piet had scheepsbouwkunde gestudeerd aan de Technische Hogeschool te Delft en was in 1950 afgestudeerd. Nadat hij enige tijd had gewerkt op een werf van de Koninklijke Marine, werd hij in 1960 directeur van scheepswerf De Liesbosch van Ballast Nedam te Jutphaas. Vandaar maakte hij de overstap naar De Hoop.

Jan Nienhuis ging met ingang van 1 juli 1971 met pensioen. Hij overleed in 1980. In de herinnering van de oudere werknemers was hij een scheepsbouwer pur sang. Sjofel gekleed met een touw om een te hoog opgehesen broek, dook hij elk uur van de dag of de nacht op uit het niets. Hij was betrokken bij alles wat op 'zijn' werf gebeurde.

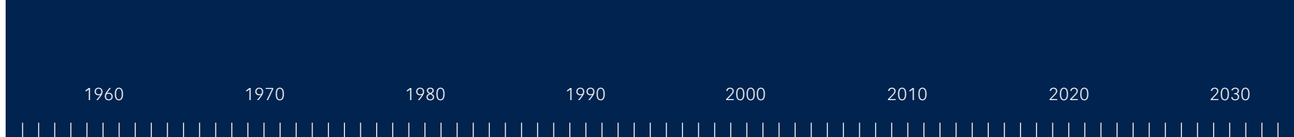
Nog geen jaar later, op 8 februari 1981, overleed ook directeur Eiso Wortelboer op 86-jarige leeftijd. Hij had tot aan zijn dood mede leiding gegeven aan zijn scheepswerf. Met hem verdween de oude garde uit De Hoop.

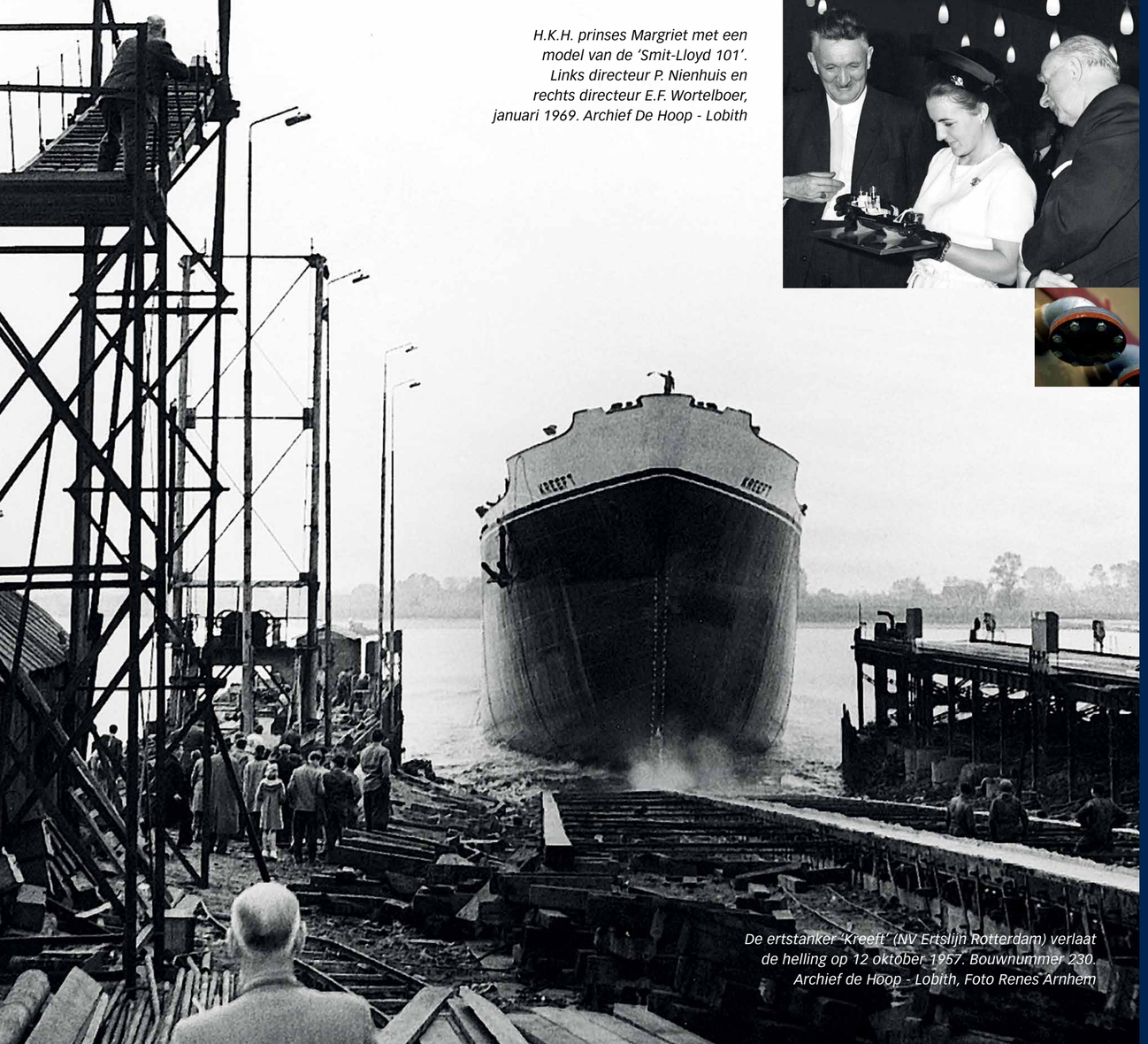
Daaropvolgend werd op 1 januari 1983 Jan Ulrich Smit, oudlid van de Raad van Bestuur van scheepswerf Van der Giessen-De Noord tot commissaris benoemd. Vervolgens werd in mei van dat jaar ir. Theodorus Petrus Winde aangesteld als procuratiehouder met de titel van directeur. Met ingang van 1 oktober 1983 werd ir. Cornelis Verdonk aangetrokken, ook als directeur. Hij moest binnen afzienbare tijd Piet Nienhuis opvolgen, die per 1 augustus 1984 met pensioen ging.

Daarmee was in 1985 de leiding van de scheepswerf in handen van een driemanschap, bestaande uit de directeuren Hans Wortelboer te Arnhem, Rob Wortelboer die inmiddels in Genève woonde, en Cornelis Verdonk te Ede. Per 1 januari 1986 voegde onderdirecteur Th.P. Winde zich bij de directie. Als adviseur trad oud-directeur Piet Nienhuis op.

In het begin van de jaren tachtig werd De Hoop tot de middelgrote scheepswerven in Nederland gerekend. De werf had zich vrijwel geheel op eigen kracht weten te handhaven, waarbij in bescheiden mate gebruik was gemaakt van overheidssteun.

De werf stond bekend als een efficiënt werkend bedrijf met een gevarieerd aanbod aan schepen. Sterke punten waren de chemicaliëntankers, bevoorradingsschepen en zware-ladingschepen.



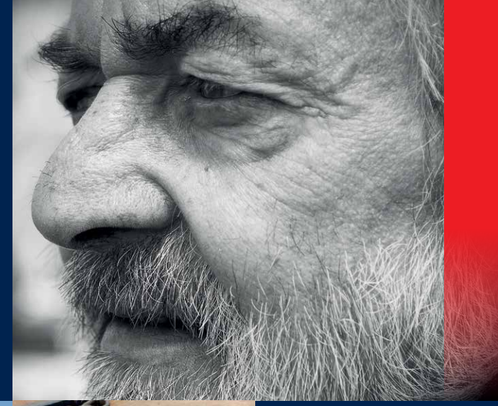


De ertstanker 'Kreeft' (NV Ertslijn Rotterdam) verlaat de helling op 12 oktober 1957. Bouwnummer 230. Archief de Hoop - Lobith, Foto Renes Arnhem

H.K.H. prinses Margriet met een model van de 'Smit-Lloyd 101'. Links directeur P. Nienhuis en rechts directeur E.F. Wortelboer, januari 1969. Archief De Hoop - Lobith

" 'MISSCHIEN ZIT ER WEL EEN HUISJE AAN VAST,' ZEI HIJ NOG"

PETER ALINK



PETER ALINK

Peter Alink (1947) is geboren in Westervoort. Hij begon in 1972 bij De Hoop. "Ik werd gevraagd door Eiso Worteboer als vervanger van baas Grob voor technisch onderhoud. 'Misschien zit er wel een huisje aan vast,' zei hij nog. Ik was toen nog niet getrouwd. Ik ben van huis uit elektrotechnicus met lts en via de avondschool later de mts. Op het moment dat ik werd gevraagd, werkte ik al tien jaar bij AIC in Arnhem. Eiso hield zich aan zijn woord: ik werd uiteindelijk baas en kon een huis huren van de werf. Tot aan het faillissement bleef dat eigendom van De Hoop. Daarna konden we het zelf kopen. Voor een scheet en drie knikkers! In totaal was ik veertig jaar in dienst van De Hoop. Tot het einde als baas. Het werk betekende reparatie van kranen, lasapparatuur en eigenlijk alles waar een stekker aan zat. Later kwamen er ook andere zaken bij als de tijdelijke verlichting in de schepen. Als er proef werd gedraaid met delen van een schip, moesten we er voeding heenbrengen. Onze ploeg bestond uit vier à vijf man."

"Ik heb met veel plezier bij De Hoop gewerkt. Slechts 2 keer ben ik uitgeschakeld geweest. De eerste keer, omdat ik in een mangat ben gevallen op het autodek. We waren aan het werk op de veerboot 'Santa Margarita' uit Trinidad en Tobago, die bij ons werd gerenoveerd. De tweede keer kwam ik met een vinger onder de slagschaar, daarbij raakte ik een stukje vinger kwijt, die overigens netjes gerepareerd werd. Toen was ik een paar weekjes uitgeschakeld. Verder heb ik me gelukkig nooit ziek hoeven te melden."

Scheepswerf De Hoop vanuit de lucht (1961).
Archief De Hoop - Lobith, KLM Aerocarto

EERSTE ZEESCHIP OP DE HELLING

Het eerste echt grote zeeschip dat na de oorlog op de helling in Tolkamer werd gezet was de door de Finse rederij Merivienti uit Helsinki bestelde 'Finntrader'. Het was een motorschip van 6.450 ton, voorzien van accommodatie voor twaalf passagiers in tamelijk luxueuze eenpersoonshutten, die ontworpen en aangekleed waren naar de adviezen van professor Aalto van de hogeschool van Helsingfors.
In 1956 werd de capaciteit van de werf aanzienlijk vergroot met de bouw van een lasloods en de aanschaf van een 30-tons-, een 5-tons-, een toren-kraan en een mobiele kraan en ten slotte een brandsnijmachine. Nadat de lashal, de nieuwe kraanbaankraan en de helling in 1957 gereedkwamen, werd de productiemethode gewijzigd. In de nieuwe hal werden secties voorbereid tot 25-30 ton. Deze secties waren niet meer te vervoeren met de oude torenkranen, die maar een capaciteit hadden van 8-10 ton. De oude kraanbaan was bovendien door verzakking niet meer te gebruiken. De portaalkranen waren nog wel geschikt, maar alleen voor het lossen van staalplaten. In de productielijn waren zij volledig onbruikbaar geworden.

In het voorjaar van 1960 bereikte De Hoop een mijlpaal in haar bestaan met het te water laten van het grootste zeeschip dat ooit op de werf was gebouwd. Bovendien was dit het grootste schip dat in de geschiedenis van de Nederlandse scheepsbouw zo ver landinwaarts was vervaardigd. Het betrof de bulkcarrier 'Nieuwe Tonge' met een laadvermogen van maar liefst 20.400 ton. De bouw ervan geschiedde in opdracht van de Nederlandse Vracht- en Tankvaart Maatschappij te Den Haag. De lengte van deze 'reus' was ruim 160 meter bij een breedte van 22¼ meter. Het schip, dat speciaal versterkt was voor het vervoer van ijzererts, was ook geschikt voor het transport van granen.

Omdat de over het algemeen lage spoorbruggen over de rivieren in Nederland een belemmering vormden, werd de opbouw van zulke grote schepen op afzonderlijke pontons naar Rotterdam gesleept en aldaar in de Wilhelminahaven op de onderbouw geplaatst. Mensen van De Hoop gingen met een bus naar Rotterdam, verbleven daar in Kosthuizen en kwamen vrijdagavond of zaterdag weer terug.
In de loop der jaren had De Hoop met de meeste van de voorkomende problemen onderweg ervaring opgedaan en een daarop afgestemd transportsysteem ontwikkeld, waardoor de kosten zo laag mogelijk gehouden konden worden.

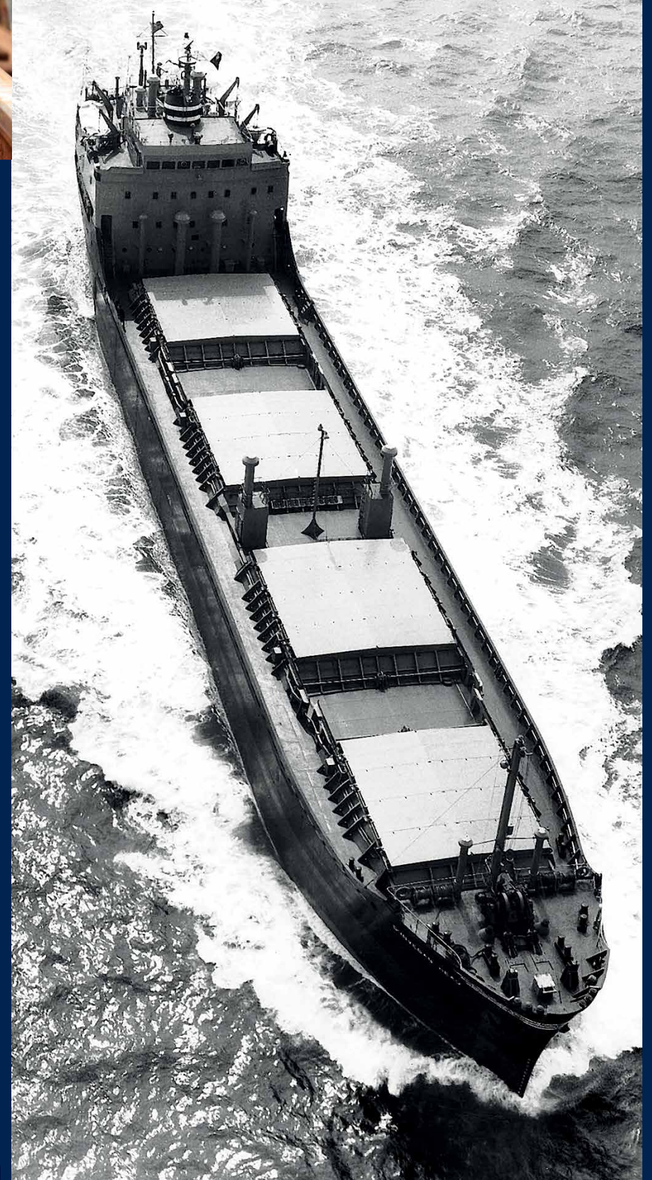
Nadat de nieuwbouw was voltooid, werd wederom serieus overwogen om een dwarshelling aan te leggen. Hiermee hoopte men in tijden van slechte conjunctuur door reparaties aan binnenschepen voor een vaste kern werknemers toch werk te scheppen. De uitbreiding van de scheepswerf met een reparatiewerf was een oude wens van Eiso Wortelboer die nog stamde uit zijn Pannerdense tijd. Het voordeel hiervan was dat men tijdens een recessie in de nieuwbouw toch het personeel aan het werk kon houden. Door een betere spreiding van de werkzaamheden konden bovendien de loonkosten worden gedrukt. Al eerder had Eiso Wortelboer het oog laten vallen op de werf Vahali in Hulhuizen, maar de onderhandelingen met de eigenaar liepen stuk. Na ampele overwegingen werd in oktober 1960 besloten tot oprichting van een dochteronderneming die de naam N.V. Rijnwerf kreeg.
De bedoeling was dat de Rijnwerf reparatieopdrachten zou uitvoeren tegen een vast percentage van de aanneemsom.

SCHEEPSBOUW IN NEDERLAND IN DE JAREN ZESTIG

In de loop van de jaren zestig verloor Nederland, net als de overige Europese landen, zijn vooraanstaande positie op de wereldmarkt. Hoge lonen en korte arbeidstijden waren de oorzaken. Japan en Zuid-Korea, streefden West-Europa voorbij met lage prijzen, hogere productiviteit en snelle levering.

Met financiële steun probeerden de meeste West-Europese regeringen hun scheepsindustrie te redden. Nederland deed hier slechts mondjesmaat aan mee, met als gevolg dat de Nederlandse scheepsbouw ook nog eens achterop raakte bij de Europese concurrenten. De scheepsbouwsector kampte met een gebrek aan voldoende geschoold personeel, werkte met verouderde productiemethoden en werd benadeeld door oneerlijke concurrentie vanwege overheidssteun die in het buitenland wel werd verleend.

De overheid vond dat een grootscheepse fusie van de Nederlandse scheepsbouw de beste remedie was. Door samenwerking kon de kostprijs verlaagd worden. Scheepswerf De Hoop behoorde inmiddels tot de veertien grootste Nederlandse werven. De afgelopen jaren was ze opgeklommen naar de tiende plaats wat betreft de capaciteit van zeeschepen in brutotonnages.



Kolencarrier 'Dunvegan Head',
rederij Henry Mc Gregor.
Bouwnummer 264, 1968.
Archief De Hoop - Lobith, Sky Photos Ltd Kent

OFFSHORE STUWENDE KRACHT ACHTER INNOVATIES

Sinds de jaren zestig was de grote scheepsbouw in Nederland al geen rendabele bedrijfstak meer, hoewel er in de eerste helft van de jaren zeventig nog redelijk goed werd verdiend. Maar fusies, schaalvergroting, capaciteitsinkrimping en zelfs grootscheepse overheidssteun hebben de neergang niet kunnen tegenhouden.
In 1964 werd de rederij Smit-Lloyd gesticht als samenwerkingsverband tussen L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst (thans Smit International) en de 'Koninklijke Rotterdamse Lloyd'. Het doel was een vloot bevoorradingsschepen (supply vessels) te bouwen voor dienstverlening aan het toenemende aantal boortorens. Deze zeegiganten vroegen voortdurend om wisseling van personeel en aanvoer van materialen en voorraden.
De offshore industrie was een stuwende factor geworden voor diverse innovaties in de scheepsbouw met name op het gebied van hoogtechnologische, multifunctionele vaartuigen. Behalve mensen werden olie, drinkwater, cement en andere droge lading vervoerd en sleepdiensten en reparatie- en onderhoudswerkzaamheden verricht, zowel boven als onder de zeespiegel. Smit-Lloyd liet bij een aantal werven een serie van dergelijke bevoorradingsschepen bouwen.

Eind 1972 voeren er zeventien van deze schepen onder Nederlandse vlag. De scheepswerf De Hoop ging op deze uitdaging in en bouwde in de jaren 1965-1968 de 'Smit-Lloyd' 1, 4 en 8. De andere schepen werden gebouwd bij Bodewes in Millingen, de Waal te Zaltbommel en op de beide werven van Van der Giessen-De Noord.

De realisatie liet echter nog even op zich wachten. Om allerlei redenen kon de dwarshelling nog niet worden aangelegd. Om toch enig voordeel van de dochter te hebben, werd besloten tien procent van de reparatieopbrengsten ten gunste van de Rijnwerf te brengen. Hier stond tegenover dat de Rijnwerf de salarissen van de employés, die zich uitsluitend met acquisitie en voorbereiding van reparaties bezighielden, voor haar rekening zou nemen. De dwarshelling is er nooit gekomen. De Rijnwerf werd weer ontmanteld en in 1963 opgeheven. De noodzakelijke reparatiewerkzaamheden werden voortaan weer op de werf zelf uitgevoerd.

Hoewel het aantal nieuwbouwopdrachten in het begin van de jaren zestig tegenviel, was de verwachting in 1966 dat de resultaten op korte termijn zouden verbeteren. Er kwamen zeer attractieve opdrachten voor de bouw van bijzondere schepen. Smit-Lloyd liet bij een aantal werven een serie bevoorradingschepen bouwen. Scheepswerf De Hoop bouwde in de jaren 1965-1968 de 'Smit-Lloyd' 1, 4 en 8. De andere schepen werden gebouwd bij Bodewes in Millingen, De Waal in Zaltbommel en op de werven van Van der Giessen-De Noord in Krimpen aan den IJssel en Alblasserdam. De grote diversiteit aan schepen die van de scheepswerf aan de Boven-Rijn te Lobith-Tolkamer kwamen, bleef in de vakwereld niet onopgemerkt. Het tijdschrift 'The Motor Ship' besteedde in maart 1968 aandacht aan het specifieke ontwerp van de vrachter 'Kharsis'. In september van hetzelfde jaar verscheen er een artikel over de 'Dunvegan Head'. 'A Dutch built self-trimming bulkcarrier'. De 'Dunvegan Head' was het eerste schip in een serie goederentankers die werden gebouwd voor de Schotse rederij Mc Gregor. Ze waren speciaal bestemd voor het vervoer van steenkolen van de kolenmijnen naar de elektriciteitscentrales in Groot-Brittannië. De lengte van de 'Dunvegan Head' was 110 meter bij een breedte van 16 meter met een holte van 8,9 meter. In 1969 werd deze kolenboot gevolgd door de nog drie meter langere 'Duncansby Head'.

BOUW EERSTE CONTAINERSCHIP

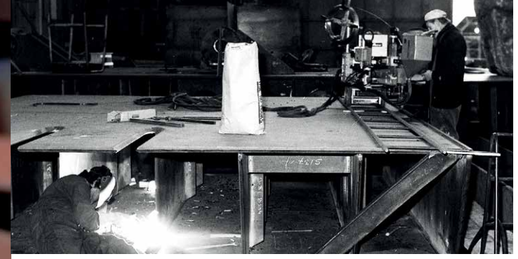
Een opmerkelijke prestatie begin jaren zeventig was de bouw van het containerschip 'Plutos'. Het was het eerste schip in een generatie containerschepen die nadien ook bij andere werven werden gebouwd.
In de jaren zeventig kwam scheepswerf De Hoop met een primeur voor de binnenvaart. Eigen constructeurs ontwikkelden een luikenafdeksysteem waarbij door middel van elektrische aandrijving alle luiken van een rijnschip in ongeveer drie minuten tegelijk geopend en gesloten konden worden. Deze 'Wunder-De Hoop' patentluiken werden voor het eerst toegepast op het motorschip 'Cornelis B' van schipper Broekmeulen uit Tolkamer.
Teneinde een grotere stabiliteit te verkrijgen in de inkomsten van de reparatieafdeling werd in 1972 gedacht aan een grote investering in de bouw van een scheepsschroevendok. Omdat op dat moment geen gunstig gelegen reparatiewerf voor een aantrekkelijke prijs kon worden overgenomen, werd besloten zelf een schroevendok te bouwen.
Goede contacten en ter zake kundige acquisitie leverden datzelfde jaar een order op van de Mexicaanse staatsmaatschappij Petroléos Mexicanos. Het betrof het ontwerpen van zes producttankers van 21.700 ton. Drie ervan werden door De Hoop gebouwd. Ze waren bestemd voor de vaart in de Golf van Mexico en langs de Mexicaanse westkust.
Met deze opdracht toonde De Hoop dat relatief kleine werven met veel kennis en inzet de grote werven tot voorbeeld konden strekken.

TWEEMAAL STAKING IN EEN JAAR BIJ DE HOOP

In februari 1973 was er een staking op de scheepswerf geweest. De industriebonden hielden een landelijke actie voor een betere collectieve arbeidsovereenkomst. Hiertoe werd een soort estafettestaking gehouden bij belangrijke bedrijven, waaronder de scheepswerf te Tolkamer. De staking duurde totaal 5½ week. Niet iedereen echter nam eraan deel. Er bleven voldoende werkwilligen over om de tanker 'Manuel Avila Comacho' af te bouwen. Toen een actiecomité van stakers onder leiding van Jan Visser probeerde de werkwilligen tegen te houden, werden zij op last van de bedrijfsleiding van het terrein verwijderd. In april 1973 wijzigden de industriebonden hun strategie door de staking op Scheepswerf De Hoop, waarbij nog 350 arbeiders betrokken waren, te beëindigen en de stakingsvlam aan te steken op een ander bedrijf.

SCHEEPSWERF DE HOOP TREKT EERSTE GASTARBEIDERS AAN

In de loop van 1970 kwamen de eerste Turkse gastarbeiders op de scheepswerf. In oktober 1970 werd voor hen en voor een aantal arbeiders van de steenfabriek 'De Bijland' een houten barak neergezet achter de fabriekswoningen aan de Bijlandseweg. Een van de voorwaarden die gemeenteopzichter Verborg stelde, was dat de keuken brandvrij moest worden uitgevoerd, omdat de Turkse gastarbeiders gewoon waren hun eigen potje te koken. Hoewel er voor de plaatsing aan de Bijlandseweg geen vergunning was, werd de aanwezigheid van de barak gedoogd tot 1973. Toen werd de barak verplaatst naar een terrein naast de steenfabriek. Hier verbleven vijftien Turkse gastarbeiders, voor zover ze geen eigen woning hadden, bijeen. Verscheidene gastarbeiders keerden niet terug naar hun vaderland, maar bleven hier wonen. Zij verhuisden naar woningen van 'De Goede Woning' in Lobith of Tolkamer. Naderhand werkte de tweede generatie op de scheepswerf.



Lassers aan het werk 25 oktober 1978.
Archief De Hoop - Lobith

In oktober 1974 ontvouwde de directie een uitgebreid investeringsplan, bestaande uit het bouwen van een nieuwe bankwerkerij naast de pijpenloods, het uitbreiden van de profielenstraat in de scheepsbouwloods en een verandering in de uitslagvloer voor een nieuw coderingssysteem. Na enige discussie werden deze plannen tijdens de algehele aandeelhoudersvergadering met algemene stemmen goedgekeurd.

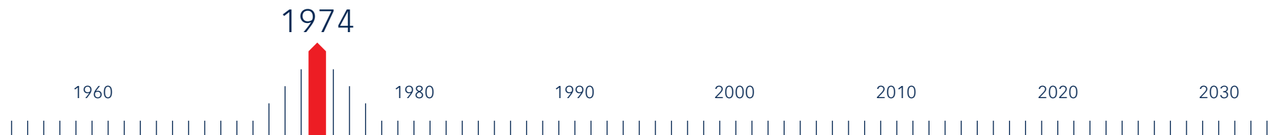
In oktober 1975 werden alweer de volgende moderniseringsplannen gepresenteerd. De oude 9-tonskraan moest worden vervangen door een nieuwe 30-tonskraan, waardoor men in staat was grotere secties te plaatsen. Bovendien werd voorgesteld de overkapping voor laswerkzaamheden te vergroten. Ook deze plannen werden na enige discussie goedgekeurd. Hoewel de orderportefeuille tot het najaar van 1978 was gevuld, benadrukte Eiso Wortelboer op de vergadering van 26 oktober 1976 al dat er nog meer aandacht moest worden besteed aan kostenbesparingen: het einde van de zeer winstgevende jaren was in zicht. Desondanks liet De Hoop in die tijd een sterk staaltje vakmanschap zien: de bouw van vier zeesluisdeuren voor de haven van Antwerpen.

Al in 1970 had het ministerie van Openbare Werken in België aan aannemer Van Laere uit Burcht bij Antwerpen opdracht gegeven tot het bouwen van een zeesluis in de Schelde bij Kallo. Van Laere liet dat doen bij De Hoop. De sluis was ontworpen voor schepen van 250 x 40 x 14,5 meter. De eerste twee deuren, die in 1975 werden geleverd, waren 59,26 x 9,48 x 23,87 meter groot. Na de constructie werden ze vlottend langs de Rijn, Noordzee en Schelde in liggende stand naar de plaats van bestemming gevoerd en daar na kanteling in de deurkamers geplaatst. In 1977 was het karwei geklaard.

Ook in die tijd al was het beleid van De Hoop erop gericht om allerlei soorten technologisch hoogwaardige vaartuigen te ontwerpen, van zeesleepboten tot goederentankers. Steeds weer kwam er op de tekentafels van de Lobithse werf een nieuw type tot ontwikkeling.

Zo bouwde men voor de Marokkaanse rederij Marphocean Casablanca in de jaren 1977 en 1978 twee chemicaliëntankers van 23.000 ton. De ladingtanks van dit schip werden geheel met rubber bekleed. Met een lengte van ruim 174 meter waren ze tot dan toe de grootste schepen die op de werf te Tolkamer waren gebouwd. Op 31 augustus 1978 werd de 'Ibn Albanna' naar de werf van Wilton-Feijenoord gesleept om daar afgebouwd te worden. Hiervoor ging een dertigtal werknemers mee. Op voorstel van directeur Piet Nienhuis werd in 1978 besloten de nieuwe helling - in verband met steeds bredere schepen - te voorzien van uitdrijfbare deuren van dertien tot veertien meter hoog. Hiermee was het probleem van de wisselende waterstanden opgelost. Nienhuis stelde ook voor om een ontwerp te maken voor een tankschip, geschikt voor het Panamakanaal. Hij voorzag in de jaren tachtig een grote vraag naar tankers.

Het gevoerde beleid bij De Hoop bleek een succesformule. In de loop der jaren werd een grote verscheidenheid aan schepen tot 30.000 ton gebouwd, zoals containerschepen, goederentankers, chemicaliëntankers, half afzinkbare schepen, drijvende kranen, supply-schepen (bevoorradingsschepen) en sleepboten.



#5
DE HOOP IN ZWAAR WEER

DE HOOP BOUWT GEAVANCEERDE SCHEPEN VOOR OFFSHORE

Begin 1981 tekende De Hoop een contract voor de bouw van zeer geavanceerde schepen ten behoeve van deze offshore-industrie. Sinds de jaren vijftig was er een groeiende belangstelling voor de mogelijkheden die de omringende zeeën boden. In de zeebodem lagen olie en gas verborgen. Deze moesten worden opgespoord en geëxploiteerd. Dit vroeg om uitgebreid seismografisch onderzoek en specifieke vaartuigen, toegerust voor dit onderzoek, de dienstverlening en de exploitatie.

Het was opmerkelijk dat, terwijl de internationale scheepsbouw in de eerste helft van de jaren tachtig al in een diep dal zat, een zo ver landinwaarts gelegen scheepswerf als De Hoop nog in staat bleek vijf zeer moderne vaartuigen te bouwen. De reden hiervoor lag in de vakkennis, ervaring, werkmentaliteit en de actieve acquisitie. Door haar geïsoleerde ligging aan de Nederlands-Duitse grens was de werf grotendeels op zichzelf aangewezen. De Hoop beschikte over een eigen ontwerpafdeling, staalplaatwerkerij, pijpenloods, bankwerkerij en timmerfabriek. De meubels en betimmeringen werden in het eigen bedrijf gemaakt. In principe besteedde men alleen de installatie van elektra, schilderwerk, isolatie, vloeren en motoren uit.

De 'Amethyst' in volle zee. Bouwnummer 315, 1987. Archief De Hoop - Lobith

De leerschool eind jaren zeventig. Archief De Hoop - Lobith

BOUW WORKSHIP 'AMETHYST' BRENGT WERF IN GEVAAR

In het begin van de jaren tachtig ontwikkelde de voormalige Engelse duiker Martin Deaner plannen om specifieke werkplatforms voor de offshore-industrie te bouwen. De verwachting was dat de uitgedachte constructie in de onderhoudssector een geduchte concurrent zou worden voor de conventionele booreilanden. Deaner kwam in contact met Piet Nienhuis van De Hoop. De ideeën die ter sprake kwamen, konden de constructeurs van De Hoop wel aan. Om echter in aanmerking te komen voor overheidssubsidie, moest de opdracht gedaan worden door en voor een Nederlandse rederij. Voor dat doel werd de B.V. Amethyst opgericht als dochtermaatschappij van het scheepvaartkantoor Slavenburg & Huyser te Rotterdam. Op 10 januari 1984 sloot De Hoop een voorlopig contract met de B.V. Amethyst voor de bouw van een zeegaand en half afzinkbaar werkschip. Het werkplatform was bestemd voor de olie- en gaswinning op het Nederlandse en Engelse deel van de Noordzee. Op 14 januari 1986 werd het onderstel van de Amethyst naar de werf van Wilton-Feijenoord te Schiedam gesleept om daar verder afgebouwd te worden. Gedurende twee jaar hadden 425 mensen er in Tolkamer aan gewerkt.

Rond de moeilijke bochten bij Nijmegen en Sint-Andries werd het scheepvaartverkeer tijdelijk stilgelegd om de kolos (75 x 51 x 11,5 meter), die door vijf sleepboten werd getrokken, vrije doorvaart te verlenen.

Tijdens de afbouw in Schiedam kwam er echter een kink in de kabel. Om de felle concurrentie met het buitenland het hoofd te kunnen bieden, werd in die tijd de Nederlandse scheepsbouw door de overheid indirect gesteund met subsidies. Die steun heette Investerings Premie Zeevaart (I.P.Z.). Deze premie was bedoeld als een soort buffer en mocht niet worden gebruikt voor de bouw van schepen. Was het schip eenmaal gebouwd, dan mocht de I.P.Z., die 10 procent van de waarde van het schip bedroeg, alleen gebruikt worden als tegemoetkoming in de exploitatiekosten. Omdat de subsidie over vijf jaren gespreid werd uitgekeerd, konden vele reders de verleiding niet weerstaan dat geld voor een deel te gebruiken om de bouw van een schip te financieren, wat aanvankelijk door het ministerie ook oogluikend werd toegestaan. Zo ging het ook bij de bouw van de 'Amethyst'.

In de periode dat de 'Amethyst' werd gebouwd, werden door het ministerie de touwtjes echter strakker aangetrokken. Er werd gewaarschuwd dat de subsidie niet meer zou worden uitbetaald wanneer die 'verkeerd' werd gebruikt. Daardoor werd de ruimte waarbinnen men kon handelen kleiner. Twee termijnen van de I.P.Z. had de B.V. Amethyst reeds ontvangen, daarna werd de uitbetaling bevroren. Een van de eisen voor subsidietoekenning was dat de reder zelf een bepaald bedrag, een soort borg, zou storten op een aparte rekening. Wanneer de zaken mis zouden lopen, kon het ministerie de overheidsgelden terugvorderen. Ondanks herhaalde beloften stortte B.V. Amethyst niet, waarna Economische Zaken de geldkraan dichtdraaide. Pogingen van de werfdirectie om het ministerie over te halen de steun toch te hervatten, liepen op niets uit.

Toch waren de mensen bij De Hoop jaren later nog trots op het enorme booreiland: "Technisch gezien was het een hoogstandje, hoewel De Hoop er financieel door in de problemen kwam. Maar nu, zoveel jaar later krijgen we er nog steeds complimenten over."

De 'Sublift Atlantic' (bouwnummer 295) vervoert de havenkraan 'Ndovu' (bouwnummer 302) naar de haven van Dar-es-Salaam in Tanzania. Februari 1981.
Archief De Hoop - Lobith, foto Ruiterman Spijkenisse

FAILLISSEMENT DE HOOP

Een faillissement lag in het verschiet, vooral toen het ministerie bleef weigeren financieel bij te dragen, ook toen De Hoop het booreiland de Amethyst had afgeleverd. Ook bankier Van Lanschot wilde geen verdere kredieten meer geven. Het gevolg: eind oktober 1987 was het geld op.

Een bijkomend probleem was dat de directie van De Hoop aan de Italiaanse eigenaar van het afgebouwde duikwerkschip 'Energy Supporter' toestemming had gegeven om uit te varen, hoewel het vaartuig nog niet volledig was betaald. De niet-betalende, grote Italiaanse opdrachtgever werd de genadeklap. Mede hierdoor raakte de werf in nog grotere financiële problemen.

Jan van der Zand herinnert zich de malaise nog goed: "We zijn volgens mij niet aan de 'Amethyst' failliet gegaan, maar eigenlijk aan de onderzoeksschepen.

Het schip dat voor weinig wegging, was de 'Energy Supporter', weet ook Hans Lenderink zich nog te herinneren: "Die ging naar Italië. We hadden vijf van deze schepen gebouwd. Die waren speciaal voor duikers bestemd. Deze schepen hadden een 'dynamic position system', waardoor ze op de plaats stil konden liggen. Dat waren de eerste die dat konden. Ze gingen de hele wereld over, zelfs naar Australië."

Eind oktober 1987 vroeg De Hoop aan de arrondissementsrechtbank te Arnhem uitstel van betaling. De rechtbank stelde mr. J.W. Bijvanck uit Nijmegen aan als bewindvoerder. Hij moest kijken of het bedrijf nog overlevingskansen had.

Bijvanck trachtte de werf nog tot 24 november 1987 draaiende te houden om tijd te winnen. Hiervoor was 1,5 miljoen gulden nodig. De provincie Gelderland en de Gelderse Ontwikkelingsmaatschappij wilden wel medewerking verlenen, maar Den Haag bleef weigeren en daarom ook de bankiers Van Lanschot. Daarmee was het faillissement onafwendbaar. Vrijdag 13 november 1987 was een zwarte dag voor de 300 mensen die toen werkzaam waren bij de De Hoop.

Curator Bijvanck hield na het faillissement 53 man aan voor de afwikkeling van nog lopende werkzaamheden. Voor 114 mensen werd via een arbeidsbemiddelingsbureau elders werk gevonden.

Twee schepen, de 'Isala' en 'Gravenland', die op stapel stonden, konden nog worden afgebouwd. Een kleine administratieve staf van de werf stond curator Bijvanck bij in de afwikkeling.

ELS MULDER

Els Mulder (1956) komt uit Lobith. Nadat zij de mavo met goed gevolg had doorlopen, begon ze in 1973 bij De Hoop met de salarisadministratie en de boekhouding. "Nu is dat totaal anders als toen. In de tijd dat ik bij De Hoop begon, zaten er zes man plus de personeelschef op het kantoor. Tegenwoordig is alles geautomatiseerd. We betaalden vroeger wekelijks de salarissen uit. Alle uren werden op kaarten ingevuld en vervolgens berekenden we met zijn vieren de bedragen die cash uitbetaald moesten worden. Dat gebeurde wekelijks voor 450 man personeel. Dat was een flinke klus. De mensen die in de Ziektewet zaten, konden hun loon ophalen aan het loket, de anderen kregen het aan de poort. Later veranderde de uitbetaling in eenmaal per vier weken.

Na het faillissement zijn we weer begonnen met dertig man personeel. Ik deed in die tijd van alles. Samen met Marijke Wijnhoven verzorgden wij als enige dames op het bedrijf de reparatiefacturering. We zijn toen ook begonnen met de automatisering van de boekhouding en kregen een computer op het kantoor. Ik zat hier inmiddels alleen. Sindsdien is De Hoop gegroeid tot wat het nu is en ik ben daarin meegegroeid. De huidige boekhouding valt niet meer te vergelijken met wat die toen was. In die tijd bouwden we telkens één schip. Nu hebben we twee werven en een grote diversiteit aan schepen. De salarissen, de boekhouding, de betalingen doe ik allemaal in mijn eentje. Er zitten jaren bij met meer dan 10.000 facturen. Ik lever alle gegevens aan, maar de computerverwerking en ook de berekening van de salarissen gebeuren tegenwoordig extern. Vervolgens komt het bij mij terug en betaal ik de salarissen evenals de binnenkomende facturen. Alle betalingen lopen dus nog wel via mij. De laatste tijd is het erg druk. Dat betekent veel mensen op de werf. De laatste jaren is dat eigenlijk altijd al zo. Het is echter een goed teken. De werf ligt er prima bij. Dat is een kwestie van beleid, maar ook van tijd en geld. De werf is goed opgeknapt."

"IN DIE TIJD BOUWDEN WE TELKENS ÉÉN SCHIP. NU HEBBEN WE TWEE WERVEN EN EEN GROTE DIVERSITEIT AAN SCHEPEN"

ELS MULDER

1880 1890 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1987 2000 2010 2020 2030

SCHEEPSBOUW IN NEDERLAND IN DE JAREN TACHTIG

In de beginjaren tachtig kreeg de Nederlandse scheepsbouw het heel zwaar. Ook de kleinere werven werden geconfronteerd met grote verliezen. Zij die het hoofd boven water wisten te houden, konden dat slechts dank zij financiële steun van de overheid. In 1983 draaide de overheid echter de geldkraan dicht. Het R.S.V.-debacle leidde tot een parlementair onderzoek en veel ophef maar weinig resultaat. Binnen tien jaar bleek de werkgelegenheid in de scheepsnieuwbouw teruggelopen van 20.850 tot 6.400 in 1985, o.a. door een grote overcapaciteit in het zeevervoer en de enorme concurrentie van nieuwe scheepsbouwlanden in het Verre Oosten.

De belangenorganisaties in de scheepsbouw brachten eind 1986 een rapport uit over de situatie waarin de scheepsbouw verkeerde en de toekomstverwachtingen. Er was een wereldwijde crisis in de scheepsbouw en -reparatie, en concurrentievervalsing door overheidssteun binnen en buiten Europa. Overal werd capaciteitsreductie verwacht, behalve in landen als Zuid-Korea en Brazilië. Oorzaken waren vooral een wereldwijd overschot aan scheepsruimte, het ineenstorten van de offshore-activiteiten en een 'schatkistenoorlog' binnen Europa. Het gevolg was segregatie van markten, waardoor iedereen voor zichzelf ging bouwen. Nederland kon in dit perspectief niet meer concurreren met lagelonenlanden. Ook de steun van de overheid was in Nederland relatief laag.

Luchtfoto Scheepswerf De Hoop in 1983. Vijf schepen van de KD Reederei. Op de helling een 'divingsupport-vessel' in aanbouw. Linksonder het ponton De Hoop. Archief De Hoop - Lobith, foto KLM Aerocarto

Directeur ir. P. Nienhuis bij de overdracht van de havenkraan 'Ndovu' op 24 februari 1981. Archief De Hoop - Lobith, foto Ruiterman Spijkenisse

GROTE VERSLAGENHEID OP HET GELDERS EILAND

Het faillissement bracht grote verslagenheid op het Gelders Eiland, vooral onder de direct betrokkenen. Lasbaas Ben Thielink legt uit: "Het faillissement was voor iedereen een gigantische klap. Als je eenmaal op de werf hebt gewerkt, kom je er nooit meer van los. Dat blijft in je hart zitten. Hoewel onze werf vrij oud was, was De Hoop toch bijzonder. Er waren werven die moderner waren, maar toch niet vergelijkbaar met de onze. Bij ons zat alles dicht op elkaar, tussen een lasser en een baas zat weinig verschil. De werf was een stuk van je leven, je was er aan verknocht. Het faillissement kwam dus hard aan. Dat deed pijn. Misschien was het ook wel goed en moest het zo zijn. We hadden het er moeilijk mee, maar daarna is er een heel andere werf ontstaan met een heel andere cultuur. De bazen en de eigenaren kwamen dichterbij elkaar te staan. Het faillissement was in mijn ogen eigenlijk ook een beetje een gelukje. Nieuwe mensen konden toen, in afgeslankte vorm weliswaar, de werf weer opbouwen. Dus, als je nu kijkt, staat er weer een werf! Het gedicht dat Jan Pastoor schreef naar aanleiding van het faillissement, vertelt precies zoals het voor ons was. Je las het in die tijd weken later weer en je kreeg opnieuw tranen in je ogen. De Hoop is een grote familie. Je wist je altijd gesteund als met een hand in de rug. Dat werkte prettig en makkelijk. We hadden een geweldig team."

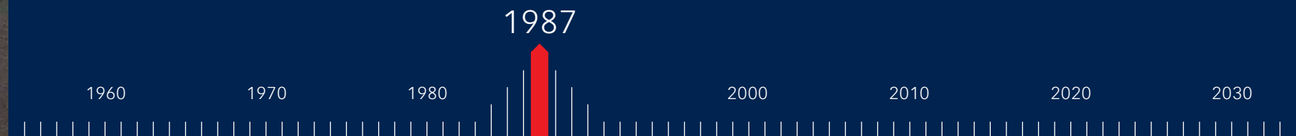
Ook Peter Alink herinnert zich de verslagenheid, hoewel hijzelf maar één dag zonder werk zat: "Vóór het faillissement werkten er ruim 400 man bij De Hoop. Ik ben maar één dag thuis geweest. De Hoop heeft namelijk een eigen helling. Het verschil in waterstand binnen en buiten de dokdeuren mocht in verband met de druk niet groter zijn dan vier meter. Met de hoge waterstand in november was dat vaak onzeker.

DE GEBROEDERS NIENHUIS

De gebroeders Nienhuis bestonden uit de broers Jan en Piet Nienhuis. Zij kwamen uit de buurt van Utrecht. Jan was in de jaren vijftig naar De Hoop gekomen en Piet volgde hem in de jaren zestig. Beide heren hadden verstand van schepen en beschikten over voldoende connecties. Piet had zijn opleiding genoten op de marinewerf in Den Helder. De broers waren allebei technisch directeur; Wortelboer was in deze periode algemeen directeur en eigenaar. Piet stapte in 1988 op en werd opgevolgd door twee directeuren, beiden niet afkomstig uit de scheepsbouw. Binnen een jaar ging de werf failliet. Na de doorstart is Piet Nienhuis nog even teruggekomen om zaken te regelen.

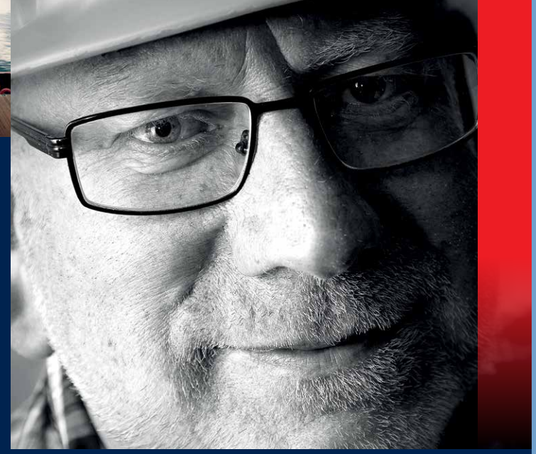
Er werd dan met bronbemaling, met handmatig bediende pompen, gewerkt. Er was ook een pompkamer.
Dat was de reden dat ik weer gelijk aan de slag moest onder curator Bijvanck. Hoewel het faillissement vervelend was, was het ook een bijzondere tijd met veel saamhorigheid.

Destijds werkten veel mannen en hun vrouwen op de werf.
Dat faillissement was wel erg triest voor zo'n familie."



#6

DE HOOP INTERNATIONAL GAAT VAN START



HENK BUURKES

Henk Buurkes (1954) is geboren in Doesburg en volgde aan de lts de opleiding timmeren. In 1969 begon hij bij De Hoop. "Ik was in 1969 als timmerman bij De Hoop begonnen en ben tot een half jaar na het faillissement bij de werf gebleven. Begin 1988 waren bijna alle collega's vertrokken, terwijl ik in de blubber bij de steenovens aan het werk was. Dat heb ik niet lang gedaan. Ik ben toen bij een benzinepomp gaan werken.

In 1991 heb ik opnieuw bij De Hoop gesolliciteerd, bij Jan Wieland. Wieland vond me eigenlijk wel oud, 38 jaar, maar heeft me toch aangenomen. Ik ben wederom als timmerman gaan werken. Per 2001 werd ik aangesteld als voorman op de timmerafdeling en sedert 2008 als baas."

"Passagiersschepen vind ik het mooist om te maken. Het timmerwerk aan boord is complex en daardoor uitdagend. Soms moet je tijdens de eerste vaart mee om zaken nog wat bij te stellen, of af te maken. Wat ik erg belangrijk vind, is dat we onder elkaar altijd zo veel plezier hebben en dat er geen onderlinge concurrentiestrijd is tussen de verschillende afdelingen. Dat maakt het werken bij De Hoop zo prettig!"

DOORSTART DE HOOP NA FAILLISSEMENT

Na een reorganisatie, die 125 werknemers hun baan kostte, kwam het faillissement hard aan. 300 mensen stonden op straat. Opeens had de gemeente Rijnwaarden er 200 werklozen bij. De officiële oorzaak van het faillissement was nogal ingewikkeld. Er waren verschillende geluiden zoals de recessie in de scheepsbouw en de niet-ontvangen subsidies voor afbouw van de 'Amethyst', de reeds genoemde I.P.Z.-premie. Dat was echter niet alles: de directie had toestemming gegeven aan de eigenaar van een afgebouwd schip om uit te varen, terwijl het nog niet volledig was afbetaald.
Curator Bijvanck maakte na het faillissement met een kleine vijftig man de resterende werkzaamheden af. Via een arbeidsbemiddelingsbureau werd er voor 114 ontslagen mensen ander werk gevonden.
Hoewel De Hoop op de werf zes boten had liggen, ging ze toch failliet. Na het faillissement werd er eerst gewerkt onder een curator. Hij wilde zoveel mogelijk geld uit de werf halen om de crediteuren tegemoet te komen. Het personeel begon met minder loon en werd aanvankelijk ook op andere plekken gedetacheerd, onder meer bij de steenfabrieken in de buurt.

Op de hele werf waren toen nog maar vijftien mensen over. Paul Gerritsen en Rens Horn waren de jongens die op het kantoor onder de directie vielen. Zij waren de technische mensen die de doorstart maakten. Na een paar weken was het aantal personeelsleden al weer toegenomen tot dertig. Onder de curator werden de zes boten afgebouwd. In eerste instantie werkte het personeel dat was aangehouden, zonder loon. Wel kregen ze een uitkering van het bedrijfsfonds, maar niks extra's van de werf.

Het werk moest binnen zes weken klaar, anders gingen ze de WW in. Toen het werk niet af was binnen die tijd, nam de curator hen in dienst. Daarna schreef hij ze weer uit.

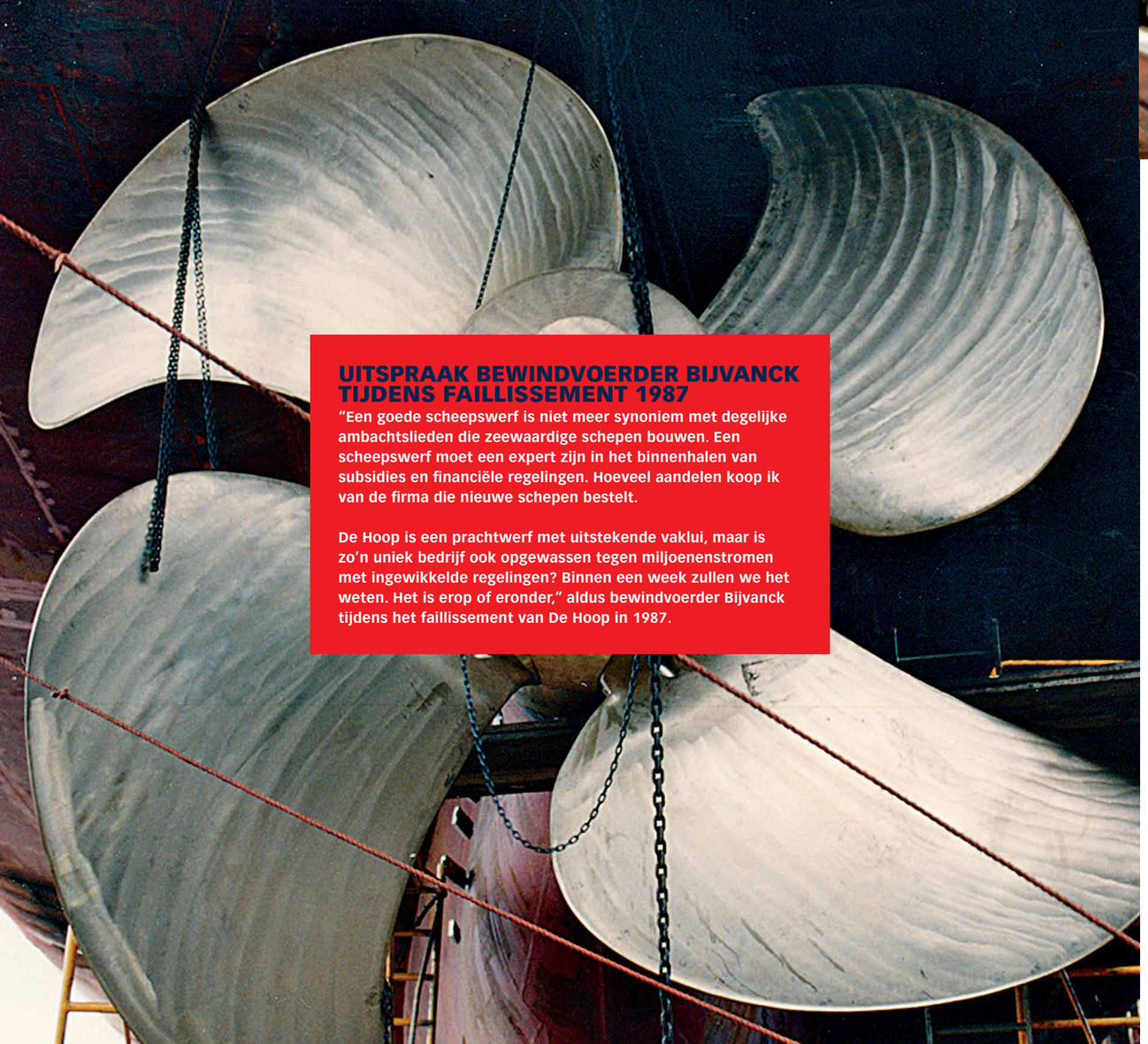
Inmiddels waren Horn en Gerritsen al bezig met een doorstart. Ze nodigden een aantal oudgedienden uit voor een gesprek. Ze hadden van de curator werk overgenomen dat nog niet klaar was. Zo werd er een aanloop gemaakt om weer te beginnen. Daarna moest er geld worden verdiend in de steenfabrieken en in de papierfabriek Wapenveld in de buurt van Apeldoorn. Ze verrichtten daar hoofdzakelijk reparatiewerkzaamheden. Het verdiende geld was nodig om de benodigde materialen te kunnen kopen om schepen te bouwen.

Het lukte Horn en Gerritsen al spoedig een gegadigde voor de overname te vinden. Sereco, de investeringsmaatschappij van de Nijmeegse ondernemer Frederik W. Wichhart, die tevens eigenaar was van Reomie, een handelsonderneming in legervoertuigen in de Ooijpolder bij Nijmegen, nam De Hoop over. Hij had ook de steenfabriek van T&A in Spijk opgekocht en vestigde daar zijn dumphandel. Dit materiaal werd meestal gesloopt en vervolgens naar het buitenland verkocht.

Bij de aankoop van de werf kreeg Wichhart financiële steun van de gemeente Rijnwaarden (ƒ 62.500,-) onder voorwaarde dat hij gedurende minimaal anderhalf tot twee jaar de scheepsbouwactiviteiten zou voortzetten. Tevens moest hij proberen in die periode vijftig tot honderd mensen aan het werk te houden. Ook de Gelderse Ontwikkelingsmaatschappij en de provincie Gelderland leverden een financiële bijdrage.

"WIELAND VOND ME EIGENLIJK WEL OUD, 38 JAAR, MAAR HEEFT ME TOCH AANGENOMEN"

HENK BUURKES



UITSPRAAK BEWINDVOERDER BIJVANCK TIJDENS FAILLISSEMENT 1987

"Een goede scheepswerf is niet meer synoniem met degelijke ambachtslieden die zeewaardige schepen bouwen. Een scheepswerf moet een expert zijn in het binnenhalen van subsidies en financiële regelingen. Hoeveel aandelen koop ik van de firma die nieuwe schepen bestelt.

De Hoop is een prachtwerf met uitstekende vaklui, maar is zo'n uniek bedrijf ook opgewassen tegen miljoenenstromen met ingewikkelde regelingen? Binnen een week zullen we het weten. Het is erop of eronder," aldus bewindvoerder Bijvanck tijdens het faillissement van De Hoop in 1987.

DE HOOP BEGINT WEER TE DRAAIEN

In januari 1988 begon de sterk afgeslankte werf weer te draaien. Wichhart had enkele oudgedienden van de werf, te weten ir. Rens Horn, Paul Gerritzen, Jos Joosten en Els Mulder, belast met de dagelijkse gang van zaken. Daarnaast was er werk voor een kleine veertig man die van de curator werden overgenomen.

De eerste grote klant die terugkwam, was de KD (Köln-Düsseldorfer). De passagiersbotengigant uit Duitsland had nog steeds vertrouwen in De Hoop, die nu 'International' achter haar naam had staan. Er moest een ombouw van de passagiersboot 'Berlin' van de KD gebouwd worden. Daarnaast kreeg de werf enkele kleinere klussen zoals reparatie van Donauschepen, maar ook timmerwerk op het vasteland. De uitgevoerde werkzaamheden boden echter geen uitzicht op continuïteit, er werd verlies geleden.

Het bedrijf draaide goed onder Frederik Wichhart en hij investeerde naar behoren. Bovendien wist curator Bijvanck hem ervan te overtuigen een 'sterke man' in de arm te nemen. Zo keerde oud-directeur Piet Nienhuis terug bij De Hoop nu als adviseur. Er werden weer hele secties gemaakt voor andere werven. Ook werden er enkele dagpassagiersboten gebouwd, zoals de 'Goldstuck' en 'Solar', die bestemd waren voor de vaart op de Moezel. Verder liep er een bunkerschip voor oliemaatschappij FINA van stapel.
De volgende noodzakelijke stappen waren het binnenhalen van een financier en een scheepsbouwer. Nienhuis vond een nieuwe koper voor de werf: de Rotterdamse reder Willem Cordia.
De werf had toen intussen al weer bijna honderd werknemers.

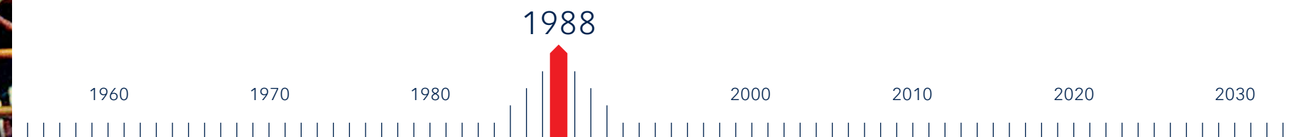
DE HOOP NA OVERNAME UIT DE ZORGEN

In 1991 kwam De Hoop in Lobith in handen van de Rotterdamse maritieme investeringsmaatschappij Workshipyard van Willem Cordia. Daarmee was de toekomst voor de Lobithse onderneming als nieuwbouwwerf vrijwel zeker.

De vakbonden reageerden positief op de overname. Volgens districtsbestuurder T. Reuver van de Unie BLHP kwam daarmee een einde aan de problemen waarmee De Hoop jarenlang had geworsteld. Op dat moment werkten er al weer 135 mensen bij de werf. Volgens Reuver zou het personeelsbestand op korte termijn verder kunnen groeien. Districtsbestuurder Reuver had zich in 1987 zeer ingezet voor het behoud van de scheepswerf te Lobith. Hij toonde zich na de bekendmaking van de overname eind februari van dat jaar verheugd over de ontwikkelingen. "Niet alleen is de werf behouden, de onderneming kan zich dankzij de nieuwe eigenaar ook weer gaan richten op de nieuwbouw."

Volgens Reuver was Workshipyard bereid fors te investeren in De Hoop. Deze financiële injectie was ook hard nodig: door de moeilijke situatie in de voorgaande jaren moesten veel uitgestelde investeringen alsnog worden gedaan.

Reuver toonde waardering voor Wichhart, de oude eigenaar van de werf: "Er zijn met de overname in 1987 toch risico's genomen. Daarbij is de huidige overname ook een blijk van waardering voor het personeel. Zij hebben de werf weer interessant gemaakt voor een nieuwe investeerder."



Dagpassagiersschip 'Graaf van Bylant, bouwnummer 353, 1992. Foto Henk Vos Balkbrug, archief De Hoop - Lobith

Hotelpassagiersschip 'Regina Rheni', rederij Kamphuisen Arnhem. Bouwnummer 354,1993. Archief De Hoop - Lobith

JAN REINT SMIT

Jan Reint Smit is in 1953 te Scheveningen geboren, maar stamt uit een bekend Gronings geslacht van scheepsbouwers. Zijn vader exploiteerde een scheepswerf in Hoogezand en bekleedde diverse bestuurlijke functies in de organisatie van scheepsbouwers in Groningen.

Na zijn militaire dienstplicht aanvaardde Jan Reint Smit een baan bij reder Spliethoff te Amsterdam, de op een na grootste reder in Nederland. Na enige tijd werd hij uitgezonden naar Japan om daar toezicht te houden op voor Spliethoff te bouwen schepen. Hij bracht er een jaar of vijf door. Na een kort verblijf op de scheepswerf van zijn vader in Hoogezand keerde hij terug naar Spliethoff in Amsterdam en werd daar directeur Technische Dienst.

Zijn stille wens was echter om zich ooit als zelfstandig scheepsbouwer te kunnen profileren. Deze kans deed zich voor toen hij op die dag in 1991 naar Scheepswerf De Hoop toog in gezelschap van een inspecteur om de door Spliethoff bij De Hoop bestelde secties te keuren. Terwijl de inspecteur de keuring uitvoerde, kwam hij in gesprek met Piet Nienhuis, die, niet onbekend met Smits achtergrond, hem de technische en financiële potenties van de scheepswerf uit de doeken deed. Dit was de kans voor Jan Reint Smit. Na verloop van tijd is eigenaar W. Cordia uit de onderneming gestapt.

Tewaterlating 'Henri Dunant III', 27 december 1995. Koningin Beatrix en directeur J.R.H. Smit. Foto Jeroen Pijfers, archief De Hoop – Lobith

DE KOMST VAN JAN REINT HOVING SMIT NAAR DE HOOP

Vervolgens deed zich in 1991 weer een belangrijke ontwikkeling voor. Er werd voor De Hoop een nieuwe directeur aangetrokken. In die tijd liep Nienhuis op de werf J.R.H. (Jan Reint Hoving) Smit tegen het lijf.

De Hoop maakte secties voor diens werkgever, de Amsterdamse reder Spliethoff. Omdat Cordia wel geld in de werf stak maar geen directe leiding gaf, werd in 1991 Smit als nieuwe directeur aangetrokken. Hij nam bovendien voor tien procent deel in het aandelenkapitaal.

De werf had inmiddels al weer zo'n honderd man in dienst. Al spoedig na zijn komst nam Smit het hele bedrijf over. Na Bodewes en Wortelboer stond er weer een Groningse scheepsbouwer aan de oevers van de Rijn.

Jan Reint Smit was een echte Groninger. Het was een man die desnoods met zijn beste pak in de machinekamer stond. Hij was erg betrokken. Smit heeft veel betekend voor de werf. Hij was in staat grote orders binnen te halen.

Volgens Henk Koenen bracht de komst van Smit vooral een verandering in aanpak met zich mee. "We moesten ons vooral richten op slechte tijden. Dat betekende dat De Hoop maximaal 120 man in dienst moest hebben. De rest kon je inhuren. Met 120 man kon je volgens hem in slechte tijden overleven. Desnoods konden er mensen of activiteiten worden uitbesteed aan andere bedrijven."

Niet alleen de aanpak veranderde met de komst van Smit. Ook de onderlinge verhouding tussen de directie en de mensen op de werkvloer werd anders. Hans Lenderink: "Smit was heel toegankelijk. Hij begon met de wederopbouw van de werf. Smit was ook heel actief in het lokale verenigingsleven. Je kon altijd bij hem terecht."

Ook Jan van der Zand signaleerde beide ontwikkelingen: "Smit was open; hij wilde het samen doen. Met Smit aan het roer ging het in het begin erg goed. We kregen zelfs en winstuitkering. Smit deelde de werf op in verschillende bv'tjes: de tekenkamer, de reparatieafdeling, de timmerwerkplaats enzovoorts. Ook liet hij bijvoorbeeld andere bedrijven tekeningen bij ons maken."

#7

DE HOOP BLOEIT WEER OP

Dagpassagiersschip 'Graaf van Bylant', bouwnummer 353, 1992. Archief De Hoop – Lobith

WERF UIT DAL DOOR GRONINGSE SCHEEPSBOUWER

Na de overname lag het accent aanvankelijk op het maken van onderdelen, sectiebouw, voor andere scheepsbouwers en reparatiewerkzaamheden. De Hoop beleefde een voorzichtige herstart en klom langzaam weer uit het dal. Sinds 1991, toen Jan Reint Smit de werf en de leiding overnam, werden enkele doelstellingen geformuleerd: zorg dat je goede vaklui hebt en wanneer ze er niet zijn, leid ze dan zelf op; bied een aantrekkelijk werkklimaat; houd de lijnen met de toeleveringsbedrijven kort; zorg voor continuïteit en zoek orders op markten waar een ander nog niet geweest is. Smits doel was het zelf ontwerpen van schepen; toegevoegde waarde werd de norm voor de toekomst. Om hieraan uitvoering te geven, werd Fré Drenth nog in 1991 als hoofd tekenkamer binnengehaald. Fré Drenth werkte destijds aan verschillende engineersopdrachten bij Bureau Wijsmüller in IJmuiden en had veel kennis op het gebied van duikmoederschepen. In april 1991 kwam hij in contact met Jan Reint Smit, die hem vroeg of hij als hoofd tekenkamer bij De Hoop wilde komen werken.

NA VIER JAAR TEWATERLATING BUNKERSCHIP

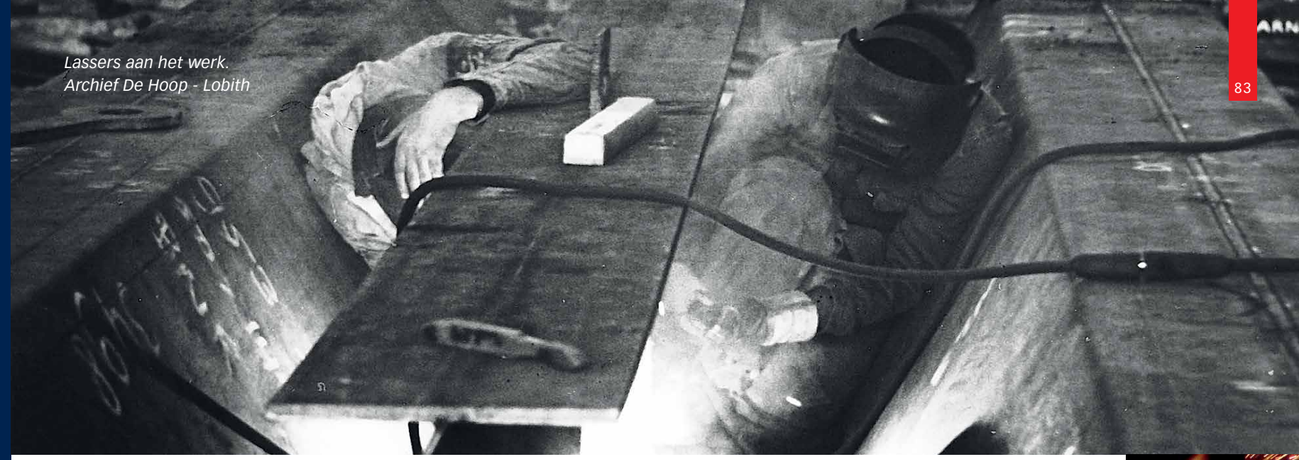
In juni 1991 spatte voor het eerst weer een fles champagne uiteen tegen de zijkant van een groot schip: het bunkerwinkelschip 'Rijn en Waal'. Na vier jaar gleed er een noemenswaardig schip van de helling de Rijn in. De Hoop zat na het faillissement in de lift. Inmiddels werkten er 130 mensen en het zag ernaar uit dat dit aantal aan het eind van dit jaar tot 200 kon oplopen. De orderportefeuille was tot het begin van het volgende jaar goed gevuld en er werd druk aan nieuwe projecten gewerkt. Het bunkerwinkelschip 'Rijn en Waal' was door de tekenaars van De Hoop in samenwerking met de opdrachtgever, Rijn en Waal BV, ontworpen en was een van de modernste van Europa. Met name de milieubeschermende maatregelen die op het schip waren uitgevoerd, droegen daaraan bij. Deze maatregelen waren met het oog op de toekomst genomen. De directie van de werf hoopte dat daarmee dit schip een paradepaardje van De Hoop ging worden. Mocht er onverhoopt een aanvaring plaatshebben, dan waren er, om het oppervlaktewater te beschermen, in het schip dubbelwandige voorraadtanks, een afgewerkte olietank, twee bunkergieken en een fecaliëntank aanwezig.

Het schip had een lengte van 85 meter en een breedte van 12 meter. De totale tankinhoud bedroeg 1800 kubieke meter. 'Rijn en Waal' was bestemd voor de leverantie van gasolie, smeermiddelen, drinkwater, scheepsbenodigdheden en levensmiddelen aan binnenvaartschepen. Het schip verving het toenmalige bunkerwinkelschip van Rijn en Waal BV, dat afgemeerd lag in Millingen aan de Rijn. In oktober kreeg het winkelschip daar zijn definitieve plaats.

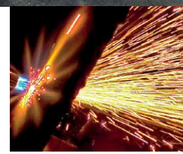
KANSEN IN MARKT VAN MIDDELGROTE SCHEPEN

De omzet van De Hoop had in 1991 twintig miljoen gulden bedragen. Volgens Jan Reint Smit, in februari 1992 in gesprek met de krant, was dat geen maatgevend bedrag. "De omzet kan vier of vijf keer zo hoog uitpakken als we een grote order binnenhalen."

En daar was het Smit duidelijk om te doen: zelf schepen bouwen. De regio had daar al de eerste aanzet toe gegeven. Op dat moment was De Hoop bezig met de afbouw van een binnenvaartschip van een plaatselijk schipper, dat in Oost-Duitsland was gebouwd.



Lassers aan het werk. Archief De Hoop - Lobith



Verder werd er in 1992 begonnen met nog een opdracht uit de regio: rederij Witjes uit Tolkamer liet voor drie miljoen gulden het dagpassagiersschip 'Graaf van Bylant' bouwen, bestemd voor dagrecreatie.

Een belangrijke impuls kreeg de werf in 1992 ook door de opdracht van de Arnhemse rederij Kamphuisen om twee hotelschepen, de 'Regina Rheni' en de 'Queen of Holland' te bouwen met beide een accommodatie voor 150 gasten. Hierdoor was er werk voor twintig extra arbeiders. Na tijden van neergang en een dramatisch faillissement in 1987 was er weer toekomst voor scheepswerf De Hoop, weliswaar onder een nieuwe eigenaar, maar met een groot deel van het oude personeel, dat na het faillissement een jaar op de keien had gestaan.

In dat jaar werd in samenwerking met de Stichting Opleidingen Metaal eveneens weer een leerschool geopend met op dat ogenblik twaalf leerlingen voor een vakopleiding in de metaalbewerking. Smit verwachtte dat het personeelsbestand de komende jaren zou stijgen naar 225 medewerkers.

Ook De Hoop kende als metaalbedrijf problemen met de werving van goed personeel. De Hoop kon nu bij groeiende werkgelegenheid mensen van de leerschool in het arbeidsproces opnemen. Bovendien wisten de ex-leerlingen wat hun te wachten stond als ze bij De Hoop kwamen werken. De tijd, energie en kosten die in de leerschool werden gestopt, kwamen er op deze manier dubbel en dwars uit.

Tewaterlating van 'Carmen Dolores' op 7 maart 1994. V.l.n.r. Lala Hereira, Alberto Hereira sr., Carmen Dolores Hereira, Jan Reint Smit en zijn echtgenote S. Smit-Oosting. Archief De Hoop - Lobith

De bouw van 'Carmen Dolores' bouwnummer 355, 1994 Archief De Hoop - Lobith

AFBOUW IN ROTTERDAM

De grote schepen konden in Tolkamer niet worden afgebouwd, onder meer vanwege de bruggen die ze onderweg naar Rotterdam tegenkwamen. Daarom werd het bovenste deel met de stuurhut op een ponton gezet en naar Rotterdam gevaren. Het andere deel werd naar de haven gesleept. In Rotterdam werd het schip dan afgebouwd. Zo ging het ook met de 'Carmen Dolores'. Dat was de eerste grote order in 1994 na het faillissement. Het schip was ruim 170 meter lang. Nog steeds worden bevoorradingsschepen in Rotterdam afgebouwd, waarna vervolgens de proefvaart plaatsvindt.

DE HOOP TELT WEER MEE

De echte doorbraak naar de grote scheepsbouw kwam in 1993 met de opdracht van de Spaanse rederij Naviera Pinillos S.A. voor het 10.000 ton metende containerschip (750 containers) 'Carmen Dolores', dat in maart 1994 van stapel liep. Het was het eerste zeeschip dat door De Hoop na de herstart werd gebouwd. Begin januari 1993 stelde de Lobithse scheepswerf met de verwerving van deze omvangrijke order de werkgelegenheid zeker tot het voorjaar 1994 veilig.

De Hoop kreeg de voorkeur boven vijf andere werven in West-Europa en het Verre Oosten. In een interview in januari 1993 met een krant vertelde Smit dat de hoge productiviteit in de Nederlandse scheepsbouw de doorslag had gegeven: "Uiteindelijk kijkt elke opdrachtgever behalve naar kwaliteit ook naar de prijsverhoudingen. Op beide terreinen heeft de Nederlandse scheepsbouw nog steeds een goede naam."

De contacten met de Spaanse rederij dateerden van anderhalf jaar eerder. Het was de eerste order voor de zeevaart na de doorstart, waarmee een bedrag was gemoeid van enkele tientallen miljoenen guldens. De directie van De Hoop was zeer optimistisch over eventuele vervolgorders uit Spanje. De Madrileense rederij had het schip nodig voor het vervoer van fruit tussen de Canarische Eilanden en het Spaanse vasteland. Naviera Pinillos bezat een vloot van zeven schepen. Een deel daarvan was op middellange termijn aan vervanging toe. De Lobithse werf maakte een goede kans ook die opdrachten te mogen uitvoeren. Beide partijen hadden evenwel nog geen voorcontracten getekend.

Volgens directeur Smit, in de Rijnwaarden Post van 5 mei 1993, was dat ook niet gebruikelijk in de scheepvaart. In de scheepsbouwwereld was het volgens Smit in datzelfde interview ook niet vreemd dat grote schepen op 200 km van de zee worden gebouwd. "Diep in Duitsland zijn er ook werven. Een nadeel van een werf diep in het binnenland is dat zeeschepen er niet volledig afgebouwd kunnen worden. Als de opbouw erop zit, kan het schip op weg naar zee niet meer onder de vaste bruggen door. Wij bouwen de zeeschepen zoveel mogelijk af in Tolkamer, waarna sleepboten de romp ophalen en die naar een zeehaven, in Nederland is dat veelal Rotterdam, slepen. Daar zetten vervolgens onze mensen de opbouw erop. Aan het slepen zijn kosten verbonden. Desondanks kan De Hoop door een scherpe calculatie en een grote inzet van het personeel concurreren met werven in havensteden."

Het was, als gezegd, het eerste zeeschip sinds het faillissement. Voor de mensen van De Hoop voelde dat destijds als het bereiken van een nieuwe mijlpaal. De Hoop telde op dat moment 140 werknemers. Door de opdracht kon op korte termijn de werkgelegenheid met twintig arbeidsplaatsen worden uitgebreid. De overige werkzaamheden werden uitbesteed. Het belangrijkste was echter dat De Hoop zich weer toelegde op het zelf ontwerpen en bouwen van gehele schepen.

"JE MERKT HET AAN DE BAND TUSSEN DE MENSEN DAT WE WEER AAN EEN ZEESCHIP WERKEN. JE ZIET DE ONDERLINGE BAND GROEIEN. WE HEBBEN LANGERE TIJD GEWERKT AAN SECTIES VOOR ZEESCHEPEN DIE DOOR ANDERE WERVEN AAN ONS WAREN UITBESTEED, MAAR NU BOUWEN WE ZELF WEER EEN ZEESCHIP"

JAN SCHOLTEN

De 'hardware' op de brug van het hotelpassagiersschip 'Queen of Holland', rederij Rijnvakanties. Bouwnummer 362, 1995. Archief De Hoop - Lobith

VERANDERING PRODUCTIEPROCES, COMPUTER DOET INTREDE

De scheepswerf kon, evenals tegenwoordig nog, in de jaren negentig in een aantal afdelingen worden onderverdeeld. Naast de werktuigbouwafdeling was er ook een grote tekenafdeling. De Hoop ontwierp immers zelf alle schepen die er werden gebouwd. Daarvóór gebeurde dat met de hand, maar in de jaren negentig van de vorige eeuw deden de computers voorgoed hun intrede. Deze computers waren verbonden met speciale printers die op enorme vellen de tekeningen uitdraaiden. Slechts af en toe werd er nog met de hand een correctie uitgevoerd.

Schepen werden en worden in gedeelten, de zogenaamde secties, gebouwd. In een van de hallen van de werf werden de verschillende onderdelen, zoals spanten, wandjes en profielen in elkaar gezet. Deze secties, die ieder zo'n 30 ton wegen, werden vervolgens naar buiten getakeld. Daar werden de secties aan elkaar gelast. "Scheepsbouw lijkt groot en grof werk, maar het komt neer op millimeters", aldus Johan Fasel, destijds bedrijfsleider, tegenwoordig operationeel directeur van De Hoop. "Het moet allemaal passen, want anders heb je kwalitatief geen goed product."

Jan Scholten (1941): "In de afgelopen 38 jaar is er veel veranderd in het productieproces. Zo werden de schepen in het begin nog geklonken. Nu gebeurt dat absoluut niet meer. Als het geraamte er stond, werd de beplating ertegenaan gezet. Vroeger hadden ze wel een kraan, maar dat werk gebeurde gewoonlijk met de hand." Buiten lag een dikke stapel stalen platen op de grond. Met wit krijt werd er allerlei informatie opgeschreven. Dat waren gegevens voor de mate van buiging voor de wanden. Het staal was van een bepaalde sterkte en dikte. Welk staal werd gebruikt, wordt ook nu nog mede bepaald door de verzekeraar. De schepen worden in klassen ondergebracht. Zo was er de Germanische Loyd, wat wil zeggen dat het schip aan de normen van dit Duitse classificatiebureau moest voldoen. De platen werden met een grote magneet naar binnen getransporteerd. Daar werd via een elektronisch oog bekeken wat er uit de plaat gesneden moest worden. Dat werk gebeurde met een snijbrander, waardoor de plaat iets vervormde. Er werd destijds al gedacht aan een gekoelde manier van branden, waardoor de vervorming niet zou optreden.

In een van de hallen werd het staal aan de lopende band bewerkt. In die hal was een klein deurtje dat naar een oase van rust leidde. In die ruimte waren drie mannen bezig de computerberekeningen 'op papier' te zetten. Er kwam evenwel geen papier aan te pas, maar doorzichtig plastic. Op de millimeter nauwkeurig werd op het plastic getekend welke delen uit het staal moesten worden gebrand. "We hebben er wel eens aan gedacht om deze tekeningen op een schaal van één op tien te maken, maar daar hebben we toch van afgezien. Als je er dan een millimeter naast zit, is het na het branden wel een centimeter. Nu kun je dat wel vollassen, maar dat kost heel veel tijd en dus geld," verklaart Fasel.

Behalve met het zeeschip was men in 1993 druk bezig met de ombouw van een passagiersschip (MPS). Een bestaand schip werd daarvoor helemaal kaal gemaakt, om vanuit dat kale karkas geheel vernieuwd tevoorschijn te komen.

Kenmerkend voor De Hoop was de verbondenheid met elkaar en met het werk. "Zo zit het bedrijf ook in elkaar", verduidelijkte lasbaas Ben Tielking. "De lijnen naar elkaar toe waren kort. Er was een chef, dan een baas en een meewerkend voorman. Die konden, als het moest, elkaars werk overnemen. En dat was ook zo voor de bazen onderling. In geval van nood namen we elkaars werk over.

Niet iedereen kon even gemakkelijk overweg met die gevraagde buigzaamheid. We kregen weleens gekwalificeerde lassers, die echt een tijdje nodig hadden om eraan te wennen. Had je je dat eenmaal eigen gemaakt, dan kon je overal terecht. Dat hebben we gezien na het faillissement. De meesten van ons kwamen toen vrij snel weer aan de slag. Maar veel van hen kwamen later toch weer terug naar de werf. Als je dat eenmaal gewend bent, dan kun je moeilijk weer wennen aan starre lijnen."

OPDRACHT TOT BOUW 'HENRY DUNANT'

In 1995 kreeg De Hoop de opdracht een nieuwe 'Henry Dunant' te bouwen voor het Nederlandse Rode Kruis ter vervanging van het schip dat alweer 22 jaar in de vaart was. Dit hotelpassagiersschip was overigens niet het enige in zijn soort dat in die tijd werd gebouwd. Hiertoe behoorden ook de voor de rederij Spido Holland gebouwde 'Marco Polo' en 'Vasco da Gama' en de dagpassagiersschepen 'Amadeus' voor de Oostenrijkse rederij Dr. W. Lüftner Reisen te Innsbrück en de 'Blue Danube II' voor European Cruise Line te Arnhem. De 'Amadeus' was in mei 1997 het eerste passagiersschip dat van de kust van de Noordzee over de Rijn en de Donau naar Constanza (Roemenië) aan de Zwarte Zee voer.

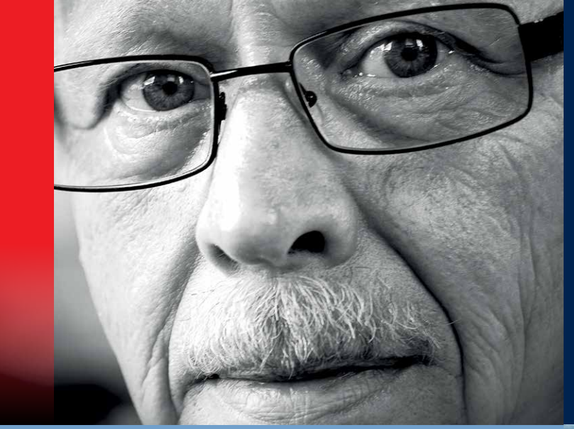
BOUW HOTELPASSAGIERSSCHIP VOOR OOSTENRIJKSE REDERIJ

Eind februari 1996 sleepte De Hoop Lobith een order van de Oostenrijkse rederij Danubia GmbH in de wacht voor de bouw van een hotelpassagiersschip met een capaciteit van 150 bedden. Het schip had een lengte van 110 meter en een breedte van 11.40 meter en moest in maart 1997 worden opgeleverd. Het betrof een schip met drie dekken. Wat dat betrof vertoonde het nog te bouwen schip een overeenkomst met de 'J. Henry Dunant III'.

Laatstgenoemd schip was gebouwd in opdracht van het Nederlandse Rode Kruis en werd op 1 maart 1995 opgeleverd. Qua lengte en breedte kwam het nieuwe schip overeen met het schip dat enkele jaren eerder was gebouwd in opdracht van Rederij Rijnvakantie in Rotterdam.

De Hoop bouwde op dat moment ook nog aan twee dagpassagiersschepen voor de rederij Köln-Düsseldorfer. Deze schepen werden respectievelijk in april en juni 1995 opgeleverd. Direct daarna kon volgens directeur Jan Reint Smit begonnen worden met het leggen van de kiel voor het nieuwe schip. Het was de bedoeling dat dit schip hoofdzakelijk ging varen op de Donau en reizen maakte naar de Zwarte Zee.

De Hoop beschikte in die tijd over een goed gevulde orderportefeuille: sinds 1990 waren er al 25 schepen gebouwd. Daarnaast werden er in Tolkamer veel reparatiewerkzaamheden verricht. De werf bezat de capaciteit om jaarlijks een groot schip te bouwen of twee à drie kleinere schepen. De nieuwe order betekende in ieder geval dat de 150 mensen in dienst van de werf werk hadden tot medio 1997.



“BIJ DE HOOP VERLOPEN ENGINEERING EN PRODUCTIE ZIJ AAN ZIJ”

HARRY WOLTMAN

HARRY WOLTMAN

Harry Woltman (1958) uit Hoogezand volgde na de mavo de opleiding B-Metaal. Na deze opleiding begon hij in 1973 als ijzerwerker bij scheepswerf Pattje te Waterhuizen. Tijdens zijn werk volgde hij diverse cursussen, waaronder een computer- en managementcursus. In 1994 werd Pattje overgenomen door scheepswerf De Volharding te Foxhol. Na de overname werd Harry bedrijfsleider op twee locaties. “Pattje werd door De Volharding uiteindelijk weer afgestoten. De werf heeft toen een tijd stilgelegen. Naderhand heeft Bauke Adema onder de naam Pattje het bedrijf weer opgestart. Nu zit er een sectiebouwer in die onder meer voor De Hoop werkt. Momenteel bouwt het bedrijf twee casco’s voor twee crewtenders die op onze werf in Foxhol afgebouwd worden.” Nadat De Volharding in 2007 door De Hoop was overgenomen, werd Harry Woltman gevraagd om de gehele werkvoorbereiding van de werf in Foxhol op zich te nemen.

“Elke organisatie heeft zijn eigen cultuur. Wanneer je als bedrijf wordt overgenomen, komt er weer een nieuwe cultuur bij. Tussen De Volharding en De Hoop waren er natuurlijk ook verschillen. Bij De Volharding werd eerst de volledige engineering gedaan en begonnen we dan pas te bouwen. Bij De Hoop verlopen engineering en productie zij aan zij. De cultuuromslag was echter voor ons goed te doen. De mensen in Lobith denken anders en werken anders. Dat moesten wij ons eerst eigen maken, maar gelukkig was het verschil niet onoverkomelijk.”

SELECTIEPROCEDURE ‘J. HENRY DUNANT’

Het Nederlandse Rode Kruis nam in 1996 de ‘J. Henry Dunant’ in gebruik om een bijdrage te kunnen leveren aan “aangepaste vakantiemogelijkheden voor gehandicapte en chronisch zieke mensen.”

De ‘Henry Dunant II’ dateerde van 1973. Daar het oude schip operationeel gezien sterk verouderd was en niet meer voldeed aan de eisen van de tijd, werd in 1992 een onderzoek uitgevoerd met de vraag: ‘Modificatie of nieuwbouw?’

Uit de studie bleek dat nieuwbouw financieel gezien aantrekkelijker was en dus werd besloten tot nieuwbouw. De selectieprocedure van werven ging in maart 1994 van start en mondde na zorgvuldige afweging in maart 1995 uit in een nieuwe opdracht voor scheepswerf De Hoop Lobith B.V.

SCHEEPSWERF DE HOOP KENT DRUKKE TIJDEN

Begin 1997 haalde scheepswerf De Hoop weer een grote order binnen. Voor Europe Cruise Line b.v uit Arnhem bouwde de Tolkamerse werf een cruiseschip van 110 meter lang en 11.40 meter breed. Het schip voor de dochteronderneming van een Zwitserse cruise-reder moest al op 1 juni klaar zijn. Het schip kon 150 passagiers en 35 bemanningsleden vervoeren. Boven de waterlijn was het schip 6 meter hoog en onder de waterlijn 1.40 meter diep. Half maart liep een soortgelijk passagiersschip voor een Oostenrijkse reder van de helling. De lengtes voor dit soort schepen waren volgens Wim van Dijke, destijds hoofd werktuigbouw van De Hoop, standaardmaten.
Het nieuwe schip was bedoeld voor riviertochten onder meer op de Donau. Aan boord van het cruiseschip waren ook een fitnessruimte, sauna, solaria en een golfsimulator.

Naast de bouw van de twee passagiersschepen lag begin van dat jaar de ‘Henry Dunant’, het schip van de Zonnebloem, in de haven voor renovatie. Aan het Rode Kruisschip werd een aantal reparaties uitgevoerd. Ook was er nog een renovatie-opdracht voor een draagvleugelbootje van een Duitse rondvaartreder.

BEWERKEN VAN VERSCHILLENDE MARKTSEGMENTEN

In 1998 draaide De Hoop met een omzet variërend tussen ƒ 40 miljoen en ƒ 60 miljoen en 150 mensen in vaste dienst weer als vanouds. Er was rust en er werd winst gemaakt.
Smit keerde de bouw van secties de rug toe en richtte zich op gespecialiseerde binnenvaartschepen en zeeschepen. Hun lading varieerde van kabels en containers tot toeristen.

Zo gaf eind juli Van der Stoel Shipping in Haren (Gr) De Hoop opdracht voor de bouw van een kabellegger. In maart 1999 werd deze ‘Seaspider’ opgeleverd en liepen voor het einde van het millennium ook nog twee hotelpassagiersschepen voor de rederij Kamphuisen uit Arnhem van stapel. De clou was, aldus Smit in een interview, verschillende marktsegmenten te bewerken. “Zit de ene in een conjunctureel dal, dan piekt de andere wel. Dat vereist vakkennis en veel flexibiliteit.
De ene keer buigen we ons over de pulptemperatuur van bananen en het CO^2-gehalte in het ruim, de andere keer over aanpassingen voor mensen met een handicap en de volgende keer over de beleving van Amerikaanse toeristen.”

De werf bouwde in deze periode behalve een afzinkbaar booreiland, inclusief diesel elektrische voortstuwing en satelliet positionering, ook hoogwaardige ‘hotelschepen’. Deze schepen vulden inmiddels een substantieel deel van de orderportefeuille.
Op de cruisemarkt had zich de laatste jaren een forse ontwikkeling voorgedaan. Een cruise was niet langer ‘een dagje Lorelei bekijken’. De vraag ontstond naar cruises van een aantal weken van Rotterdam naar de Zwarte Zee. Daarvoor moesten de nieuwe schepen aan een zeer hoge kwaliteitsstandaard voldoen. Bij het ontwerp en de bouw kwam interieurarchitectuur kijken. De hutten van de nieuwe schepen waren vergelijkbaar met hotelkamers. Bovendien was er een restaurant en een bibliotheek aan boord. Daarnaast mocht het schip niet te veel trillen. De Hoop had de vereiste kennis in huis om hoogwaardige cruiseschepen te bouwen. De werf kon zelfs een toegevoegde waarde leveren. Aldus bouwde De Hoop een aantal langdurige relaties op met reders van cruiseschepen.

Het ontwerp voor de 'Goldstuck'. Bouwnummer 337 (1999). V.l.n.r. L.v.d. Spek, onbekend, A. Allard, E. Hubers en R. Tomberg. Archief De Hoop - Lobith

SCHEEPSWERF DE HOOP HEUSDEN

Einde 1998 nam Smit ook de scheepswerf in Heusden over. Deze werf was in 1909 opgericht door Adriaan de Haan en Anne Altena. In 1954 verkocht De Haan, die geen opvolgers had, de werf aan Cornelis Verolme. Die moderniseerde de werf, waardoor deze geschikt werd voor de bouw van zeeschepen tot 10.000 ton en later zelfs tot 20.000 ton. Daarmee ontstond een hypermoderne werf die werk bood aan meer dan 600 mensen.

Na een moeilijke periode werd de werf in 1990 opgenomen in de Wilton-Feijenoord Holding. Vervolgens legde in 1998 Joep van den Nieuwenhuyzen voor één gulden beslag op de noodlijdende holding. In december 1998 werd de werf te Heusden failliet verklaard en publiek verkocht aan Smit. Om voorgoed met het verleden te breken, werd op 1 januari 1999 de naam gewijzigd in Scheepswerf De Hoop Heusden. De Hoop Heusden moest een spiegelbedrijf van De Hoop Lobith worden: dezelfde samenstelling, hetzelfde aantal mensen en allebei zelfstandig. De formule waarmee Jan Reint Smit de scheepswerf in Heusden nieuw leven wilde inblazen, was de formule die hij ook had beproefd in Lobith. Sleutelwoorden waren creativiteit en flexibiliteit.

"Gecompliceerde schepen, daar kun je je creativiteit in kwijt. De ene dag een schip voor het Rode Kruis, de andere dag een kabellegger. Hoe complexer, hoe beter", aldus Smit.

Samen met de Heusdense werf kon De Hoop een breder pakket aanbieden. Heusden had in tegenstelling tot Lobith ervaring in baggerschepen en chemicaliëntankers, maar zat niet in de binnenvaart. Dat laatste veranderde al snel na de overname. Vanaf het prille begin benutte Smit de samenwerking goed. In Lobith was een order voor twee hotelpassagiersschepen. Een ervan werd nu vanwege de snelle levertijd in Heusden gebouwd. Vanuit Lobith werden de secties voor dat schip geleverd. Ook werd er expertise uitgewisseld. Vier nieuwe werknemers van Heusden zaten direct al een aantal weken in Lobith aan de tekentafel om know how te verwerven.

De organisatie van de zusterwerven in Heusden en naderhand in Houma was een kopie van Lobith. Iedereen die in Lobith was, liep daar ook. Zo werkte Hans Lenderink nog een tijdje op de werf in Heusden. Ze hadden daar geen eigen bankwerkerij meer. Aangezien ze daar net begonnen met schepen voor De Hoop te bouwen, ging er een ploegje bankwerkers en pijpfitters uit Lobith naar Heusden. De bundeling van de kennis van de twee werven schiep bovendien de mogelijkheid grotere schepen te bouwen. De aankoop van Heusden toont het ondernemerschap van Jan Reint Smit.

In 1998 had De Hoop een project met vier 'semisubs'. In eerste instantie moest er een 'repeat' van de' Amethyst' worden gebouwd: de 'Megathyst'. Als relatief kleine werf had De Hoop echter financieel te weinig body om zo'n project van ruim honderd miljoen gulden aan te kunnen. Daar kon ze geen garantiestelling voor bieden. Vervolgens werd het ontwerp wel gemaakt. In totaal zijn er negen ontwerpen gemaakt, die goed werden verkocht.

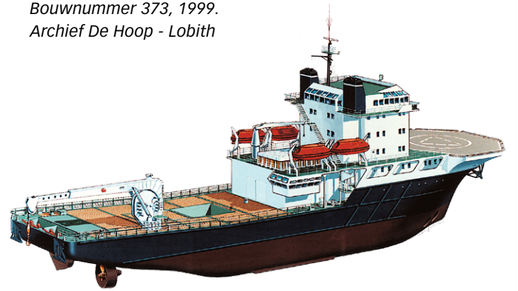
DE HOOP KOOPT DOUANEHAVEN

In 2000 kwam De Hoop in het bezit van de voormalige douanehaven in Tolkamer. De gemeenteraad van Rijnwaarden stemde in april van dat jaar in met de verkoop. Sinds juli 1996 was de gemeente Rijnwaarden eigenaar van de voormalige rijksdouanehaven. De haven werd in 1997 voor de duur van ruim twee jaren verpacht aan een groep van ondernemers ten behoeve van het toerisme. In het najaar van 1999 wisselde de gemeente Rijnwaarden met diverse partijen van gedachten over de toekomst van de haven. Deze gedachtewisseling sterkte B&W in de opvatting dat het beter was de gemeentelijke bemoeienis met de haven te minimaliseren of zelfs te beëindigen. Met het oog op verkoop van de haven hadden er besprekingen plaatsgevonden met verschillende gegadigden. Uiteindelijk werd er met De Hoop overeenstemming bereikt over een overdracht.

EERSTE PROJECT 'SEA SPIDER'

Sinds de liberalisering van de internationale markt van stroomleveranciers, was er eind jaren negentig op wereldschaal grote behoefte aan stroomkabels tussen verschillende landen. Het eerste project voor de 'Sea Spider' was het leggen van de Swe-Polkabel, een 245 km lange verbinding tussen Zweden en Polen, bestaande uit een 600 WW hoogspanningsgelijkstroom kabel (450 kV). In het jaar 2000 legde de 'Sea Spider' eenzelfde kabel tussen Guernsey-Jersey en de Franse kust. Om beschadigingen door onder andere vissersschepen zoveel mogelijk te voorkomen, werd de kabel ingegraven. In de meeste gevallen was de leverancier van de kabel verantwoordelijk voor het leggen van de kabel. De 'Sea Spider' werkte onder een long term charter voor ABB High Voltage Cable. Naast stroomkabels was er een grote behoefte aan communicatiekabels (fibre-optic). Vaak werden ze samen met stroomkabels gelegd. De 'Sea Spider' kon tevens worden ingezet voor het leggen van deze fibre-optickabels.

Kabellegschip 'Sea Spider', rederij Van der Stoel. Bouwnummer 373, 1999. Archief De Hoop - Lobith



#8

AANKOOP WERF IN HOUMA

'Caballo de Trabajo' - diving support vessel.
Bouwnummer 391 (2002).
Archief De Hoop - Lobith

DE HOOP BOUWT EERSTE SCHEPEN VOOR OTTO CADIES

Begin 2000 kwam De Hoop met Otto Candies L.L.C in contact. Na vele discussies over type, grootte en capaciteit van het schip werd in juli van dat jaar een contract getekend voor de bouw van de 'Caballo de Mar'. Het schip was voor Pemex ontworpen voor onderwateronderzoek en algemeen onderhoudswerk, zowel boven als onder het wateroppervlak, op de verschillende offshore-installaties in de olievelden in de Golf van Mexico. De 'Caballo de Mar' werd het jaar daarop te water gelaten.

Nog voordat het schip was opgeleverd kreeg De Hoop in mei een nieuwe opdracht voor een groter schip: de 'Caballo de Trabajo' dat in 2002 werd opgeleverd. De hoofdafmetingen en de specificaties waren gelijk aan die van de diving support vessels die De Hoop in de beginjaren tachtig had gebouwd: de 'Shearwater Sapphire' en de 'Shearwater Topaz'.

Ook de 'Caballo de Trabajo' was ontworpen voor algemeen onderhoudswerk in de olievelden in de Golf van Mexico. Aan boord was ruimte voor honderd offshorewerkers. Het schip bezat een 100 ton kraan en had een dekoppervlak van 610 vierkante meter.

Het waren beide special diving support vessels die voor Otto Candies Mexican Investment onder de Mexicaanse vlag voeren.

In datzelfde jaar kreeg De Hoop ook opdracht van Bourbon Offshore voor de bouw van de diving support vessel 'Vissolela' die onder de Franse vlag voer.

AANKOOP WERF IN HOUMA (USA)

Begin 2000 had Candies zes offshore- en diving supportschepen nodig voor het Amerikaanse deel van de Golf van Mexico. Deze zouden onder Amerikaanse vlag gaan varen. In Amerika gold echter de Merchant Marine Act, ook wel bekend als de Jones Act uit 1920. Deze Act was ter bescherming van de Amerikaanse scheepsbouw: schepen die handel dreven tussen Amerikaanse havens, moesten in Amerika zijn gebouwd. De schepen voor Candies moesten daarom in Amerika worden gebouwd.

Dit was echter een zeer protectionistische maatregel, waardoor de Amerikaanse werven 'lui' waren geworden. Daarom vroeg Candies of De Hoop de boten niet in Amerika wilde bouwen.

Omdat De Hoop sterk meedacht met de klant en bovenal zeer klantvriendelijk was, was het attractief voor de Amerikanen om bij De Hoop te bouwen. De Hoop was een internationaal bedrijf en daarom speelden monetaire aspecten, maar ook de vrachtindex een rol. De Hoop wilde de Amerikanen echter wel tegemoetkomen. Men ging er in Lobith vanuit dat als je daar een werf opzette naar Europese maatstaven, je makkelijk kon concurreren met de lokale werven. Dat zag Jan Reint Smit helder.

De directie van De Hoop ging op bezoek bij een aantal, zo'n tien, locaties en kwam uiteindelijk terecht in Houma. Daar was een kleine werf Houma Fabrications, Houma Fab in de volksmond geheten. Met beperkte middelen wisten ze bij deze werf schepen te bouwen. Tevens was bij Houma Fab scheepsbouwkunde aanwezig.

Amadeus Classic Interieur -
Inland Waterway Cruise Vessel.
Bouwnummer 381 (2001).
Archief De Hoop - Lobith

LÜFTNER CRUISES

De Oostenrijkse reder, Lüftner Cruises heeft een sterke positie in het middensegment van de Europese cruising-markt. De schepen varen hoofdzakelijk tussen Amsterdam en de Zwarte Zee. Alleen de Amadeus Symphony vaart in Frankrijk op de Rhone.

Rederij Lüftner Cruises bezit momenteel 13 schepen waarvan er 11 door Shipyard De Hoop zijn ontworpen en gebouwd. Het elfde hotelpassagiersschip voor Lüftner Cruises, de Amadeus Silver, werd in 2013 door Shipyard De Hoop afgeleverd. In 2015 zal de Amadeus Silver II op de werf in Lobith van stapel gaan.

Het bedrijf werd vervolgens door De Hoop gekocht, inclusief een aangrenzend stuk moeras, compleet met krokodillen. Het moeras werd naderhand omgetoverd tot een nieuw werfterrein met dwarshellingen. In Houma werden vier van een serie van zes schepen voor Otto Candies gebouwd, waaronder in 2003 de diving support vessel 'Caballo de Troya' en de offshore support vessel 'Caballo Andaluz'.

De Hoop had overigens meer projecten in Houma lopen en er was voortdurend iemand van De Hoop in Houma aanwezig: Jan Vriesinga. Ook Jan Reint Smit was er erg vaak. In die tijd was hij twee dagen in Lobith en de rest van de tijd was hij onderweg naar of zat hij in Amerika.

BOUW CRUISESCHEPEN VOOR LÜFTNER CRUISES

In deze periode werd ook een aantal cruiseschepen voor Lüftner in Lobith en Heusden gebouwd. De Hoop ontwierp en bouwde al in 1996/1997 het eerste schip voor Lüftner Cruises, de 110 meter lange 'Amadeus'. Dit schip was een speciaal voor Lüftner Cruises ontworpen 2,5-dekker.

Bij het ontwerp van dit schip stonden destijds eenvoud in constructie, nieuwe technologie, beschikbare materialen en kwaliteit/efficiency van het gebruik hoog in het vaandel.

Tevens werd voor het onderwaterschip het allereerste ondiepe kanovormige ontwerp met diepe tunnels voor de schroeven ontwikkeld. Dit concept is later ook door andere scheepsbouwers overgenomen en is vandaag de dag de standaard in de industrie.

Van dit eerste basisontwerp werden nadien, in verschillende interieur uitvoeringen, door De Hoop nog vijf schepen gebouwd: de 'Amadeus II' (1997), de 'Amadeus Rhapsody' (1999), de 'Amadeus Classic' (2001), de 'Amadeus Symphony' (2003) en de 'Amadeus Royal' (2005).

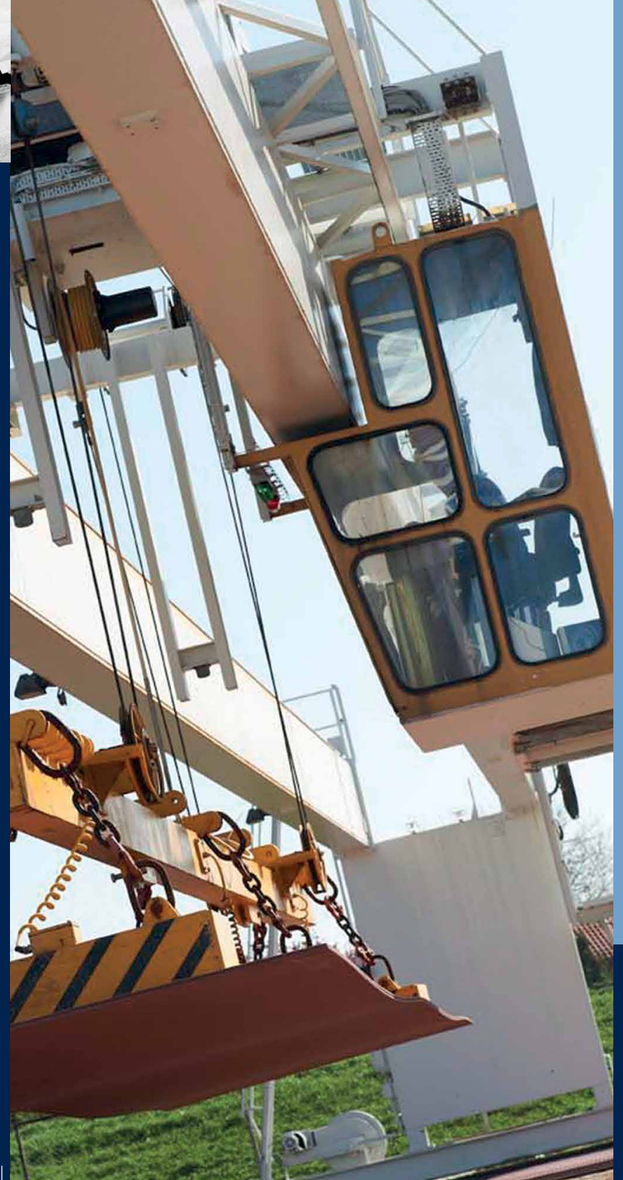
OTTO CANDIES BEPALEND VOOR DE HOOP BEGIN JAREN 2000

De onderneming Otto Candies L.L.C. ging in 1942 van start toen kapitein Otto B. Candies een contract binnenhaalde voor het verwijderen van waterleliesuit de toegangskanalen tot de moerassen van Louisiana.

Hij sloot de overeenkomst met de in 1911 opgerichte Humble Oil Company, die in 1919 voor de helft in het bezit kwam van Standard Oil of New Yersey. In 1993 veranderde de naam van beide bedrijven in Exxon Company USA. Humble Oil verwierf eind jaren vijftig grote bekendheid met de Esso-slogan: 'Put a tiger in your tank'.

Candies was in het verleden al betrokken bij een aantal projecten voor Exxon Mobile, zoals het verzorgen van de logistiek na de ramp in 1989 met de 'Exxon Valdez' voor de kust van Nieuw Zeeland. Daarnaast was het bedrijf betrokken bij de logistiek voor de ontwikkeling van het Hoover-Diana Deepwater project, twee olievelden in de Golf van Mexico, in de jaren negentig.

Otto Candies was een typisch familiebedrijf en bezat zo'n honderd schepen. De vloot van Candies bestond in 2001 zowel uit bevoorradingsschepen en sleep- en duwboten in de Golf van Mexico als uit duwboten en platbodems op de Mississippi. Otto Candies was een joint venture aangegaan met de Mexicaanse reder Oceanografia G.A. de C.V., waar De Hoop naderhand nog vele schepen voor zou ontwerpen en bouwen.



FRÉ DRENTH

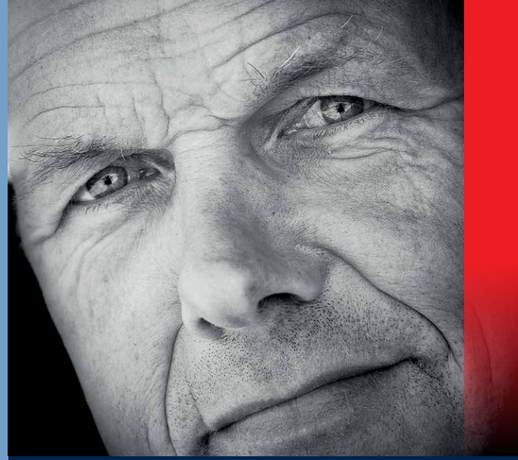
Fré Drenth (1959) is geboren in Drachten. Hij studeerde Scheepsbouw aan de hts in Haarlem en zette zijn studie voort aan de TU Delft. In 1984 studeerde hij af en ging als project-engineer bij rederij Workships in Rotterdam aan de slag. "In die tijd maakte De Hoop voor ons diving support vessels (duikmoederschepen). In 1985, kwam ik al voor het eerst bij De Hoop op de werf voor de bouw van de 'Energy Supporter' (duikwerkschip, bouwnummer 314).

Bij Workships werkte ik samen met Björn von Übisch, een Zweed. Hij had de techniek van de duikmoederschepen meegebracht naar Nederland. Hij was het brein achter deze schepen. Ik kwam tijdens mijn afstuderen met hem in contact en ben zo ook bij Workships als zijn rechterhand aangenomen. Van hem heb ik veel geleerd. Ik was afgestudeerd op de werkbaarheid van dit type schip: hoe lang kun je met het schip, wat betreft weersomstandigheden en dergelijke, doorwerken. Hoe langer de duikers op de bodem kunnen zijn, des te rendabeler is het schip.

Tot 1987 kwam ik bij De Hoop over de vloer. Kort daarna stopten de activiteiten voor het nieuwbouwbureau van Workships en ben ik naar Bureau Wijsmuller in IJmuiden gegaan. Daar hield ik me bezig met allerlei engineeringsopdrachten voor verschillende dochterondernemingen, zoals Wijsmullers bergingsdivisie, waarbij het om zware transporten en dergelijke handelde. Gewapend met de eerste pc's van Compact, ging ik naar een zinkend schip of aan boord van een schip met schade om te bepalen wat er moest gebeuren. Soms moest ik na een uur alweer van boord, omdat het te gevaarlijk werd. Hierdoor heb ik geleerd om onder grote druk snel sommen te maken.

In april 1991 kwam ik in contact met Jan Reint Smit. Hij was net directeur van De Hoop geworden. Hij vroeg me of ik bij de werf wilde komen werken. Ik kwam hier als hoofd tekenkamer.

Bij De Hoop staat de klant centraal: hoe verdient hij zijn geld? Als we dat goed begrijpen, kunnen we een streep op papier zetten. Als je niet weet hoe de klant met zijn gereedschappen zijn geld verdient, maak je iets dat al bestaat en dat is dus niet beter dan wat er al is. We bouwen de schepen met onze eigen mensen, hun kennis van zaken is zeer groot. Onze mensen krijgen veel vrijheid en dat betaalt zich uit. We werken met elkaar aan hetzelfde. Aan het eind hebben we een gereed schip en dat verbindt ons met elkaar."



"SOMS MOEST IK NA EEN UUR ALWEER VAN BOORD, OMDAT HET TE GEVAARLIJK WERD"

FRÉ DRENTH

1880 1890 1900 1910 1960 1970 1980 1990 2001 2010 2020 2030

VANTAGE DELUXE WORLD TRAVEL

In 1983 begon Henry R. Lewis te Boston (USA) zijn bedrijf Vantage Deluxe World Travel. Hij verwezenlijkte daarmee zijn droom om vakantiegangers met uitstekend georganiseerde reizen van de wereld te laten genieten.

Tot het aanbod van Vantage behoren inmiddels riviercruises, mini cruises en georganiseerde (land) rondreizen. De rederij exploiteert een vloot van luxe rivier cruiseschepen die de Rijn, Donau, Main, Moezel, Saône en Rhône bevaren en verkoopt eigen luxe reizen in meer dan tachtig landen op alle zeven continenten. Het Vantage-hoofdkantoor in Boston en kantoren in Boedapest, Beijing, Buenos Aires, Opatija en Kaapstad bieden naast cruises nog zestig andere reisuitdagingen.

'River Navigator' - inland waterway cruise vessel. Bouwnummer 378 (2000). Archief De Hoop - Lobith

BOUW VAN TWEE LUXUEUZE CRUISESCHEPEN

De Hoop bouwde in 2002 twee cruiseschepen: 'Bizet' en 'Swiss Ruby'. Het schip 'Bizet' veranderde na drie jaar van eigenaar en kwam in het bezit van Bizet Schiffahrt GmbH in Basel. Het hotelschip bood aan 120 passagiers onderdak. Momenteel is het schip eigendom van Grand Circle Cruise Line AG in Basel.

Ook het cruiseschip 'Swiss Ruby' werd in 2002 opgeleverd. Eigenaar en opdrachtgever was rederij Scylla Ag in Basel. Het casco van het schip was bij De Hoop Heusden gebouwd. Het hotelschip werd vervolgens in Hardinxveld-Giessendam door scheepstimmerbedrijf Da-Capo BV afgebouwd. De 'Swiss Ruby' was 85 meter lang en 11 meter breed en had de beschikking over 44 tweepersoonskamers met een eigen douche en toilet, een minibar, haardroger, airco en een kluis voor persoonlijke bezittingen. Met een geringe diepgang van 1,20 meter was het schip in staat vrijwel alle rivieren en kanalen in Europa te bevaren. Het luxueuze cruiseschip was voorzien van een boetiek, een groot restaurant, een lounge met panoramische bar, dansvloer en een zonnedek.

VRUCHTBARE SAMENWERKING MET VANTAGE TRAVEL

In 2000 had De Hoop het eerste schip voor Vantage Travel opgeleverd, de 'River Navigator'. In 2003 volgden de 'River Adagio' en de River 'Odyssy'. Evenals de relatie met Lüftner ontwikkelde ook deze samenwerking zich zeer succesvol. Diverse opdrachten voor verschillende nieuw- en ombouwprojecten volgden.

#9

NIEUWE EIGENAAR SCHEEPSWERF DE HOOP

OPDRACHT VOOR DE PORTUGESE REGERING

In 2005 leverde De Hoop twee schepen af in Portugal. De Portugese regering eiste, dat deze boten in samenwerking met de Portugese onderneming Estaleiros Navais de Viana do Castelo werden gebouwd.

Het betrof twee cruiseschepen, die zowel in de kustwateren als op de Portugese rivieren konden varen. Het eerste schip, de 'Douro Queen', was bestemd voor de Douro, het tweede, de 'Algarve Cruiser', voor de Algarve.

Management De Hoop: Patrick Janssens, Johan Fasel en Fré Drenth 2007. Archief De Hoop - Lobith

Duoro Queen - Coastal Cruise Vessel. Bouwnummer 406 (2005). Archief De Hoop - Lobith

Breuil Ro-Ro Transport Vessel. Bouwnummer 402 (2004). Archief De Hoop - Lobith

PATRICK JANSSENS VERSTERKT DIRECTIETEAM

Door de overname van de werven in Heusden en in Houma was De Hoop in korte tijd drie keer zo groot geworden. De overnames brachten groeiproblemen met zich mee: de organisatie was niet afgestemd op een dergelijke omvang. Bovendien was De Hoop in de eerste helft van 2004 door ING, de huisbankier van De Hoop, bij bijzonder beheer geplaatst. De bank had in 2003 al een aantal pogingen ondernomen meer grip te krijgen op de financiële situatie van de werf. Een team van accountants en financiële adviseurs was door de bank bij De Hoop geplaatst.

Al enkele jaren waren er geen jaarcijfers meer geproduceerd, waardoor de financiering van schepen door banken zeer moeizaam, zo niet onmogelijk was. Als gevolg hiervan stond de liquiditeit van de werf zeer onder druk... en daarmee ook de bouw van schepen.

De directie van De Hoop onderkende de problemen en ging op zoek naar een nieuw directielid, die voor de noodzakelijke stabiliteit binnen de onderneming moest gaan zorgen. In mei 2004 trad Patrick Janssens in dienst.

Om orde op zaken te stellen, werd een nieuwe accountant aangesteld en stapte de werf over naar een andere bank. Daarnaast werd zo goed als het kon een financiële balans over de afgelopen jaren opgemaakt, zodanig dat de vereiste accountantsverklaring kon worden afgegeven. Dit was een heidens karwei voor een werf in bedrijf, waar naast de bouw van schepen ook de acquisitie van nieuwe projecten doorgang moest vinden.

DE HOOP KRIJGT PRESTIGIEUZE OPDRACHT VAN AIRBUS

Ondanks de problemen bleef de werf in 2004 dat doen waar ze goed in was: het bouwen van bijzondere schepen (custom build). In dat jaar liep een aantal bijzondere schepen van stapel. In maart 2003 had De Hoop al een contract afgesloten met de Franse transportonderneming Socatra (Société d'Armement et de Transport) in Bordeaux voor de bouw van twee transportschepen: de 'Breuil' en de 'Brion'. In 2004 werden beide schepen opgeleverd.
Socatra vervoerde in opdracht van de Airbus Corporation – een joint venture van de belangrijkste vliegtuigmaatschappijen in Europa – vliegtuigonderdelen die in Toulouse werden geassembleerd. Airbus had een nieuw vliegtuig, de Airbus A380, ontworpen, dat het dubbele aantal passagiers (550) kon vervoeren. De onderdelen voor dit vliegtuig werden op verschillende plekken in Europa vervaardigd.

Het probleem voor Airbus was hoe de onderdelen in Toulouse te krijgen. In het verleden werden de kleinere onderdelen door een speciaal vliegtuig, de Beluga, naar Toulouse vervoerd. Nu lukte dat niet. Men wilde alle verzamelde onderdelen door een zeeschip naar Pauillac laten brengen. Pauillac ligt aan de monding van de Gironde ten noordwesten van Bordeaux. Vanaf daar moesten de onderdelen over de Garonne met een transportschip naar Langon ten zuidenoosten van Bordeaux worden vervoerd.

De Hoop ontwikkelde en bouwde hier twee transportschepen voor: de 'Breuil' en de 'Brion'. Deze schepen moesten over bijzondere eigenschappen beschikken en aan een reeks eisen voldoen. De Garonne was bijvoorbeeld soms moeilijk bevaarbaar en kon bij tijden erg onrustig zijn.

Wanneer de rivier buiten haar bedding trad, was de stroming op sommige plekken erg sterk. Om op de Garonne te mogen varen, werden er bovendien hoge eisen gesteld door de Franse overheid en de Franse milieubeweging. Zo mocht het schip geen boeggolf hebben, ook niet bij een hogere snelheid. De Hoop ontwikkelde daarom een speciale 'kop', die bij het Marin in Wageningen werd getest.
De Garonne loopt door Bordeaux. In deze stad moest het schip een historische brug, de Pont de Pierre, passeren. Deze mocht onder geen beding worden beschadigd. Daarom was de aandrijving erg belangrijk. In het geval er een aandrijving of een generator uitviel, moest het schip goed bestuurbaar blijven. Het varen onder de Pont de Pierre gebeurt volledig op de automatische piloot. De 'Breuil' wordt vanaf twee gps-systemen gestuurd.

Daarnaast wordt de 'Breuil' electrisch aangedreven en beschikt hij over meer dan 50 verschillende ladingscombinaties. De grote ronde vormen van het vliegtuig vereisten een speciale bodem in het laadruim.
De delen werden met behulp van platformwagens aan boord gereden. De laadvloer gaat omhoog en de pallets met lading worden opgevangen door een aantal hydraulische pennen. De vloer kan daarna omlaag en de platformwagens kunnen weer van boord. Daarna gaat de vloer weer omhoog en tilt de pallets met lading op. Vervolgens gaan de hydraulische pennen terug naar hun ruststand en kan de lading tot onder in het laadruim zakken.

Het lukte De Hoop om onder meer aan deze voorwaarden te voldoen, dusdanig zelfs, dat de 'Breuil' tot schip van het jaar werd verkozen in Frankrijk.

REVOLUTIONAIR ONTWERP: EEN VARENDE THEATERSCHIP

In mei 2004 leverde De Hoop een revolutionair dagpassagiersschip op aan Köln-Düsseldorfer (KD) in Keulen. Het schip was, in samenspraak met Groendijk Design, door de werf ontworpen en gebouwd voor de Duitse reder. Het centrum van de 'Rhein Energie', zowel in termen van constructie als ontwerp, is het 9x5 meter grote toneel. Om ruimte te creëren voor het toneel en 1.000 gasten, die al varende van een dinershow kunnen genieten, was gekozen voor het catamaran rompconcept. De passagiers nemen plaats op twee scheepsdekken, welke beide uitzicht bieden op het toneel. De hoogte van het dek (6 meter) geeft gasten een bijzonder ruimtelijk en weids gevoel. In totaal kan het schip 1.650 passagiers herbergen. De scheepskombuis bevindt zich onder het toneel, in de brug tussen de twee rompen. KD gebruikt het schip als een zeer succesvol theaterschip en zet het daarnaast in op de normale lijndiensten. Paus Benedictus XVI werd tijdens zijn bezoek aan Duitsland op de Rhein Energie rondgevaren.

AFSCHEID VAN DE HUISBANKIER

In 2004 had De Hoop een bankgarantie nodig voor de bouw van de 'Bourbon Trust'. Aan het eind van dat jaar kreeg zij bovendien een opdracht van rederij Wagenborg te Delfzijl voor de bouw van twee containerschepen. De werf haalde daarnaast een contract binnen voor de Koninklijke Marine voor de bouw van de 'Flamenco'. Bij elkaar had de werf in deze tijd zo'n veertig miljoen euro aan bankgaranties nodig. Door de financiële onrust bij de werf wilde de ING daar echter niet aan meewerken. Alle drie de opdrachten konden daardoor geen doorgang vinden. De ING had onvoldoende vertrouwen in De Hoop en stapte bovendien uit de gehele scheepsbouw.

'Rhein Energie' inland waterway daycruisevessel.
Bouwnummer 404 (2004).
Archief De Hoop - Lobith

HEUSDEN WORDT AFGESTOTEN

De Hoop had geen andere keus dan met één werf in Nederland verder te gaan. Einde 2005 werd Heusden failliet verklaard. Het lukte de directie echter wel om in 2006 de werf in Heusden te verkopen. Met de opbrengst, kon De Hoop de sleepboten voor Kazachstan bouwen. Omdat De Hoop beperkt was in zijn financiële armslag, kon de Lobithse werf slechts kleine projecten aannemen. Zo werd een ontwerp van een containerschip getekend en verkocht aan Wagenborg. Daarmee werd 2005 toch winstgevend afgesloten voor De Hoop.

OOK HOUMA WORDT AFGESTOTEN

Aanvankelijk verliep alles erg goed in Houma. Inmiddels waren vier van de zes schepen voor Otto Candies gebouwd in Houma. De laatste twee schepen werden in Nederland gebouwd. De laatste 20 procent van de termijnbetaling bleef in Amerika. Met de resterende 80 procent was het project evenwel kostendekkend, maar voor de bank was dat niet voldoende. Houma kwam in handen van Otto Candies.

DUW-SLEEPBOTEN VOOR KAZACHSTAN

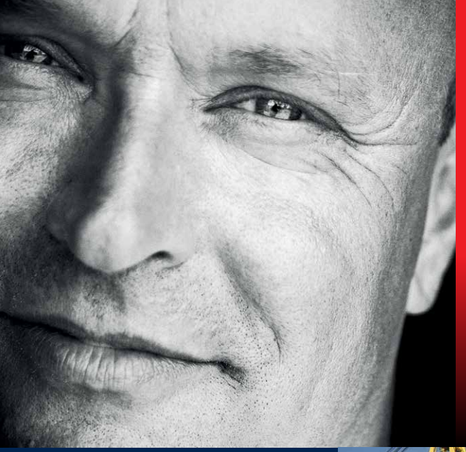
In de zomer van 2006 werden de 'Iskander' en 'Alpamys' opgeleverd, twee multifunctionele duw-sleepboten. Deze ruim 30 meter lange slepers werden ingezet bij de oliewinning in het Kaspische Zeegebied bij Kazachstan. Vanwege het ondiepe water in dat deel van de Kaspische Zee, mochten de schepen geen grote diepgang hebben. Bovendien moesten de duw/sleepboten in gebroken ijs kunnen varen.

'Iskander' duw- shallow draft tug.
Bouwnummer 419 (2006).
Archief De Hoop - Lobith

'Bourbon Triëste' multi-purpose offshore vessel.
Bouwnummer 422 (2007).
Archief De Hoop - Lobith

UNIEKE OPDRACHT VOOR TOPREDERIJ BOURBON

In 2007 bestelde een van de grootste rederijen ter wereld, Groupe Bourbon met het hoofdkantoor in Marseille, de multi-purpose offshore supplier 'Bourbon Triëste'. Met deze opdracht was De Hoop weer terug in de markt. Het jaar daarop werd dit geëffectueerd met drie opdrachten voor Mexico.



“HET HEEFT ALTIJD MIJN INTERESSE GEHAD: TEAMWERK, SAMEN SCHEPEN BOUWEN, ONAFHANKELIJK VAN JE FUNCTIE”

JOHAN FASEL

JOHAN FASEL

Johan Fasel (1966) is ‘director of operations’ bij Shipyard De Hoop. Hij is geboren in Leiden en verhuisde met zijn ouders in 1976 naar Zevenaar. “Mijn vader volgde Marcusse op bij de Hoop als assistent-bedrijfsleider en is doorgegroeid tot bedrijfsleider. In deze functie is mijn vader gebleven tot hij in 1996 met de VUT ging. Zelf ben ik begin 1995, na mijn middelbare werktuigbouwkunde opleiding, eveneens begonnen als assistent-bedrijfsleider. De geschiedenis herhaalt zich nog wel eens bij de werf. Veel zonen volgen hun vaders weg naar de werf, maar ik volgde hem letterlijk op. Veel families hebben meerdere broers of zwagers bij de werf werken. Dit staat garant voor de binding die wij met elkaar hebben en waarom we zo goed kunnen opereren als team. Toen mijn vader aangaf dat hij met de VUT wilde gaan, gaf Smit hem te kennen dat hij voor zijn eigen opvolging mocht zorgen. En zo kwam mijn vader bij mij terecht.

Sinds 1976, heb ik alle ups & downs van de werf gezien. De werf kent vele magere en vette jaren. Scheepsbouw is echt topsport! De werf heeft altijd mijn interesse gehad: teamwerk, samen schepen bouwen, onafhankelijk van je functie. Met de nadruk op het samengevoel. Als vader en zoon lijk je vaak op elkaar, maar dat is geen garantie dat de opvolging ook goed zal gaan. Ik ben bij de werf gaan werken en het bleek geen bevlieging te zijn. Ik ben na mijn eerste werkdag doorgegroeid tot bedrijfsleider en hoofd productie van de Nederlandse werven in Heusden en Lobith. Tevens heb ik in de tijd dat Houma ook onderdeel was van De Hoop, daar het bedrijf opgezet, in de lijn van de Nederlandse werven, en begeleidt vanuit ons land.

Alles wat buiten op beide werven gebeurt met betrekking tot de bouw van de schepen, is mijn verantwoording. Tegenwoordig heb ik twee werven onder mijn hoede: Lobith en Foxhol.”

‘Amado Daniel’ diving support vessel.
Bouwnummer 425 (2007).
Archief De Hoop - Lobith

VERNIEUWEND ONTWERP VOOR LÜFTNER

In 2005 werd voor Lüftner de ‘Amadeus Royal’ gebouwd en opgeleverd. Dit was het vijfde schip binnen het basisconcept. Door veranderingen in de markt was het tijd voor vernieuwing van het basisconcept. Gezien de extra eisen en regels voor schepen langer dan 110 meter, was de lengte van het schip duidelijk; het nieuwe ontwerp werd een volledige 3-dekker van 110 meter met een vierkante boeg, de zogenaamde Cadillacboeg. In deze boeg werden de koel- en vriescellen geplaatst. Hierdoor kon de keuken verder naar voren worden geplaatst. Daardoor ontstond er binnen de lengte van het schip meer ruimte voor de hutten. Door deze extra hutten was het schip in staat circa 12 procent meer omzet te maken dan de concurrenten van 110 meter, een significante verbetering dus. Het eerste schip van dit ontwerp heette ‘Amadeus Princess’ en werd in 2006 door De Hoop opgeleverd.
Voor Lüftner Cruises was het een succes. Het bedrijf wilde dan ook een vervolgschip bestellen. Er was echter één maar: Lüftner wilde een schip met traditionele boeg, maar met behoud van ruimte. Ook moest het schip zich wederom classificeren als een 110 meter-schip.
In overleg met de Scheepvaart Inspectie, werd in 2006 besloten een opklapbaar boegdeel te ontwikkelen. Hiermee bleef het interne volume en daarmee het omzetvoordeel van het schip behouden en kon het vaartuig tevens een spitse/traditionele boegvorm krijgen.

PATRICK JANSSENS NEEMT WERF OVER

In 2007 haalde De Hoop een mooie opdracht binnen voor drie diving-support schepen: de ‘Don Amado’, de ‘Amado Daniel’ en de ‘Don Daniel’. Enkele jaren later volgden de bouw van nog eens zes platform supply-schepen.

Door de goed gevulde orderportefeuille, was het voor Jan Reint Smit een goed moment om de werf te verkopen. Patrick was inmiddels goed ingeburgerd en had verregaande interesse in de werf. Samen troffen de heren een regeling van drie jaar voor de overname en betaling van de aandelen. Smit kreeg de rol van adviseur.

Patrick Janssens wilde als nieuwe eigenaar zeker de kracht van de werf behouden, hij wilde echter wel een aantal veranderingen aanbrengen. Zo werd als eerste het door de jaren heen ontstane achterstallige onderhoud aangepakt. Weliswaar was er geen budget voor een compleet nieuwe werf, maar omdat er met veel betrokkenheid werd gebouwd aan nieuwe schepen, klom De Hoop weer ras uit het dal.

De winst werd geïnvesteerd in het opknappen en moderniseren van de werf, onder meer door de bouw van een kantine. Daarnaast werden enkele oude gebouwen gesloopt en opgeknapt, werd het terrein verhard met Stelconplaten en werden nieuwe lasmachines en kranen aangeschaft. Bovendien kwam er een duidelijk veiligheidsbeleid en werd de helmplicht ingevoerd. Tevens werd de administratieve organisatie doorontwikkeld en de externe communicatie, zoals website, advertenties, artikelen en persberichten, geprofessionaliseerd.

Patrick Janssens realiseerde zich te allen tijde dat de werf altijd veerkrachtig was geweest en verschillende stormen had doorstaan. In de grootste crises is De Hoop altijd schepen blijven bouwen. Dat was voor hem een uiting van kracht, die hij zeker wilde behouden. Zijn uitgangspunt was dat met de verbetering van de werkomstandigheden, de productiviteit en veerkracht nog verder zouden stijgen.

#10

DE HOOP NEEMT DE VOLHARDING OVER IN FOXHOL

Interieur 'Amadeus Brilliant' inland waterway cruise vessel.
Bouwnummer 443 (2011).
Archief De Hoop - Lobith

DE VOORGESCHIEDENIS

De Hoop Foxhol is gelegen aan het Winschoterdiep in de provincie Groningen. Foxhol ligt op zo'n 30 kilometer van de Eemshaven. Aan het Winschoterdiep bevinden zich zes andere werven; vroeger waren dat er veel meer.

De werf in Foxhol is in 1919 onder de naam De Volharding opgericht door de Gebroeders Bodewes. Over de oprichters, niet te verwarren met de broers Geert en Joost Bodewes die aan de basis van de werven in Tolkamer en Pannerden stonden, is verder niets bekend.

In 1989 werkten 35 mensen bij De Volharding. Op de werf werden viskotters gebouwd, die naar Padmos in Stellendam gingen om daar afgebouwd te worden. De Volharding kreeg in 1989 een grote opdracht: de bouw van een veerboot voor Canada. De werf werd uitgebreid met een loods, hal vier. Vanaf dat moment werden bij De Volharding hoofdzakelijk containerschepen en enkele gastankers gebouwd. In 1993 bouwde de werf een onderzoeksboot voor Rijkswaterstaat, de 'Zirfaea'.

De Volharding maakte vanaf 1994 onderdeel uit van de Volharding Groep. Ook werd indertijd het bedrijf Pattje in Waterhuizen overgenomen. De Volharding Groep had daarnaast een vestiging in de Eemshaven in Groningen en nadien ook in Harlingen. Dat waren hoogtijdagen voor de werf in Foxhol, met zo'n 225 man personeel.

In 2003 kwam de ommekeer en sloot de ene na de andere werf van de Volharding Groep. De werf in Foxhol was de laatst overgebleven werf waar nog schepen werden gebouwd.

OVERNAME DOOR DE HOOP

Begin 2007 nam Jan Reint Smit de werf in Foxhol over. De Hoop had een goed gevulde orderportefeuille en kon de capaciteit van een extra werf goed gebruiken. Na de overname werd De Hoop Lobith een tweetal jaren geleid door een locatiedirecteur. De ervaring leerde al snel dat de directievoering het best centraal vanuit De Hoop Lobith gevoerd kon worden. De bedrijfsleiding op de werf in Foxhol wordt daarentegen gevoerd door de mensen aldaar: Thijs Toren, Harry Woltman, Menno Osinga en Jacob de Vries.

VERDELING WERK DE HOOP LOBITH & DE HOOP FOXHOL

Sinds de overname van De Hoop Foxhol, wordt het werk zo goed mogelijk verdeeld onder beide werven. In Foxhol is een breedtebeperking van 16 meter, vanwege de bruggen over het Winschoterdiep, op weg naar Delfzijl. In Tolkamer daarentegen heeft de werf een hoogtebeperking. Schepen tot een breedte van 16 meter worden bij voorkeur in Foxhol gebouwd; afhankelijk van de opdrachten die op dat moment voorhanden zijn.

Alles breder dan 16 meter wordt in Lobith gebouwd. Ook worden cruiseschepen over het algemeen in Lobith gebouwd. In februari 2014 echter lag de 'Amadeus Silver' van de Oostenrijkse reder Lüftner voor onderhoud op de werf in Foxhol. Het schip had een jaar gevaren en was voor een garantiebeurt op de werf. Daarnaast werd op dat moment de 'Deep Helder', een offshore survey vessel, voor Seamar Subsea BV uit Den Helder gebouwd. De 'Deep Helder' werd in juni 2014 opgeleverd. Na de zijwaartse tewaterlating voer het schip via het Winschoterdiep naar Delfzijl en via de Noordzee naar Den Helder.

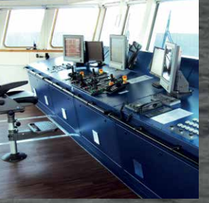
'Amadeus Brilliant' inland waterway cruise vessel.
Bouwnummer 443 (2011).
Archief De Hoop - Lobith

Volgens Thijs Toren, productie manager, is De Hoop Foxhol als werf gebonden aan haar oppervlakte. "Planningsmatig en logistiek gezien is het strak geregeld. Daardoor kunnen we goed en efficiënt werken. De aanbouwplanning moet goed doordacht zijn. De secties kunnen niet her en der worden opgebouwd. In Lobith worden de secties met kranen vervoerd. In Foxhol gebeurt dat met een vliegtuigtrekker, waar we er twee van hebben."

'AMADEUS BRILLIANT'

Eind 2010 liep de 'Amadeus Brilliant' (bouwnummer 443) bij De Hoop Foxhol van stapel. Dit schip was het negende cruiseschip voor Lüftner Cruises en volgde het basisontwerp met opklapbare boeg uit 2006. Het schip werd afgebouwd in Lobith en in april 2011 ingezet voor een vijfdaagse reis naar Strasbourg.

Bij het ontwerp en de bouw van de 'Amadeus Brilliant' is veel aandacht besteed aan de hoge standaardeisen van ruimtelijkheid en interieur, dat alle Amadeusschepen kenmerkt.

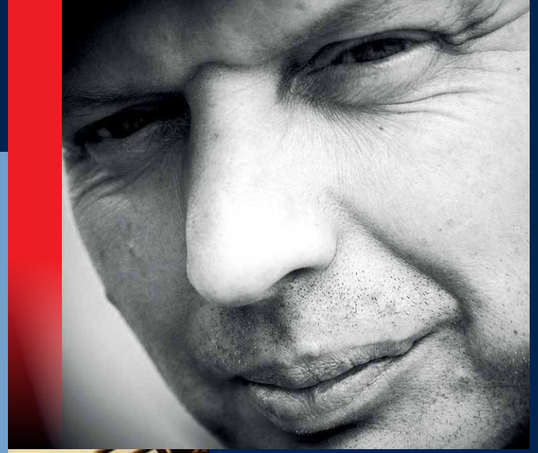


Noordhoek Pathfinder offshore survey vessel.
Bouwnummer 438 (2010).
Archief De Hoop - Lobith

NOORDHOEK ‘PATHFINDER’

Noordhoek Offshore BV in Zierikzee is een toonaangevende leverancier op het gebied van offshore-olie- en gasindustrie. Noordhoek levert haar diensten zowel op nationaal (Noordzee) als internationaal niveau. De bouwdiensten hebben betrekking op de installatie, modernisering en ontmanteling van pijpleidingen en productie-infrastructuur. De duik-, ROV- en onderzoeksdiensten van het bedrijf houden zich bezig met inspectie, reparatie, onderhoudsdiensten en ondersteuning van de bovenzeese infrastructuur en de onderwaterstructuren.

In 2008 bestelde Noordhoek Survey BV haar eerste DPII ROV survey offshore support vessel bij Shipyard De Hoop. Het schip, de Pathfinder (bouwnummer 438) werd gebouwd op de werf in Foxhol. Het schip werd in 2010 opgeleverd en was het derde operationele schip in de vloot van Noordhoek. De aanschaf van de ‘Pathfinder’ gaf Noordhoek Offshore BV meer operationele flexibiliteit en vergrootte het werkcomfort van de operationele staf.



THIJS TOREN

Thijs Toren (1964) is werkzaam bij De Hoop Foxhol. Thijs volgde aanvankelijk een technische opleiding als automonteur en was ook werkzaam in die branche. In 1989 begon hij als hulp ijzerwerker bij scheepswerf Bodewes-Volharding. “Ik ben daarna doorgegroeid als assistent en vervolgens tot productleider aanbouw. Sinds we onder De Hoop vallen, ben ik hoofd productie. Ik houd het reilen en zeilen op de werf in de gaten met betrekking tot staal.”

“De samenwerking met Lobith is goed. Er is wel een cultuurverschil. In het noorden zijn we wat terughoudender van aard en kijken we eerst de kat uit de boom. Er is echter wel een goede klik met Lobith. De directie van Shipyard De Hoop is heel open; niet alleen naar ons, maar naar het gehele personeel. Daardoor is iedereen erg betrokken. Onder De Hoop zijn we meer een team geworden en is de bereidheid gegroeid elkaar te helpen. Daarnaast heeft de directie van De Hoop meer aandacht voor huisvesting. Ondanks dat 2012 een minder jaar was, is er toch geïnvesteerd in een nieuw kantoor en een nieuwe kantine. Dat gaf ons vertrouwen voor de toekomst. Voor ons was dat een keerpunt.”

“ONDER DE HOOP ZIJN WE MEER EEN TEAM GEWORDEN EN IS DE BEREIDHEID GEGROEID ELKAAR TE HELPEN”

THIJS TOREN

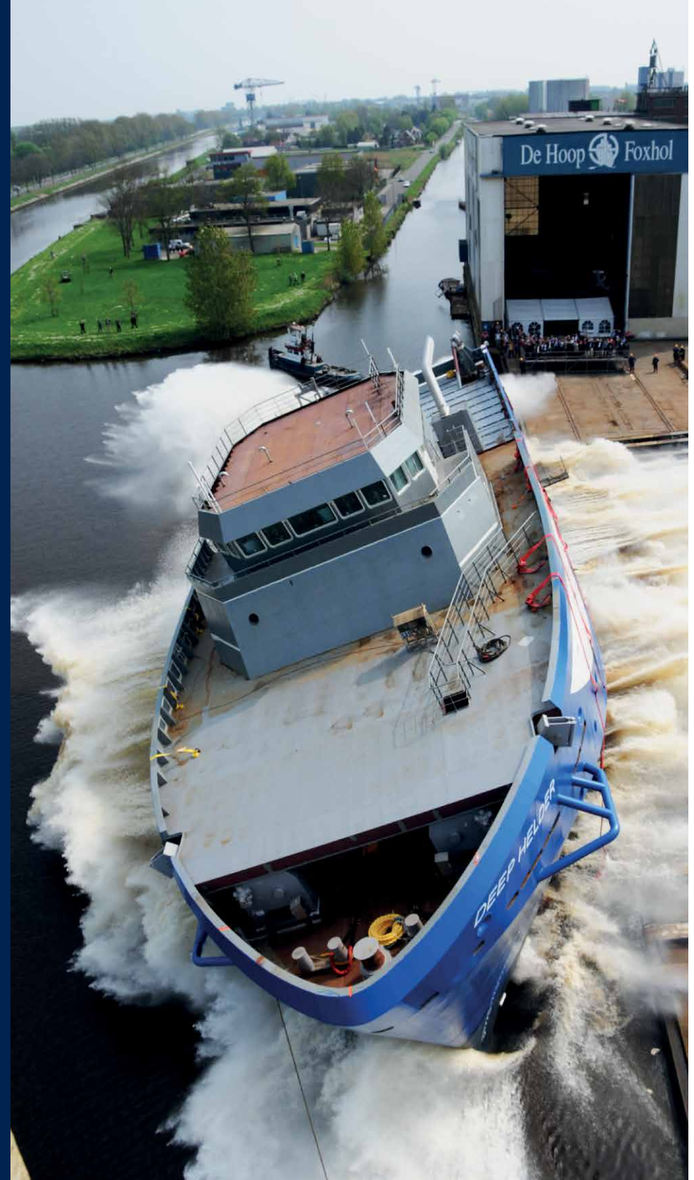
Zijwaartse tewaterlating 'Deep Helder'.
Offshore support vessel.
Bouwnummer 465 (2014). Archief De Hoop – Lobith

'DEEP HELDER'

In maart 2013 sloot Shipyard De Hoop een contract met SeaMar Subsea BV voor het ontwerp en de bouw van een multifunctioneel offshore support vessel. Het schip, de 'Deep Helder', is gebouwd bij De Hoop Foxhol onder bouwnummer 465 en is opgeleverd in juni 2014.

De 'Deep Helder' voldoet aan zeer strenge milieueisen en biedt ondersteuning aan de offshore-olie- en gasmarkt en daarnaast aan duurzame energiemarkten. Het dieselelektrisch aangedreven schip, met een lengte van 65 meter, kenmerkt zich door een laag brandstofverbruik en bezit een Clean Ship/Green Passport/ SPS2008 inclusief een hoog comfort class notatie. Daarmee is de 'Deep Helder' het eerste offshoreschip in Nederland dat aan deze specificatie voldoet.

De 'Deep Helder' heeft een aantal innovatieve ontwerpkenmerken, zoals een kraan met lange gieklengte, een drievoudige 'moonpool', een grote onderdeks werkruimte en een vier punt afmeersysteem. Het schip heeft een werkdek met een totaaloppervlak van 500 vierkante meter.



OVERNAME WERF BETEKENT OOK VERANDERING IN INKOOP

In Foxhol wordt, net als in Lobith, het gehele schip van het begin tot het eind gebouwd. Nadat De Volharding door De Hoop was overgenomen, heeft de werf in Foxhol een autogene brandmachine aangeschaft. Voordien werd het staal volledig als bouwpakket aangeleverd. De Volharding kocht destijds complete staalpakketten bij een leverancier, bijvoorbeeld bij Centraal Staal in Groningen. De werf stuurde de constructietekeningen naar de leverancier en die leverde het staal op maat. De Hoop heeft echter een andere inkooppolitiek. De werf koopt staal op voorraad en snijdt alles zelf op maat, inclusief het zagen van de brandmallen en profiellijsten.

Volgens Harry Woltman, werkvoorbereider in Foxhol, is dat ook een betere aanpak. "Je bent als bedrijf flexibeler en minder afhankelijk van een derde partij. Wanneer je iets uitbesteedt, ben je altijd afhankelijk van de voorraad, de capaciteit en de ruimte van die ander. Nu hebben we het in eigen hand."

Ook de voorbewerking van platen en profielen gebeurt in eigen beheer. De Hoop Foxhol verzorgt het staalwerk, terwijl externe partijen de verdere inbouw verzorgen, zoals de elektrische systemen, pijpleidingen, sanitair en klimaatbeheersing.

Sinds de werf in Foxhol deel uitmaakt van Shipyard De Hoop, wordt er weer gewerkt aan grote opdrachten. De orderportefeuille is gevuld tot medio 2016. Zes van de tien suppliers voor Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC) die De Hoop in het verschiet heeft , worden in Foxhol gebouwd. De overige vier worden volgens planning in Lobith gebouwd.

Zeven casco's van fast crew intervention vessels worden bij Pattje in Waterhuizen en in Rotterdam bij CSR gebouwd en afgebouwd op de werven in Lobtih en Foxhol.

Uniek aan de werf in Foxhol is dat de schepen, in tegenstelling tot de werf in Lobith-Tolkamer, zijwaarts te water worden gelaten. Dat is een zeer spectaculair gebeuren.

PRODUCTIEPLANNING VOOR DE WERVEN

Secties van een schip worden door de werven in Lobith en Foxhol ook zo nu en dan uitbesteed. Het transport van de uitbesteding gaat zowel over de weg als over het water. Delen van een schip gaan op pontons naar de plek van afbouw.

De grootte van een sectie is niet alleen afhankelijk van het hijsvermogen op de werf, maar ook van de hoogte van de bruggen. Jacob de Vries, productie manager: "Als ik een sectie uit Rotterdam krijg, heb ik voor Foxhol een hoogtebeperking van 6,5 meter. Dit komt met name door de bruggen in de stad Groningen, net voor het einddoel! De plek van uitbesteding hangt daar mee samen."

In samenspraak met Johan Fasel, operationeel directeur, wordt de bouwvolgorde bepaald: wat besteden we uit en waar? Vervolgens wordt een planning voor inkoop, engineering en productie ontwikkeld. De planning voor engineering gebeurt door de afdeling zelf. "Wij maken een productieplanning en aan de hand daarvan bepalen we de levertijd van de hoofdcomponenten. Zo weet de afdeling engineering wanneer de nodige informatie moet worden aangeleverd."

#11

DE HOOP BREIDT DIENSTEN UIT

DE HOOP HET SNELST GROEIENDE BEDRIJF

Scheepswerf De Hoop was in de periode 2007-2009 het snelst groeiende bedrijf in de Nederlandse maakindustrie. Dit blijkt uit het eerste overzicht van de veertig snelstgroeiende bedrijven in de Nederlandse maakindustrie, opgesteld door BlueMind Corporate Finance in samenwerking met PT Industrieel Management. In deze periode boekte Shipyard De Hoop een gemiddelde jaarlijkse omzetgroei van 64 procent tegen een gemiddelde groei van alle bedrijven in de PT Fabulous 40 Industrial Markets van 17 procent. De omzet van De Hoop groeide van 44,8 in 2007 naar 121,1 miljoen euro in 2009. Deze prestatie was des te knapper, gelet op het feit dat de westerse economie in de jaren 2008 en 2009 in de diepste recessie was beland sinds de crisis van de jaren dertig van de vorige eeuw.

GOED GEVULDE ORDERPORTEFEUILLE

In 2008 was de orderportefeuille van De Hoop goed gevuld. Ondanks concurrentie van China en Zuid-Korea, handhaafde de werf zich naar behoren. De Hoop onderscheidde zich door haar innovatieve kennis en kon daardoor voldoen aan de vraag naar ingewikkelde en technologisch hoogwaardige schepen. De Hoop beperkte zich niet tot de bouw van enkele typen schepen. De werf richtte zich op speciale en specialistische schepen, zoals specialistische offshoreschepen, speciale transportschepen en binnenvaartpassagiersschepen.

In 2008 werd op de werf in Foxhol aan de 'Amadeus Diamond' gebouwd, bouwnummer 428, een hotelpassagiersschip voor Lüftner Cruises, die ruimte biedt aan tweehonderd passagiers en zeventig bemanningsleden. Het schip is gaan varen tussen Amsterdam en de Zwarte Zee.

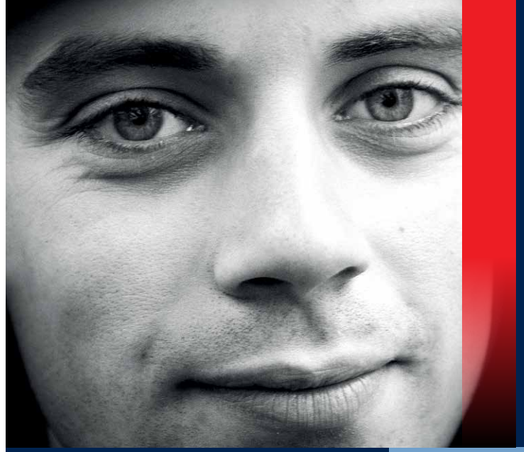
De gevarieerde orderportefeuille van De Hoop stelde ook eisen aan de flexibiliteit van de werf. Een vaste kern medewerkers stuurde bij topdrukte de tijdelijke krachten aan.

'DON AMADO' VAART UIT ONDER GROTE PUBLIEKE BELANGSTELLING

Op 8 november 2008 werd de 'Don Amado' (BN424) onder grote publieke belangstelling te water gelaten. Om menigeen kennis te laten maken met de scheepsbouw en het nieuwste schip, zette de werf de poorten wijd open. De 'Don Amado' is een diving supportschip, dat in Mexico wordt ingezet bij onderhoud en reparaties aan olieplatforms. Daarbij dalen duikers van het schip af tot een diepte van 300 meter. De Hoop bouwde op dat moment in totaal drie diving support schepen: 'Don Amado' (BN424), 'Amado Daniel' (BN425) en 'Don Daniel' (BN429). De 'Don Amado' werd in Rotterdam afgebouwd. Om onder alle bruggen door te kunnen varen, werd de stuurhut gedemonteerd en aan de kade in Rotterdam weer aangebracht. De 100 meter lange schepen vallen op door hun grote helikopterdek op het voorschip en de brandblusmonitoren op het achterschip.

EERSTE CRUISESCHIP IN FOXHOL OPGELEVERD

In 2009 voer de 'Amadeus Diamond' (BN428), gebouwd bij De Hoop Foxhol, naar Amsterdam, waar het schip werd gedoopt. De Oostenrijkse rederij Lüftner Cruises nam het schip in de vaart op het traject tussen Amsterdam en Budapest. Een vijfsterrencruiseschip was voordien nog nooit gebouwd aan het Winschoterdiep. De directie van De Hoop durfde het echter aan om een cruiseschip aan het kanaal te bouwen. Met het opleveren van de 'Amadeus Diamond' had de De Hoop Foxhol daardoor een heuse primeur.



"MET IJZER KUN JE ALLES MAKEN. OP VERSCHILLENDE MANIEREN. HET LASSEN EN SNIJDEN; DAT BOEIT!"

FRANK HEIMEN

FRANK HEIMEN

Frank Heimen (1990) is geboren in Herwen. Hij volgde op het vmbo-kb de metaalopleiding. "In het vierde leerjaar heb ik twee weken stage gelopen bij De Hoop. Dat beviel zo goed dat ik na mijn studie in 2006 bij De Hoop ben gaan werken. Mijn vader werkt ook op de werf, bij de afbouw. Ik ben begonnen bij de leerschool, waar ik twee jaar heb gewerkt. In de leerschool heb ik samen met twee anderen een opleiding gevolgd die specifiek op de scheepsbouw is gericht. Een dag in de week gingen we in Nijmegen naar school. De opleiding duurde twee jaar. Op de woensdagen kregen we op de werf tekenles van de chef van de leerschool. We leerden hoe we onder andere uitslagen van kokers moesten tekenen, zodat de juiste vorm bij het drukken wordt verkregen

Na de leerschool ben ik naar de lasloods gegaan, eigenlijk noemen we dat de sectiebouw. Daar ben ik nog steeds werkzaam. Bij ons op de afdeling werken zo'n veertien mensen. Het werk op deze afdeling bevalt me goed. Ik werk hier nu een jaar of acht. Het is redelijk afwisselend werk. Ik vind het mooi om met materiaal te werken en dan vooral met ijzer. Dat is mijn ding. Met ijzer kun je alles maken. Op verschillende manieren. Het lassen en snijden; dat boeit!"

OCEANOGRAFIA

Oceanografia is in 1968 opgericht in Mexico als offshorerederij, met als voornaamste klant de Mexicaanse staatsoliemaatschappij PEMEX. De werkzaamheden van de schepen bestaan voornamelijk uit het bevoorraden en onderhouden van constructiewerkzaamheden aan boorplatformen en olie-gerelateerde infrastructuur, zowel boven als onder water.

De relatie van De Hoop met Mexico dateert al van vele jaren terug: in de jaren zestig bouwde De Hoop slepers en tankers voor PEMEX en sinds 2001 duikmoederschepen en bevoorraders voor Oceanografia.

In 2001 leverde De Hoop haar eerste diving support/inspection maintenance repair vessel, de 'Caballo De Mar', aan de Mexicaanse rederij. In de daaropvolgende jaren ontwikkelde De Hoop aan de hand van verschillende functionele eisen nog zeven diving support vessels, twee platform supply vessels en vier mud/drilling assistance vessels, die alle volgens een eigen ontwerp zijn gebouwd. Opvallende feature op de schepen voor Oceanografia is het enorme zeepaard (in het Mexicaans Caballo de Mar) aan beide zijkanten van het schip. Het zeepaard is een verwijzing naar het logo van Oceanografia en tevens een knipoog naar het feit dat deze schepen echte 'werkpaarden' zijn.

LUXUEUS CRUISESCHIP SS ANTOINETTE VOOR UNIWORLD

Op 19 maart 2011 doopte Antoinette Tollman, dochter van eigenaar Uniworld, de 'SS Antoinette' (BN441) in Amsterdam. De 'SS Antoinette' is een door De Hoop ontworpen en gebouwde 135 meter lange Rijncruiser in 'old fashion versus modern style'. Het vijfsterren driedeks hotelschip biedt ruimte aan 160 passagiers en bestaat uit 80 cabins voor gasten, waaronder 9 suites en 29 cabins voor het personeel.
In de entree van het schip hangt een antieke Blauwe Strauss 10-foot baccarat kroonluchter met grote saffieren, die oorspronkelijk de New Yorkse 'Tavern on the Green' sierde.

TWEEDE PLAATS TOP MAAKINDUSTRIE100

In 2011 scoorde De Hoop met een tweede plaats, goed in de eerste top maakindustrie100. Deze lijst van honderd best presterende MKB-maakbedrijven van Nederland is samengesteld door het blad Management Team in samenwerking met Mazars Berenschot Corporate Finance. Bij het vervaardigen van de lijst is gekeken naar bedrijven met een omzet tot een half miljard euro. Daarbij gaat het om bedrijven met een Nederlandse moederonderneming die leveren aan b2b-bedrijven. De ondernemingen zijn beoordeeld op vier factoren: omzet, omzetgroei, EBITDA (Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization) en ROIC (Return on invested capital).
De Hoop scoorde op deze onderdelen de volgende resultaten: omzet (2011) 139 miljoen euro, gemiddelde groei (2007-2011) 25,42 procent, gemiddelde EBIT (2007-2011) 18,39 procent en gemiddelde ROIC (2010-2011) 25,27 procent.

SCHEPEN VOOR OCEANOGRAFIA

De Hoop concentreerde zich de laatste jaren meer en meer op gespecialiseerde schepen, zoals sleepboten en schepen voor de olie-industrie. Bij de werf werkten in 2011 circa tweehonderd mensen. Bij het uitvoeren van de projecten werd veelal gebruikgemaakt van inleenkrachten, waardoor het aantal personeelsleden kon oplopen tot vierhonderd á vijfhonderd mensen.

Oceanografia was al jaren een grote klant van De Hoop. De 'Don Daniel' was het derde diving support vessel, dat De Hoop sinds 2008 bouwde voor de Mexicaanse rederij. De eerste twee schepen, de 'Don Amado' (2008) en de 'Amado Daniel' (2010) waren inmiddels al volop aan het

'Caballo Genitor' platform supply vessel KISS-concept. Bouwnummer 433 (2011). Archief De Hoop – Lobith

werk voor de Mexicaanse staatsoliemaatschappij PEMEX. De compleet nieuwe ontwerpen zorgden ervoor dat de duikmoederschepen zeer kostenefficiënt waren en daardoor zeer succesvol in de markt.

De schepen werden zelfs ingezet ter vervanging van de kleinere semi-submersibles in het veld. Begin 2011 maakte de 'Don Daniel' haar officiële 'seatrials'. Daarna werd het schip bij Shipdock Amsterdam drooggezet. Door de extreem hoge waterstand in januari dat jaar moest de 'Don Daniel' versneld te water worden gelaten. Daardoor was het verfsysteem niet op tijd af voor de tewaterlating. In het Amsterdamse dok werd het onderwaterschip vervolgens gestraald en gecoat.

In 2011 leverde De Hoop ook nog vier platform supply vessels, allen volgens het KISS-ontwerp aan de Mexicaanse rederij: de 'Caballo Xanthus' (BN432), de 'Caballo Genitor' (BN433), de 'Don Alfonso' (BN434) en de 'Caballo Galiceno' (BN435).

Drie jaar eerder was de 'Caballo Lusitano' (BN426) al opgeleverd.

KISS-ONTWERP

Als reactie op de trend dat bevoorradingsschepen steeds ingewikkelder werden, ook daar waar het niet noodzakelijkerwijs bijdroeg aan de functionaliteit, kwam De Hoop met het KISS (Keep it stupid simple)-ontwerp. Vele bevoorradingsschepen werden onnodig duur en ingewikkeld ontworpen en gebouwd. Het devies van De Hoop was: 'wat er niet op zit, kan ook niet kapot'. Zo koos De Hoop bijvoorbeeld voor een geknikte romp in plaats van een schip met ronde spanten.

Dit werd al jaren niet meer gedaan en het verbaasde velen. Deze specifieke rompvorm heeft 15 procent minder weerstand dan de ronde voorgangster en geeft daardoor een flinke brandstofbesparing. Met de nieuwe indeling van de tanks in de romp en de machinekamer op het hoofddek, had de KISS-supplier circa 30 procent meer laadruimte dan al zijn concurrenten van gelijksoortige afmetingen.

De Hoop speelde met het ontwerp in op het feit dat steeds meer verschillende producten naar de boorvelden werden vervoerd. Bovendien paste De Hoop de opgedane ervaring bij het ontwerp en de bouw van hotelpassagiersschepen toe op het ontwerp van het accommodatiegedeelte. Dit leidde tot een efficiënte en comfortabele accommodatie voor dertig personen. Deze accommodatie zorgde er tevens voor dat er een werkdek overbleef van 430 vierkante meter.

Het schip combineert gebruiksvriendelijkheid met gebruik van de nieuwste technologieën. Het satelliet gestuurde positioneringssysteem en de dieselelektrische voortstuwing met roerpropellers zijn daar een goed voorbeeld van. Het nieuwe KISS-ontwerp van De Hoop heeft een zeer opvallende feature aan beide zijkanten van het schip: een enorm groot zeepaard (in het Mexicaans Caballo de Mar), het logo van Oceanografia. Het Kiss concept wekte al direct de interesse van verschillende internationale rederijen. Dit bleek uit de verschillende aanvragen die De Hoop in 2011 in behandeling had: een vijftiental nieuwe aanvragen voor de bouw van KISS-suppliers.

GROTE OPDRACHT VOOR MEERWERK AAN KISS-SUPPLIERS

Enkele weken voor de oplevering van de eerste KISS-supplier ‘Don Alfonso’ ontving De Hoop een grote opdracht voor meerwerk aan de vier in aanbouw zijnde KISS-suppliers van de Mexicaanse rederij Oceanografia. Oceanografia kon langdurige contracten binnenhalen.

Er waren echter twee problemen. Deze KISS-suppliers hadden meer ‘deadweight’ nodig. Tevens moesten de positionerings-/navigatiesystemen volgens een DPII notatie worden gebouwd in plaats van de reeds eerder bestelde DPI notatie. Het meerwerk werd uitgevoerd in samenwerking met Pars Navis, Shipdock Harlingen, Alphatron, Eekels, Navis en SIN.

De opdracht moest in een zeer hoog tempo, in een dok, worden uitgevoerd. Besloten werd om extra sponsons aan te maken. Qua breedte konden de schepen in Foxhol niet worden afgebouwd: met de tanks erbij waren de boten breder dan 16 meter. Als gevolg hiervan was de werf genoodzaakt naar een buitendijkse haven te gaan.

De complete schepen werden naar Harlingen gesleept. Alleen de ‘Caballo Galiceno’, die al had proefgevaren, voer op eigen kracht naar het dok. De sponsons werden op een werf in Westerboek gebouwd en over land vervoerd. Dat kon net en het vervoer mocht alleen in de nacht plaatsvinden. Vervolgens zijn de schepen in Harlingen binnen de gestelde tijd verbreed.

In oktober 2011 zijn de laatste twee schepen, uit de serie van vier KISS-suppliers aan Oceanografia opgeleverd.

CUSTOMER FINANCE: EEN NIEUWE DIENSTVERLENING BIJ DE HOOP

De economische recessie van de afgelopen jaren leidde tot aanzienlijke schade aan de traditionele scheepvaart- en scheepsbouwindustrie. Veel bedrijven die actief waren in de binnenvaart of het zeevervoer, konden in eerste instantie nog een beroep doen op hun financiële reserves en/of terugvallen op een gezonde orderportefeuille. Langzamerhand raakten deze bedrijven echter in de problemen. Sommige reders en (kleinere) scheepswerven die financieringen met een hoog risico hadden, maar ook hun toeleveranciers of afnemers, kwamen in moeilijkheden en moesten hun faillissement aanvragen.

Sinds de bankencrisis van 2008 was het voor klanten moeilijker om scheepsfinancieringen rond te krijgen. Een van de redenen voor Shipyard De Hoop om Customer Finance op te zetten. Customer Finance heeft tot doel (potentiële) klanten aan financieringen te helpen voor de nieuwbouw van schepen. Enerzijds door kennis en kunde en het uitgebreide netwerk inzake financieringen met deze klanten te delen, en anderzijds door het verstrekken van een deel van het risicodragend kapitaal. Indien gewenst, en de mogelijkheden het toelaten, kan De Hoop ook een lease faciliteit aanbieden.

Door de nauwe samenwerking tussen beide partijen worden krachten gebundeld, met als resultaat een realistische liquiditeitsplanning en een kredietvoorstel, dat aan de banken kan worden gepresenteerd. Dit vergroot de kans dat een nieuwbouwproject succesvol kan worden afgerond en is typerend voor het maatwerk dat De Hoop haar klanten levert.

‘Rhein Fantasie‘ daypassengers theatre vessel.
Bouwnummer 442 (2011).
Archief De Hoop – Lobith

TWEEDE ‘THEATERSCHIP’ VOOR KD

Eind april 2011 leverde scheepswerf De Hoop het mps ‘Rhein Fantasie‘ (BN442) op aan Köln-Düsseldorfer Deutsche Rhein schiffahrt AG. Het multifunctionele schip is 85 meter lang en 14 meter breed en biedt plaats aan maximaal duizend gasten.

In het midden van het schip bevindt zich een grote, schouwburgachtige salon van 6 meter hoog, met een podium van 35 vierkante meter. De ‘Rhein Fantasie’ is daarmee, naast de ‘Rhein Energie’ (BN404), het tweede schip van KD, dat geschikt is voor podiumevenementen, theatervoorstellingen, zakelijke bijeenkomsten, maar ook kon dienen als rondvaartboot. Het ruime podium biedt vele mogelijkheden. Het is voorzien van de modernste theatertechnologie, zoals sterke theaterverlichting en diverse flatscreenmonitoren.

De ‘Rhein Fantasie’ werd op 5 mei 2011 in Keulen officieel door De Hoop overgedragen aan de rederij. Na de overdracht werd het schip ingezegend door de Keulse bisschop Manfred Melzer en gedoopt door Isabella Neven DuMont, bestuurslid van de Raad van Bestuur van het mediaconcern dat onder andere de ‘Kölner Stadt-Anzeiger’ uitgeeft.

In 2012 heeft Shipyard De Hoop Wieger Jellema aangetrokken voor de ontwikkeling en uitvoering van de Customer Finance-activiteiten. Jellema is van origine registeraccountant en is 10 jaar bankier geweest bij NIBC en ABN AMRO. In 2010 was hij voor zichzelf begonnen met het bedrijf O&G Financial Services. O&G Financial Services houdt zich bezig met (her)structureren en verkrijgen van leningen voor bedrijven, die actief zijn in de olie- en gassector en in shipping. Via zijn bedrijf, kwam Jellema in contact met De Hoop.

De werkzaamheden die Jellema voor de werf verricht, zijn commerciële, juridische en financiële activiteiten (customer finance). Hij helpt klanten met het analyseren en invullen van hun kredietbehoefte en begeleidt klanten bij hun zoektocht naar geld bij banken en andere geldverstrekkers. Ook kijkt hij naar de kredietstructuren zoals de looptijd en welke kredietproducten er in de markt beschikbaar zijn en houdt hierbij rekening met de wensen en mogelijkheden van de klant op lange termijn. Wat betreft de juridische aspecten coördineert Wieger Jellema in samenwerking met een advocatenkantoor de leningcontracten.

DE HOOP SHIPREPAIR

Naast de engineering en bouw van (speciale) schepen heeft De Hoop een spilpositie in de groeiende markt van conversies, onderhouds- en reparatiewerkzaamheden. Het aandeel van deze activiteit is zo'n 5 procent van de totale omzet. Met het faciliteren van deze diensten, biedt de werf aan (bestaande) klanten de mogelijkheid om voor langere termijn servicecontracten af te sluiten voor hun schepen. Hierdoor worden de totale (exploitatie) kosten voor de reder inzichtelijk en beheersbaar, terwijl de kwaliteit gedurende de levenscyclus van de vaartuigen is gewaarborgd. Door de ligging van de werf, worden de meeste repair werkzaamheden uitgevoerd op de gebouwde binnenvaartschepen. Daarnaast reizen werknemers van De Hoop Shiprepair door heel Europa om onderhouds- en reperatiewerkzaamheden ter plekke uit te voeren.

'River Venture' in Rotterdam inland waterway cruise vessel. Bouwnummer 446 (2013). Archief De Hoop – Lobith

'RIVER SPLENDOR' & 'RIVER VENTURE' SUCCESVOL OPGELEVERD

Een diepgaande betrokkenheid, gebaseerd op een klantgerichte mentaliteit, is inmiddels kenmerkend geworden voor de manier van werken bij De Hoop. De persoonlijke aandacht voor de opdrachtgevers, het luisteren naar de wensen, begrijpen wat zij nodig hebben, het inleven in hun 'business model' en open communicatie zijn van fundamenteel belang in dit proces. Dit heeft er onder meer toe geleid, dat De Hoop zeven schepen heeft ontworpen en gebouwd voor Vantage Deluxe World Travel.

In maart 2013 leverde De Hoop twee cruiseschepen op voor Vantage: de 'River Splendor' (BN445) en de 'River Venture' (BN446). Het tweede en derde schip uit de driedelige serie nieuwe generatie Vantage-schepen, de 'River Discovery II' (BN444) was een jaar eerder opgeleverd.

De nieuwe generatie Vantage-schepen beschikt over een aantal innovatieve kenmerken. Het voortstuwingssysteem, in combinatie met de geavanceerde rompvorm, garandeert een economisch laag brandstofverbruik. Dit resulteert in een verminderde uitstoot van schadelijke stoffen en leverde het predicaat 'green ship' op. Omwille van verdere bezuinigingen op energieverbruik is op het hele schip energiebesparende LED-verlichting toegepast. De plafonds zijn gemaakt van een soort canvasdoek, dat om een raamwerk is gespannen, waardoor het gewicht aanzienlijk wordt gereduceerd en het interieur een moderne uitstraling krijgt. Op het achterschip, de Captain's Lounge, is een uniek hydraulisch schuifdak toegepast, waardoor men de beschikking heeft over zowel een binnen- als buitenterras.

'Amadeus Silver' inland waterway cruise vessel. Bouwnummer 452 (2013). Archief De Hoop – Lobith

De keuken is de grootste full-service keuken ooit toegepast op een Europees riviercruiseschip. In de openbare ruimten is een uiterst modern en geavanceerd audiosysteem geïnstalleerd. Daarnaast zijn in alle hutten 'entertainment-on-demand' (film, video en internet) en een GPS volgsysteem beschikbaar. Bovendien is het hoogwaardige interieur zeer onderhoudsvriendelijk ontworpen, waardoor de bemanning in staat is meer tijd te besteden aan de dienstverlening en het zich bezighouden met de gasten.

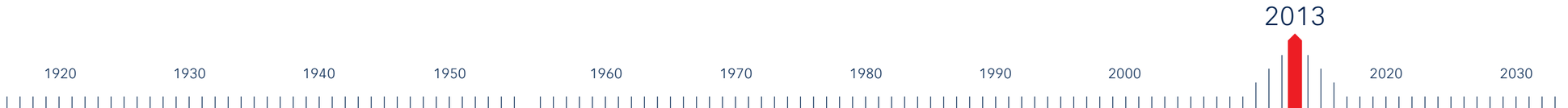
De 'River Splendor' is evenals de 'River Discovery II' 135 meter lang. Het derde schip, de 'River Venture', is daarentegen 110 meter lang. De 'state of the art' cruiser kan 176 passagiers herbergen, verdeeld over twaalf suites, 8 enkele en 72 tweepersoonshutten. Bijzonder aan dit schip zijn de drie volledige dekken. De relatief kleine stuurhut neemt zo min mogelijk passagierscomfort weg en kan bij te lage bruggen worden 'ingeklapt'.

In 2000, werd het eerste schip ontworpen en gebouwd voor Vantage Deluxe World Travel, de 'River Navigator' (BN378). Inmiddels heeft De Hoop zeven schepen voor Vantage gebouwd. Hieruit blijkt eens te meer, dat De Hoop langdurige en vruchtbare relaties met haar klanten succesvol opbouwt en onderhoudt.

DE HOOP ONDERHOUDT EEN BIJZONDERE RELATIE MET LÜFTNER CRUISES

Een bijzondere klant van De Hoop is, zoals eerder beschreven, Lüftner Cruises. De samenwerking tussen Lüftner en De Hoop kenmerkt zich door het continu innoveren vanuit een duidelijk basisconcept. De Oostenrijkse reder heeft een sterke positie in het middensegment van de Europese cruisingmarkt. De schepen varen hoofdzakelijk tussen Amsterdam en de Zwarte Zee. Alleen de 'Amadeus Symphony' vaart in Frankrijk op de Rhône. Rederij Lüftner Cruises bezit momenteel dertien schepen waarvan er elf door De Hoop zijn ontworpen en gebouwd. Het elfde hotelpassagiersschip, de 'Amadeus Silver', werd in 2013 door De Hoop afgeleverd. In 2006 is een opklapbaar boegdeel ontwikkeld, waardoor het interne volume en daarmee het omzetvoordeel van het schip bleef gehandhaafd. Van dit nieuwe basisontwerp werden vervolgens drie schepen gebouwd: de 'Amadeus Diamond' (BN428, 2009), de 'Amadeus Elegant' (BN439, 2010) en de 'Amadeus Brilliant' (BN443, 2011).

In 2013 heeft De Hoop wederom een geheel nieuw ontwerp ontwikkeld voor Lüftner. Uitgangspunten hierbij waren: laag brandstofverbruik (dus milieuvriendelijker), meer passagiers, meer publieke ruimtes en een hogere mate van comfort voor dezelfde prijs. Het ontwerp, de 'Amadeus Silver' (BN452), is zeer succesvol in de markt ontvangen en is in Duitsland uitgeroepen tot 'Cruisschip van het jaar' door 'Kreuzfahrt Guide Award 2013'. In 2015 zal de 'Amadeus Silver II' (BN461) worden opgeleverd. In plaats van de oorspronkelijke 90 hutten, zal deze boot over 84 hutten beschikken. Hiermee wordt extra ruimte gecreëerd voor de hutten en de publieke ruimte.



DELTA LOGISTICS LTD

Delta Logistics Limited is al 33 jaar lang een maritieme dienstverlener en verstrekt ondersteunende diensten aan de offshore-industrie. Het bedrijf is gevestigd in Trinidad en Tobago. Hoewel Delta Logistics geografische markt primair is gericht op de offshore-olie- en gasindustrie van Trinidad, is de onderneming ook actief in tal van andere landen in Latijns-Amerika en het Caraïbisch gebied.

Ondersteund door een groeiende vloot van bevoorradings- en werkschepen, heeft Delta Logistics zich gepositioneerd als een internationaal concurrerende, regionale dienstverlener. Tot de huidige activiteiten van Delta Logistics behoren platform-bevoorradingsdiensten, ondersteuning bij meetactiviteiten, seismisch onderzoek, stand-by diensten en assistentie bij offshoreconstructiewerk.

FiFi Test 'Delta Admiral' platform supply vessel. Bouwnummer 460 (2014). Archief De Hoop – Lobith

DELTA LOGISTICS LIMITED BESTELT NEXT GENERATION PLATFORM SUPPLY VESSEL

Op 18 oktober 2013 kondigde De Hoop met trots aan dat er een contract was getekend voor alweer een nieuwbouwproject. Het betrof de opdracht voor het ontwerp en de bouw van een platform supply vessel (PSV) voor Delta Logistics Limited in Trinidad, de 'Delta Admiral' (BN460). Het schip luidde een nieuwe generatie PSV's in van Shipyard De Hoop.De 'Delta Admiral' is een doorontwikkeling van het KISS-ontwerp, zoals eerder gebouwd voor Oceanografia en in dienst van PEMEX. Het schip is geschikt om te opereren in diep water en wordt ingezet in de offshorevelden in de buurt van Trinidad en Tobago in de Caraïbische Zee. De levering van deze PSV staat gepland voor vierde kwartaal 2014.

QUICK-FIT SERVICE VOOR BINNENSCHEPEN EN RIVIERCRUISERS

Toen Patrick Janssens de werf in 2007 kocht, was de douanehaven verzand en niet in gebruik. Er waren twee mogelijkheden: dempen of uitbaggeren. In het laatste geval kon de verkregen grond op het eigen terrein in gebruik worden genomen. De Hoop koos voor de tweede optie. Daarmee kreeg de werf zo'n 3.000 vierkante meter land erbij. In de haven werden drie ligplaatsen voor schepen gecreëerd. Daarnaast kocht De Hoop een oud bunkerschip, dat dienst doet als ponton voor opslag en als afmeerplaats.
Inspelend op de snelgroeiende (binnenvaart) cruisemarkt, breidde De Hoop de reparatie- en servicefaciliteiten verder uit om aan de toenemende vraag tegemoet te komen. In 2013 werd de werf in Lobith uitgerust voor zowel nieuwbouw- als ombouwprojecten, inclusief conversies, onderhouds- en reparatiewerkzaamheden. Tevens investeerde De Hoop in de aanschaf van laserapparatuur, waarmee de uitlijning van motoren, thrusters en generatoren kan worden gecontroleerd en zo nodig hersteld.

Deze faciliteit bleef niet onopgemerkt bij bij reders, zoals bleek uit de toenemende drukte bij De Hoop Shiprepair. De cruisebranche was de laatste jaren sterk gegroeid en vroeg in de wintermaanden om onderhoud van de schepen. Het uitbesteden van het onderhoud ligt bij diverse firma's in de lijn van modern management. Onder de schepen bevonden zich de 'River Discovery II', de 'River Navigator', de 'Bizet', de 'River Melody', de 'River Harmony', de 'River Rhapsody' en de 'River Concerto' evenals de 'Amadeus Symphony', de 'Amadeus Classic', de 'Amadeus Princess', de 'Amadeus Diamond', de 'Amadeus Elegant' en de 'Amadeus Brilliant'. Deze tweede generatie cruiseschepen kreeg een total-refit. De werkzaamheden varieerden van eenvoudig onderhouds- en reparatiewerk, tot volledige interieurvernieuwingen, scheepsverbouwingen en het installeren van nieuwe apparatuur zoals motoren, afvalwaterzuiveringsinstallaties, watermakers en voortstuwingsinstallaties.

Veel conversies waren ingegeven door de groeiende zorg voor het milieu en de herziening van verschillende regels en voorschriften, die daar het gevolg van waren. De regelgeving met betrekking tot de behandeling van afvalwater bijvoorbeeld werd geleidelijk aangescherpt. Daarmee was de behoefte groter om meer substantiële afvalwaterzuiveringsinstallaties aan boord van schepen toe te passen. Dit gold ook voor de binnenvaartcruiseschepen.

Voor De Hoop leverde dit interessante uitdagingen op. Veel grijs- en zwartwatersystemen aan boord van bovengenoemde schepen moesten worden opgewaardeerd. Met behulp van de kennis van de nieuwste, en soms te verwachten eisen die voortvloeiden uit de vernieuwde regelgeving, werden door De Hoop praktische oplossingen geboden waarmee de schepen voldeden aan de nieuwe voorschriften.

De groeiende vraag creëert tevens de behoefte aan verschillende styling- en interieuraanpassingen. Dit heeft tot interessante opdrachten geleid. Bij de 'River Navigator' werden alle hutten volledig omgebouwd met een nieuw interieur, en op de 'Amadeus Classic' werden de ramen van de passagiershutten vervangen door een Frans balkon (French Balcony).

#12

SHIPYARD DE HOOP EN DE REGIONALE ECONOMIE

INLEIDING

Dit hoofdstuk heeft een ander karakter dan alle vorige. Het gaat in dit hoofdstuk niet over de geschiedenis van Shipyard De Hoop, maar over de huidige economische betekenis van beide werven, Lobith en Foxhol, voor hun omgeving. Centraal staat de vraag: Hoeveel van de door De Hoop verrichte betalingen komen terecht in het gebied rond de beide werven?

In het algemeen is de betekenis van een bedrijf voor de regio waarin het gevestigd is, afhankelijk van de hoeveelheid geld die door dat bedrijf in de regio wordt gepompt. Exporterende bedrijven zorgen er per definitie voor dat geld naar Nederland stroomt en daardoor ook naar hun regio. De Hoop is een exporterend bedrijf. In de periode 2007-2013 realiseerde de werf 88 procent van haar totale omzet buiten Nederland. Van de twintig schepen die sinds 1 januari 2006 zijn opgeleverd, zijn er achttien gebouwd voor buitenlandse klanten. Via hun betalingen zorgen deze buitenlandse opdrachtgevers voor inkomsten bij De Hoop. Om die schepen te kunnen bouwen, maakt De Hoop ook onkosten. Wanneer de betalingen voor deze onkosten in Nederland blijven, bijvoorbeeld omdat de gebruikte onderdelen in ons land worden geproduceerd of omdat Nederlandse onderaannemers worden ingeschakeld, is dat positief voor de Nederlandse economie. Zou een aanzienlijk deel van de betalingen naar het buitenland vloeien, dan is dat veel minder positief voor onze economie. Overigens zal duidelijk zijn dat het niet erg interessant is om de geformuleerde centrale vraag te beantwoorden, als je te maken hebt met een exporterend bedrijf dat voortdurend in financiële problemen verkeert of op het punt van omvallen staat. Daarvan is bij De Hoop echter geen sprake. De Hoop is een financieel gezond bedrijf zoals we later in dit hoofdstuk zullen zien.

In de centrale vraag wordt gesproken over ‘het gebied rond beide werven’. Dit is nog erg vaag. Gewerkt wordt daarom met meerdere, goed af te bakenen regio’s. Bij de werf in Lobith gaat het om: (a) de gemeente Rijnwaarden, (b) de Liemers en (c) de provincie Gelderland. Bij de werf in Foxhol is dat: (a) de gemeente Hoogezand-Sappemeer, (b) gemakshalve de ‘regio Foxhol’ (Hoogezand-Sappemeer plus de vijf daaraan grenzende Groningse gemeenten: Slochteren, Menterwolde, Veendam, Groningen en Haren) en (c) de provincie Groningen.

Voor elk van deze regio’s komen de volgende twee vragen aan de orde:

1. Hoeveel mensen uit deze regio’s werken er op beide werven van De Hoop en hoeveel loon wordt er aan hen uitbetaald?
2. Voor hoeveel geld koopt De Hoop producten en diensten in bij bedrijven uit elk van deze regio’s?

Om beide vragen te kunnen beantwoorden, zijn gegevens nodig over de exacte plaats waar de betalingen terechtkomen aan zowel de arbeidskrachten als aan de toeleveranciers resp. onderaannemers. Die gegevens zijn door De Hoop aangeleverd. Het antwoord op de vragen zegt iets over het belang van De Hoop voor de economie van de onderscheiden regio’s.

Met de hoeveelheid geld die er in elk van de onderscheiden regio’s terechtkomt, is de kous nog niet af. De door De Hoop verrichte betalingen creëren ook weer banen bij andere bedrijven. In directe zin zijn dat banen bij regionale toeleveranciers of onderaannemers die goederen en diensten aan De Hoop leveren.

In indirecte zin zijn dat banen in winkels en bedrijven, waar de in de regio’s wonende werknemers van De Hoop en van de toeleveranciers resp. onderaannemers (een deel van) hun inkomen besteden. Alvorens we ingaan op beide vragen over de betalingen, gaan we eerst kort in op een ander belangrijk aspect voor onze centrale vraagstelling.

DE HOOP: INTERESSANTE WERKGEVER VOOR DE REGIO

Zoals eerder aangegeven, is De Hoop voor de onderscheiden regio’s een interessante werkgever. In de eerste plaats is De Hoop de laatste jaren steeds winstgevend geweest. De werf kent weliswaar, net als de hele sector, sterke fluctuaties in netto-omzet en (in iets mindere mate) productiewaarde (figuur 1), maar in alle jaren vanaf 2007 werden zwarte cijfers geschreven. Het feit dat de werf zich, uit concurrentieoverwegingen, is gaan specialiseren in de bouw van technisch ingewikkelde schepen, heeft hier onder meer toe bijgedragen. In een recente publicatie van de Rabobank ‘Cijfers & Trends in de Scheepsbouw’ wordt deze markt een kansrijke nichesector genoemd van ‘werkschepen’ en ‘offshore-support schepen’. In Lobith en Foxhol worden al jaren geen ‘gewone’ transportschepen meer gebouwd.

De werf zoekt bewust klanten in verschillende delen van de wereld om daardoor minder afhankelijk te zijn van de conjunctuur in één bepaald gebied. Met als gevolg dat, voor de regio niet onbelangrijk, het personeelsbestand, inclusief ingeleend, in de urenregistratie van De Hoop opgenomen, door de jaren heen ook duidelijk minder fluctuaties laat zien. Op dit moment heeft het bedrijf op fulltime basis zo’n 250 krachten in dienst. Voor de hele periode 2007-2013 waren dat er gemiddeld 200.

In de afgelopen jaren is veel van de winst in het bedrijf gestoken. Daardoor is De Hoop financieel kerngezond. In 2012 bedroeg de solvabiliteit zelfs 80 procent. Hoe hoger dit percentage, hoe beter een bedrijf aan zijn verplichtingen kan voldoen, mocht het tijdelijk iets minder gaan. De 80 procent van De Hoop is aanmerkelijk hoger dan het percentage van 30 procent dat wordt aangehouden om aan te geven dat een bedrijf financieel gezond is. De gunstige solvabiliteit van De Hoop is een niet te onderschatten voordeel om bij een bank nieuwe kredieten te krijgen. Volgens Peter Zoeteman, directeur van Scheepsbouw Nederland, is financiering momenteel zelfs het grootste probleem voor de scheepsbouw (Maritiem Nederland 1 oktober 2013).

Een derde factor die bijdraagt aan het feit dat De Hoop een interessante onderneming is voor de beschreven regio’s, is de goed gevulde orderportefeuille, waardoor de werven in Lobith en Foxhol voor de komende jaren verzekerd zijn van werk.

*Figuur 1: Ontwikkeling netto-omzet en productiewaarde bij De Hoop: 2007-2013**
**Netto omzet ± wijziging voorraad & onderhanden werk*

DE REGIONALE IMPACT VAN SHIPYARD DE HOOP

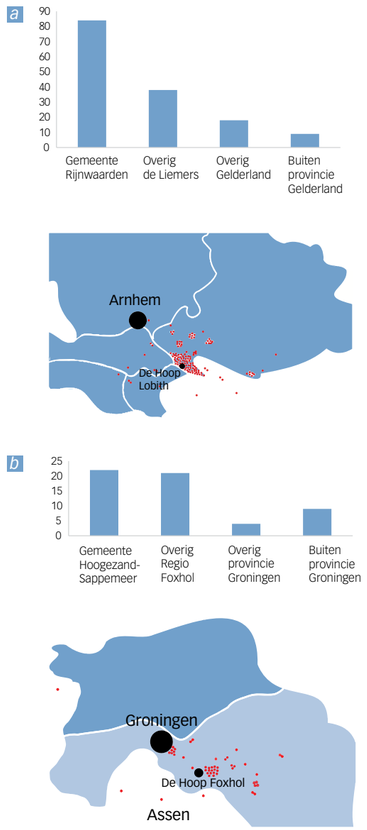
Zoals eerder aangegeven, wordt bij het achterhalen van de economische betekenis van De Hoop voor de onderscheiden regio's gewerkt met twee categorieën geldstromen: (a) de uitbetaalde lonen aan uitsluitend de eigen werknemers en (b) de inkoop van goederen en diensten van derden. We beginnen met de uitbetaalde lonen.

DE REGIONALE IMPACT VIA DE EIGEN WERKNEMERS

Als we weten waar de eigen werknemers van De Hoop wonen, kunnen we vrij eenvoudig vaststellen welke regio's het meest profiteren van de daarmee samenhangende geldstroom. Redelijkerwijs mogen we er van uitgaan dat veel personeelsleden wonen in de nabijheid van beide werven.

Dat blijkt inderdaad het geval te zijn (figuur 2 en 3). In het voorjaar van 2014 wonen 84 van de 149 Lobithse werknemers in de gemeente Rijnwaarden. Het grootste deel, namelijk 58, woont bij wijze van spreken naast de werf: in Tolkamer en Lobith. Omdat 38 werknemers elders in de Liemers wonen, herbergt deze regio 82 procent van het totale eigen personeelsbestand van De Hoop Lobith.

Misschien nog illustratiever is het feit dat slechts negen personeelsleden niet in Gelderland wonen, van wie er zes desondanks op korte afstand van de werf wonen: net aan de overkant van de grens met Duitsland in plaatsen als Elten, Emmerich, Kleve en Rees.



Figuur 2 en 3: Woonplaats voorjaar 2014 van het eigen personeel bij (a) De Hoop Lobith en (b) De Hoop Foxhol

DROSTE ELEKTRO IN TOLKAMER

Voor de meeste inwoners van Lobith en Tolkamer is het geen nieuws dat Droste Elektro een van de bedrijven is waarmee De Hoop intensief samenwerkt. Zij zien, als ze in de buurt van de werf zijn, de bedrijfswagens van Droste af- en aanrijden. Ook bezoekers van het bedrijf, aan de rand van Tolkamer, hebben dit al snel door. In het kantoor van de werf hangen foto's van gebouwde schepen. De mensen van Droste zien deze schepen als 'hun' schepen, omdat zij aan de bouw ook hun steentje hebben bijgedragen. Voor de mensen van Droste Elektro is De Hoop ook een beetje hun werf.

Dat was, toen Droste Elektro in 1985 ontstond, anders. Oprichter Guido Droste, geboren en getogen in Lobith, werkte na zijn opleiding tot elektromonteur aan de Its in Zevenaar, eerst zeven jaar bij Markerink in Lobith. Markerink houdt zich onder meer bezig met de reparatie van binnenvaartschepen. Toen Guido in 1984 door een reorganisatie bij Markerink op straat kwam te staan, besloot hij zijn eigen bedrijf te beginnen. Hij ging zich bezighouden met het repareren en onderhouden van elektrische installaties op binnenvaartschepen. Tolkamer vormde daarvoor een uitstekende locatie. Schippers die vracht vervoerden over de Rijn kwamen in Lobith hun lading inklaren bij de douane. Tolkamer was een plaats waar veel vrachtschepen aanmeerden. Die vrachtschepen vormden de klanten van Droste Elektro.

Droste Elektro was weliswaar opgericht door Guido Droste, maar vanaf het begin werkte Guido veel samen met jeugdvriend Erik Goosens. Goosens had een opleiding elektrotechniek gevolgd aan de hts in Arnhem en was daarna gaan werken bij Stork in Boxmeer. Het was dan ook niet vreemd dat hij, toen Droste Elektro zich voorspoedig ontwikkelde, besloot om daar te gaan werken. Vanaf het begin leidden beide vrienden samen het bedrijf. In 1994 werd dit, bij de oprichting van de BV, ook geformaliseerd. Nu vormen beide mannen de directie, Guido als commercieel directeur, Erik als technisch directeur.

De relatie met De Hoop gaat terug naar 1987. Na het faillissement werd de werf opnieuw opgestart met een kleine ploeg gemotiveerde mensen. Er werd gezocht naar toeleverende bedrijven die daarbij pasten. Door de opgedane ervaring met scheepsreparaties, besloot Droste Elektro een poging te wagen om bij De Hoop voet aan de grond te krijgen. Met succes, men mocht de elektrische installaties aanleggen op het dagpassagiersschip 'Solar'. Het eerste contact beviel beide partijen erg goed. Geleidelijk ging men intensiever samenwerken. Toen in 1993 de Europese binnengrenzen wegvielen (Verdrag van Schengen) en daardoor voor rijnschepen de noodzaak in Tolkamer aan te meren, werd de samenwerking nog verder geïntensiveerd.

Aanvankelijk werkte Droste Elektro vooral aan passagiersboten. Zeeschepen kwamen pas later in beeld. De toenmalige directeur van De Hoop, Jan Reint Smit, kocht in 2001 een werf in de USA, in Houma in de staat Louisiana, waar vooral zeeschepen werden gebouwd. Hij vroeg Droste Elektro om ook daar voor hem te komen werken. Smit had een voorkeur voor onderaannemers, met wie hij ook in Lobith werkte. Droste Elektro werd daarom ook voor Foxhol gevraagd toen Smit in 2007 daar de werf kocht. Dat leidde tot de oprichting van Droste Elektro Foxhol, maar vóór dit filiaal van de grond was gekomen, verkocht Jan Reint Smit De Hoop aan Patrick Janssens. Janssens gaf de voorkeur aan meer spreiding onder de onderaannemers en waar mogelijk te werken met bedrijven uit de regio. De werf in Foxhol ging werken met installatiebedrijven uit Hoogezand, zoals Eekels Technology.

Vandaag de dag is Droste Elektro, in geld uitgedrukt, de grootste onderaannemer van De Hoop in heel Gelderland. Het bedrijf is voor nagenoeg 100 procent georiënteerd op de scheepsbouwsector. Het belang van deze sector blijkt indirect ook uit de overname in 1992 van installatiebedrijf Schleedoorn in Lobith. Eén van de redenen om dit bedrijf over te nemen, was dat men wilde voorkomen dat het in handen zou komen van mensen die zich ook op 'hun' scheepsbouwmarkt zouden kunnen gaan begeven. Droste Elektro is momenteel een bedrijf dat zichzelf aanprijst als 'systeem integrator'. Men kan voor schepen alles leveren waar elektriciteit of elektrotechniek aan te pas komt: stroomvoorziening, navigatietechniek, communicatietechniek, satelliettechniek, alarminstallatie, geluidsinstallatie, licht enz. Het bedrijf telt inmiddels 35 vaste arbeidskrachten. Daarnaast werkt men met een pool van zo'n 50 flexibel inzetbare arbeidskrachten.

DROSTE ELEKTRO B.V.

EEKELS TECHNOLOGY IN KOLHAM/HOOGEZAND

In Noord-Nederland is Eekels Technology, in geld uitgedrukt, veruit de belangrijkste onderaannemer van De Hoop. Het bedrijf werd in 1908 opgericht door Herman Eekels als 'Elektrotechnisch Bureau Herman Eekels'. Zijn elektrotechnisch installatiebedrijf werkte aanvankelijk vooral voor machine-, karton- en aardappelmeelfabrieken in de omgeving.

In het begin van de jaren twintig ging men ook werken voor de talloze scheepswerven langs het Winschoterdiep. Het bedrijf was inmiddels verhuisd van de oorspronkelijke locatie aan de Stationsweg naar de Hoofdstraat in Hoogezand. Herman Eekels overleed in 1946 en werd opgevolgd door zijn zoon Anton.

Na het overlijden van Anton in 1971, werd Eekels in 1973 overgenomen door de OGEM (Overzeese Gas- en Elektriciteitsmaatschappij). OGEM veranderde haar naam in 1982 in TBI en werd in hetzelfde jaar failliet verklaard, waarna een sterfhuisconstructie werd opgezet. Eekels was een van de bedrijven die verderging in de nieuwe organisatie TBI, waarvan Eekels tot op de dag van vandaag deel uitmaakt.

In 2002 verhuisde Eekels van de Hoofdstraat, waar het bedrijf sinds 1918 was gevestigd, naar een industrieterrein in Kolham aan de rand van Hoogezand, net op het grondgebied van de gemeente Slochteren. In de loop der tijd werden overigens ook elders activiteiten opgestart: in Joure (vooral gericht op industrie & infra), Schoonebeek, Emmen en in de Roemeense havenstad Galati.

De scheepsbouw vormde al rond 1920 een belangrijk werkveld voor Eekels. Aanvankelijk werd vooral gewerkt voor werven in de buurt langs het Winschoterdiep. Een van de klanten daar was de werf van E.J. Smit in Westerbroek bij Hoogezand. E.J. Smit was de vader van de latere eigenaar van De Hoop Jan Reint Smit. Het eerste contact tussen Eekels en De Hoop liep dan ook, niet verwonderlijk, via Jan Reint. In 1998 werkte Eekels voor de eerste keer voor De Hoop en wel aan de 'Sea Spider', een kabellegger.

Nadat Jan Reint Smit in 2007 de werf De Volharding in Foxhol overnam, lag samenwerking ook daar voor de hand. Jan Reint koos echter voor zijn toeleverancier in Lobith: Droste Elektro. Dat veranderde toen Patrick Janssens nog in hetzelfde jaar De Hoop overnam van Jan Reint Smit. Hij gaf er de voorkeur aan om in Foxhol met lokale toeleveranciers te gaan werken. Dat werd logischerwijs Eekels, die in 2008 direct met een aantal offshoreschepen kon beginnen. Daarna zijn de contacten tussen De Hoop en Eekels alleen maar versterkt.

Eekels Technology kent momenteel een jaarlijkse omzet van € 60 miljoen en heeft 500 mensen in dienst, van wie 250 op de vestiging in Kolham/Hoogezand. De laatstgenoemde werknemers wonen voor een groot deel in de provincie Groningen, een aanzienlijk deel in Hoogezand-Sappemeer en de stad Groningen. Van de totale omzet van Eekels neemt Marine & Offshore zo'n 60 procent voor haar rekening.

eekels | TBI

1880 1890 1900 1910 1920 1930 1940 1950

De werf in Foxhol laat een vergelijkbaar beeld zien, al wonen daar relatief minder werknemers in de vestigingsgemeente Hoogezand-Sappemeer: 22 van de 56. In de Regio Foxhol wonen in totaal 43 arbeidskrachten. Dat is 77 procent van het totaal, een percentage dat aardig in de buurt komt van dat voor de Liemers. Van de werknemers in Foxhol wonen maar weinig, slechts 9, niet in de provincie Groningen. 7 daarvan wonen toch redelijk dichtbij de werf, in het noordelijke deel van Drenthe.

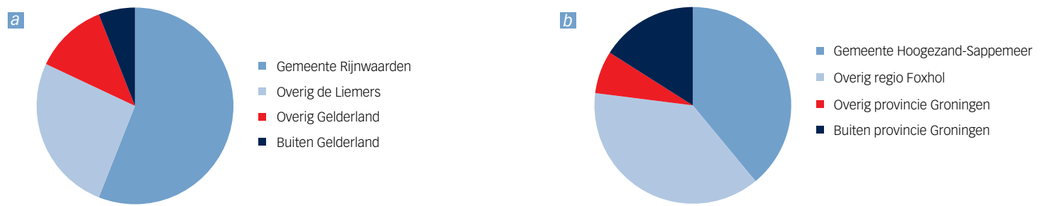
Nu we weten waar de werfmedewerkers wonen, weten we ook waar de door De Hoop uitbetaalde lonen terechtkomen. Voor 2013 praten we dan, exclusief de door het bedrijf betaalde sociale lasten en pensioenlasten, over een totaalbedrag van zo'n € 7.7 miljoen.

Waar komt dit geld nu terecht? Gemakshalve uitgaande van een gemiddeld loonbedrag, gaat het bij de werf in Lobith om € 5.6 miljoen, waarvan ruim 56 procent is terecht gekomen in Rijnwaarden (figuur 4).

Bij de werf in Foxhol ging het, door het geringere aantal werknemers, om een lager totaal bedrag: € 2.0 miljoen. Van dit bedrag is 39 procent terecht gekomen in Hoogezand-Sappemeer, dat is iets meer dan in de aangrenzende gemeenten, waaronder Groningen. Bij beide werven blijft het overgrote deel van het uitbetaalde loon binnen de provincies Gelderland resp. Groningen. Het geld dat weglekt naar elders, komt bovendien voor het grootste deel terecht in de directe nabijheid: aangrenzend Duitsland en Noord Drenthe.

Samenvattend: een aanzienlijk deel van het door De Hoop aan haar werknemers uitbetaalde bedrag komt terecht in de twee gemeenten waar de werven zijn gevestigd.

Los van het feit dat niet al dit geld in de locale economie wordt gepompt, levert dat voor beide gemeenten, in het bijzonder voor Rijnwaarden, dat in totaal slechts 11.000 inwoners telt, een allesbehalve te verwaarlozen consumptie-impuls op.



Figuur 4: In welke regio's zijn de in 2013 uitbetaalde lonen door (a) de werf in Lobith en (b) de werf in Foxhol terechtgekomen?

1960 1970 1980 1990 2000 2010 2020 2030

PATRICK JANSSENS

Patrick Janssens (1972) is geboren in Tilburg en komt uit een textielfamilie. Hij studeerde Technische Bedrijfskunde aan de hts in Eindhoven. Na zijn studie ging hij een jaar aan het werk. “Eigenlijk wilde ik verder studeren en wel in het buitenland. Ik wilde de masteropleiding International Business Administration volgen aan de Bournemouth University in Zuid-Engeland. Deze opleiding was gericht op internationaal zaken doen. Ik zat in een klas met onder meer mensen uit Thailand, Venezuela, Finland, Saoudi-Arabië en zelfs Jemen. Dat was ontzettend leerzaam. Annemarie, tegenwoordig mijn echtgenote, kende ik al vanuit mijn studietijd in Eindhoven. We zijn samen naar Bournemouth gegaan en hebben beiden op basis van onze afstudeerscriptie een VSB-beurs gewonnen. Annemarie deed in Bournemouth de masteropleiding Marketing & Communications. Mijn jaar werken was enerzijds om de studie te bekostigen en anderzijds wilde ik wachten, zodat we samen naar Engeland konden gaan.

In het tussenliggende jaar ben ik mijn eigen bedrijf begonnen, een adviesbureau voor het MKB. Ik vond boten/schepen erg leuk en zat al snel in de nautische wereld. Zo kwam ik terecht bij een bedrijf in Amsterdam, een werf die woonboten en speedboten repareerde. Daarnaast kwam in contact met een elektrotechnische onderneming in Zeeland en Rotterdam, die ook voor de scheepvaart werkte. Ik heb in dat jaar verschillende bedrijven van advies voorzien.

In 1998 kwamen we terug uit Engeland. Mijn Engelse afstudeerproject heb ik in Nederland gedaan. Dat was voor een bedrijf, dat de bouw van zeer luxe jachten begeleidde, ‘Dutch Build’ genaamd. Deze luxe jachten werden gecertificeerd door het ECB (European Certification Bureau), alwaar ik direct na mijn afstuderen aan het werk ging. ECB is een instantie die sinds 1997 is geaccrediteerd voor keuring en certificering van jachten en jachtwerven op basis van de toen net ingevoerde Richtlijn Pleziervaartuigen. Veel jachtwerven bleken niet klaar te zijn voor de regels en wetten waarmee zij ineens geconfonteerd werden en vroegen om hulp. Door de vele contacten werd ik me bewust van de verbeteringen die je als bedrijfskundige kon doorvoeren in deze sector.

Samen met een collega namen we het besluit een adviesbureau, genaamd ‘aQuality BV’, op te richten en dit groeide al snel uit tot een bureau met vestigingen in Hoofddorp en Alkmaar. We hadden veel klanten in de jachtbouwsector, maar kregen ook steeds meer aanvragen voor bedrijfskundig advies uit andere sectoren.

Om de wat grotere ondernemingen te bedienen, richtten we tezamen met een derde partner, een tweede adviesbureau ‘JJH’ op. Dit bureau werkte onder meer voor het Rotterdams Havenbedrijf en het ministerie van Binnenlandse Zaken.

Al het advieswerk was leuk en erg leerzaam, maar toch groeide de drang iets ‘zelf’ op te bouwen. Als adviseur kom je ergens binnen en als het puin geruimd is, krijg je je uren betaald en ga je verder. Dit was dan ook de reden dat de adviesbureaus verkocht werden.

In oktober 2002 werd ik door een jachtwerf in Engeland benaderd om algemeen directeur te worden en misschien zelfs de werf over te nemen. Deze werf bouwde onder meer snelle wedstrijdzeiljachten. De eigenaren wilden het bedrijf op termijn verkopen. Het aanbod sprak me erg aan. Nu kreeg ik de kans in Engeland wat op te bouwen. Aanvankelijk verliep alles voortvarend en heb ik onder meer een tak opgezet voor luxe custom-build speedboten. Echter de eigenaren hadden een zeer eigen opvatting over hoe het bedrijf gerund moest worden en hierdoor verliep het contact steeds stroever en kreeg ik mijn twijfels.

Begin 2004 werd ik door een headhunter benaderd om als algemeen directeur voor De Hoop te komen werken. Ze waren op zoek naar iemand met een economische, financiële en juridische inslag voor de functie. Als bedrijfskundige was ik daar mogelijk op mijn plek. Ik maakte kennis met het managementteam en al snel bleek dat Smit hen liet mee beoordelen in het selectieproces.

Wat de werf zocht was een moeilijke combinatie, die toevallig goed aansloot op mijn curriculum vitae. Het belangrijkste was echter dat er gelijk een onderlinge klik was met de mensen uit het management.”

Annemarie Janssens-Voorn,
Marketing-Communicatie Manager
Shipyard De Hoop, bouw FSIV voor PEMEX.

“HET BELANGRIJKSTE WAS ECHTER DAT ER GELIJK EEN ONDERLINGE KLIK WAS MET DE MENSEN UIT HET MANAGEMENT”

PATRICK JANSSENS

1880 1890 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000 2010 2020 2030

DE REGIONALE IMPACT VIA INGEKOCHTE GOEDEREN EN DIENSTEN

In tegenstelling tot de loonkosten, mag je verwachten dat de inkoop van goederen en diensten een minder sterke oriëntatie zal laten zien op gebieden direct grenzend aan beide werven. Door de verschillen in economische structuur tussen Rijnwaarden en Hoogezand-Sappemeer zal dit met name gelden voor de werf in Lobith. In Lobith zal op een aantal terreinen noodgedwongen zaken moeten worden gedaan met gespecialiseerde toeleveranciers uit het scheepsbouwgebied bij uitstek, het gebied tussen Rotterdam, Dordrecht en Gorinchem. Voor de werf in Foxhol ligt de situatie iets anders. Langs het Winschoterdiep zijn van oudsher talloze scheepswerven en mede daardoor gespecialiseerde toeleveranciers gevestigd. De kans dat de werf in Foxhol lokaal een geschikte toeleverancier kan vinden, lijkt daardoor groter.

Alvorens we gaan kijken of deze veronderstelling klopt, eerst nog twee opmerkingen. De eerste heeft betrekking op het eerder vermelde feit dat met name de omzet van De Hoop jaarlijks sterk schommelt. Er is daarom besloten om de regionale impact van de ingekochte goederen en diensten te meten met behulp van cijfers over een langere periode: van 1 januari 2006 tot 9 juli 2014.

Uitgangspunt voor de analyse is een door het bedrijf aangeleverde Excel-lijst met alle betalingen in die periode. In totaal gaf De Hoop een bedrag uit van bijna € 495 miljoen. Via de vestigingsplaats van de bedrijven waaraan de betalingen zijn gedaan, kan worden achterhaald waar dit geld is terecht gekomen.

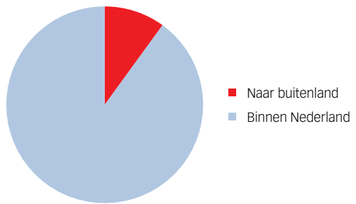
Als tweede opmerking een relativering. Gewerkt is met de vestigingsplaats waar de bedrijven en instellingen zijn gevestigd die van De Hoop betalingen hebben ontvangen. Dat is echter niet noodzakelijkerwijs de plaats waar (het grootste deel van) het geld terechtkomt. Om één mogelijke vertekening te noemen: De Hoop koopt onderdelen in die geproduceerd zijn in het buitenland, maar die worden geleverd door een Nederlandse agent. In de analyse blijft al dat geld in Nederland, in werkelijkheid vloeit een meer of minder groot deel naar het buitenland.

Een voorbeeld: Trinnox uit Hardinxveld-Giessendam levert De Hoop wandpanelen die in China worden gemaakt. Een en ander betekent dat de uitkomsten van de analyse slechts een globale indicatie geven van de omvang van de geldstromen en daardoor van de regionale betekenis van De Hoop.

1880 1890 1900 1910 1920 1930 1940 1950

HOEVEEL GELD VLOEIT ER NAAR HET BUITENLAND?

We beginnen met de vraag welk bedrag door de betalingen van De Hoop wegvloeit naar het buitenland. Over de hele periode gaat het om een bedrag van bijna € 49 miljoen. Dit lijkt een hoog bedrag, maar passend bij de zogenaamde maakindustrie, is dit nog geen 10 procent van het totaal uitbetaalde bedrag. Maar liefst 90 procent van alle kosten die De Hoop maakt, komt ten goede aan het Nederlandse bedrijfsleven en de Nederlandse economie (figuur 5). Een van de grote buitenlandse toeleveranciers is het Poolse Wetcab. Dit bedrijf levert een fraaie illustratie op voor de stelling dat relaties met toeleveranciers soms complex zijn. De Hoop ontwerpt bijvoorbeeld zelf de badkamers voor de te bouwen schepen en koopt daarvoor in Nederland het benodigde sanitair en de airco-units in. De assemblage van een en ander wordt gedaan door Wetcab in Gdansk, dat vervolgens prefabbadkamers aanlevert, die vervolgens door De Hoop op de schepen worden geïnstalleerd.



Figuur 5: Aandeel van alle betalingen door De Hoop dat binnen Nederland blijft en dat vloeit naar het buitenland

Bij het bepalen in welke regio's het geld terechtkomt, voortvloeiend uit de bestedingen van De Hoop, kijken we (opnieuw) eerst naar de twee gemeenten waar beide werven zijn gevestigd: Rijnwaarden en Hoogezand-Sappemeer. Voor de hele periode ontvangt het bedrijfsleven in de gemeente Rijnwaarden, via de bestedingen van De Hoop, een impuls van circa € 60 miljoen.

Vergeleken met het bedrag dat naar het buitenland vloeit, is dat een opvallend hoog bedrag. De in geld uitgedrukte grootste toeleverancier in Rijnwaarden en directe omgeving is Droste Elektro in Tolkamer. Andere bedrijven waarmee De Hoop regelmatig zaken doet zijn onder meer installatiebedrijf Markerink in Tolkamer, loodgietersbedrijf Van Megen in Lobith en twee schildersbedrijven in het nabije Beek: Span Schilderwerken en Degen Schilderwerken.

Regio's rond werf Lobith	Percentage van totaal
Gemeente Rijnwaarden	12
De Liemers, excl. Rijnwaarden	3
Overig Gelderland, excl. de Liemers	11
Provincie Gelderland totaal	26

Regio's rond werf Foxhol	Percentage van totaal
Gemeente Hoogezand-Sappemeer	7
Regio Foxhol, excl. Hoogezand-Sappemeer	2
Overig Groningen, excl. regio Foxhol	2
Provincie Groningen totaal	11

Tabel 1: De in de economie van de onderscheiden regio's gepompte hoeveelheid geld, via betalingen door De Hoop

De impuls voor de gemeente Hoogezand-Sappemeer lijkt met ruim € 30 miljoen wat aan de lage kant. Die indruk is echter niet correct. Als je rekening houdt met het feit dat de werf in Lobith, op basis van het aantal gewerkte uren, twee keer zo groot is als in Foxhol, dan is voor Hoogezand-Sappemeer zelfs sprake van een relatief sterkere impuls. Dit heeft te maken met de aanwezigheid van meer grotere, lokale toeleveranciers.

De grootste toeleverancier is ook hier een elektrotechnisch bedrijf: Eekels Technology in Kolham/Hoogezand. Enkele andere bedrijven zijn De Haan Airco in Hoogezand, Scheen Scheepstimmerbedrijf in Hoogezand (inmiddels failliet) en Noordhof Schilderwerken in Kropswolde.

Twee belangrijke, maar ook bijzondere partners zijn de scheepswerven Pars Navis Shipyard in Westerbroek (inmiddels failliet) en Pattje in Waterhuizen. Beide zijn door De Hoop ingehuurd om grotere onderdelen of secties te bouwen.

De Hoop levert daarvoor het gesneden en voorgevormde staal, alsook de relevante tekeningen en andere productie-informatie. Bij Pars Navis en Pattje wordt de sectie in elkaar gezet, waarna deze met een ponton van De Hoop naar de werf in Foxhol of Lobith wordt vervoerd.

DE IMPULS VOOR DE OVERIGE ONDERSCHEIDEN REGIO'S

Stappen we vervolgens over naar de andere regio's: als eerste de Liemers resp. regio Foxhol en daarna de provincies Gelderland resp. Groningen. Uit tabel 1 blijkt dat de impuls voor de overige gemeenten in de Liemers en met name in de regio Foxhol heel bescheiden is. Interessanter zijn de uitkomsten voor beide vestigingsprovincies.

Zo'n 37 procent van alle betalingen van De Hoop blijft in de provincies Gelderland en Groningen. Kijken we alleen naar de betalingen binnen Nederland dan is dit zelfs 40 procent. Voor Gelderland praat je over een bedrag van bijna € 30 miljoen, voor Groningen is dat ruim € 50 miljoen.

Kijken we naar de individuele bedrijven in Groningen en Gelderland waarmee De Hoop veel zaken doet, dan blijkt dat er zich, wat we eerder ook al constateerden, in de gemeente Hoogezand-Sappemeer relatief veel grote toeleveranciers bevinden. Van de, in geld uitgedrukt, grootste partners van De Hoop in Gelderland is er slechts één (Droste Elektro) in de gemeente Rijnwaarden gevestigd. Andere zijn gevestigd buiten de gemeente, maar wel op korte afstand, in plaatsen als Doetinchem (Delade Interieur), Huissen (Wijmoco Aluminium Geveltechniek), Groenlo (Veld Koeltechniek) en Geldermalsen (De Jong en Lavino groothandel in staal). In de Regio Foxhol zijn de meeste grote toeleveranciers gevestigd in de gemeente Hoogezand-Sappemeer, zoals eerder vermeld.

VERHAGEN IT GROEP IN LOBITH

Verhagen IT Groep is opgericht door Frank Verhagen, afkomstig uit Zevenaar, die van 2002 tot 2006 aan de Hogeschool Utrecht Business Economics & ICT studeerde. Na afronding van zijn studie dacht Frank niet meteen aan het starten van een eigen bedrijf, evenmin aan de scheepvaart. Hij kwam in dienst bij telecomproviders UPC en Reggefiber, waar hij praktische ICT-ervaring opdeed. Al vrij snel kwam bij Frank echter de gedachte op om voor zichzelf te beginnen. In 2008 hakte hij de knoop door: Verhagen IT Groep ging van start. In dat jaar vroeg Jan Reint Smit, oud-eigenaar van De Hoop, hem zijn horecapanden aan de Europakade te voorzien van de benodigde communicatie- en beveiligingsapparatuur. Jan Reint Smit was ook degene die Frank suggereerde dat er voor hem wel eens interessante mogelijkheden zouden kunnen liggen in de scheepsbouwsector. Voor Frank was dit aanleiding om deze mogelijkheid serieus te gaan verkennen.

In 2009 kwam Verhagen voor het eerst met De Hoop in contact. Hem werd gevraagd een offerte uit te brengen voor de beveiliging van het werfterrein via cameratoezicht. De opdracht werd binnengehaald. Hoewel een tweede offerte geen succes opleverde, bleef het contact met de werf bestaan. Dat leverde in 2011 voor Verhagen een mooi succes op. Mede door bemiddeling van Patrick Janssens, mocht Verhagen IT Groep de communicatie-infrastructuur aanleggen op een cruiseschip van de Oostenrijkse rederij Lüftner Reisen, die in Lobith het schip liet bouwen. Dit was het begin van een relatie met De Hoop, die door de tijd heen intensiever en voor beide partijen steeds waardevoller is worden.

Voor Frank betekende de samenwerking met De Hoop meer werk, maar daardoor ook een ruimteprobleem. Hij werkte aanvankelijk vanuit zijn huis in Zevenaar, dat al snel te klein werd. De Hoop bood hulp. In 2012 mocht hij zijn bedrijf vestigen in het oude en deels leegstaande kantoorgebouw op het terrein van de werf. Ook dat werd na verloop van tijd te klein en vooral te ineffectief om het groeiende aantal werknemers te huisvesten. Met Patrick Janssens als klankbord, werd daarop in 2013 een modern, vrijstaand en adequaat pand betrokken op het industrieterrein in Lobith, in de directe nabijheid van de werf.

Thans behoort Verhagen IT Groep tot de vaste toeleveranciers van De Hoop. De intensieve persoonlijke contacten vormen voor beide partijen een bron van inspiratie en vernieuwing. Het werkterrein van de Groep telt inmiddels vier sectoren: ondersteuning, scheepvaart, telecom en montage/installatie. De scheepvaartsector levert zo'n 50 procent van de totale omzet van de Group. In het pand in Lobith bevindt zich ook het tot de sector behorende Network Operation Center (ondersteuning). Hier worden de IT-systemen die door Verhagen IT op schepen zijn geïnstalleerd, online in de gaten gehouden en indien nodig bijgesteld.

In juli 2014 telde het bedrijf twintig medewerkers, van wie er acht in de nabijheid (in de Liemers) van het bedrijf wonen.

Verhagen IT Group
www.verhagenitgroup.com

DE EINDBALANS

Wat levert de analyse samenvattend op? Als we gemakshalve redeneren vanuit de beide vestigingsgemeenten Rijnwaarden en Hoogezand-Sappemeer, kunnen we concluderen dat:

1. De impuls op de lokale economie, via de door De Hoop uitbetaalde lonen, aanzienlijk is. Dat geldt voor de kleine gemeente Rijnwaarden, door het hogere aantal werknemers en het geringere aantal inwoners sterker, dan voor de gemeente Hoogezand-Sappemeer. In beide gemeenten profiteert de lokale/regionale detailhandel. De detailhandel ziet zijn omzet en mogelijk ook het personeelsbestand toenemen.
2. De impuls via de door De Hoop ingekochte goederen en diensten groter is dan de loonimpuls. Dit levert werk op voor bedrijven als Droste Electro in Tolkamer en Eekels Technology in Hoogezand. Omdat de arbeidskrachten van deze toeleveranciers in of nabij Tolkamer resp. Hoogezand wonen, is opnieuw sprake van een consumptie-impuls: ook deze arbeidskrachten besteden een deel van hun loon in hun woonplaats. Als toeleveranciers hun onderdelen ook inkopen in hun eigen regio, wordt de loonimpuls nogmaals versterkt.

Op grond van deze uitkomsten kunnen we concluderen dat De Hoop, door haar exportoriëntatie en haar omvangrijke bestedingen binnen Nederland, voor onze economie meer betekent dan menigeen gedacht zou hebben.

Zeker zo opvallend is de uitkomst dat een aanzienlijk deel van de nationaal economische impuls die uitgaat van De Hoop, in de nabijheid van beide werven blijft. De Hoop Lobith en Foxhol zijn, ook in deze tijd waarin globalisering hoogtij lijkt te vieren, nog steeds sterk verbonden met de economie van de 'eigen' regio's. Die regio's kunnen de impuls van De Hoop goed gebruiken, gegeven de niet-onverdeeld gunstige situatie op het gebied van werkgelegenheid en welvaart.

Voegen we aan het bovenstaande toe dat De Hoop een gezonde onderneming is met een goed gevulde orderportefeuille, dan mogen we ervan uitgaan dat de positieve impuls zich in ieder geval ook in de nabije toekomst zal voortzetten. Voor beide vestigingsgemeenten en vestigingsprovincies reden te meer om Shipyard De Hoop te koesteren.

#13

DE HOOP ANNO 2014

'Scenic Gem' inland waterway cruise vessel.
Bouwnummer 463 (2014).
Archief De Hoop – Lobith

FLEXIBELE ORGANISATIE

Sinds begin jaren negentig zit De Hoop goed in het werk. Per jaar worden gemiddeld vijf tot negen speciale schepen gebouwd, zoals offshoreschepen, transportschepen en binnenvaartpassagiersschepen. Over de twee werven verdeeld, gebruikt De Hoop jaarlijks bij de bouw 5.000 tot 6.000 ton staal en 300 tot 500 kilometer elektrische kabels. De Hoop vaart een geheel eigen koers. De kern van het succes is het, in nauwe samenwerking met klanten, ontwerpen en bouwen van speciale en specialistische schepen met een hoge toegevoegde waarde. Volgens directeur-eigenaar Patrick Janssens kun je immers overal ter wereld schepen bouwen: "De prijsconcurrentie is enorm. Dat gevecht moet je niet aan willen gaan. Onze markt ligt in de bouw van custom-built-schepen voor specifieke marktsegmenten. Deze staan los van elkaar, waardoor het risico wordt gespreid."

De kracht van De Hoop zit in de manier van werken. De Hoop gaat projectmatig te werk en 'ademt' met de markt mee. Door de jarenlange ervaring op het gebied van engineering worden schepen zo slim en productievriendelijk mogelijk ontworpen, zodat enerzijds maximaal kan worden voldaan aan de wensen van de klant, én anderzijds de schepen veel efficiënter en sneller gebouwd kunnen worden. Dankzij het slimme ontwerp, in combinatie met de platte, flexibele organisatie, kan De Hoop vaak sneller leveren dan de concurrentie. De Hoop werkt zoveel mogelijk met vaste toeleveranciers en onderaannemers. Bij samenwerking wordt altijd gedacht aan de langere termijn. De mix van verschillende schepen, voor de binnenvaart en voor op zee, de variëteit in grootte en de diversiteit in functionele eisen en wensen, maakt het bouwen interessant. Waar een ander afhaakt, zegt De Hoop juist 'ja'.

GOEDE VOORUITZICHTEN

In 2012 nam de omzet voor het eerst sinds 1991 niet toe. Gezien de goede orderportefeuille zijn de perspectieven voor 2014 naar schatting gunstig. Met het voorhanden werk kan De Hoop drie jaar vooruitkijken. Volgens Patrick Janssens is het sterke punt van De Hoop niet alleen de goed behaalde omzetten. Even zo belangrijk is het feit dat de werf zo flexibel is en zowel een sterke groei als een forse daling aankan. In beide gevallen wordt winst gemaakt. Uit de resultaten van De Hoop blijkt dat haar productie sterk fluctueert. Vergelijk de productie in 2011-2012 met de productie in 2014 (zie ook het lijndiagram met omzet over 2007-2014 in hoofdstuk 12). Dit hoort bij de geschiedenis van de werf en nog meer bij de scheepsbouwsector in het algemeen. Bij De Hoop draait het niet alleen om omzet, maar zeker ook om de kwaliteit van de opdrachten.

Sinds Patrick Janssens de werf heeft overgenomen, is de rol van Johan Fasel, operationeel directeur, en Fré Drenth, technisch directeur, veranderd. De leiding van de werf ligt nu in handen van een driemanschap. Tevens wordt sinds de overname op de werf in Lobith in het nieuwe kantoor gewerkt (voorheen de kantine). Het nieuwe kantoor is ingericht als een kantoortuin, waardoor het kantoor laagdrempeliger is geworden en de onderlinge contacten makkelijker zijn geworden. Collega's horen en zien meer van elkaar, wat resulteert in meer onderlinge informatie. Behalve het kantoor, is ook de werf aangepakt. Enkele voorbeelden hiervan zijn het verharden van het terrein en het bouwen van een nieuw magazijn, met op de bovenverdieping een nieuwe kantine. Ondanks dat het moderniseren en onderhouden van de werf een continu proces is, is 'de grote opknapbeurt' van de werf zo'n drie jaar geleden afgerond.

OPDRACHT VOOR DRIE LUXUEUZE CRUISESCHEPEN VOOR AUSTRALISCHE REDER

De Hoop tekende in maart 2013 drie nieuwbouwcontracten met een Australische reder voor de 'Emerald Sky' (BN462), de 'Scenic Gem' (BN463) en de 'Emerald Star' (BN464). De Australische reder opereert in de binnenlandse cruisemarkt onder de merknamen Scenic Tours en Riva Waterways. De levering van de drie schepen stond gepland voor het cruiseseizoen van 2014; ze zijn inmiddels opgeleverd.

Scenic Tours is een particuliere Australische onderneming met personeel en bemanning uit alle delen van de wereld. Het bedrijf is wereldwijd actief en biedt honderden verschillende, georganiseerde vakantiereizen aan met vele exotische, binnenlandse en internationale bestemmingen. Riva Waterways is een nieuwe exploitant van riviercruiseschepen voor de Europese markt, opgericht door Scenic Tours in Australië. De werkzaamheden van de rederij zijn in april van dit jaar van start gegaan met de tewaterlating van de 'Emerald Sky'.

'Emerald Sky' en 'Emerald Star' zijn 135 meter lange riviercruiseschepen, ontworpen en gebouwd voor Riva Waterways. Het derde schip, 'Scenic Gem', is een 110 meter lang riviercruiseschip, bestemd voor Scenic Tours. De 135 meter lange schepen zijn voorzien van 91 hutten en bieden hotelaccommodatie aan 182 passagiers. Het schip is uitgerust met grote, luxe suites, waarvan de meeste de beschikking hebben over een balkon. Het exclusieve cruiseconcept is het eerste schip met een revolutionair middelgroot 6x4 meter zwembad. Het zwembad ligt in een multifunctionele ruimte aan de achterzijde van het schip, dat 's avonds kan worden omgebouwd tot een bioscoop met meer dan dertig zitplaatsen. 'Scenic Gem' vaart op de Franse rivier de Seine tot aan Honfleur. Dit vaargebied vraagt om een aantal speciale voorzieningen, waarvoor een compleet nieuw ontwerp nodig was. Het ontwerp volgde evenwel de stijl en de interieurstandaard van de vijfsterren Scenic Tours-vloot. Het schip is voorzien van vele luxe elementen en is de nieuwe standaard op de Seine.

'Emerald Star' inland waterway cruise vessel.
Bouwnummer 464 (2014).
Archief De Hoop – Lobith

Render 'Prince Job I' intermix - transmix vessel ANL. Bouwnummer 450 (2014). Archief De Hoop – Lobith

BREED SCALA AAN PRODUCTEN

Hoewel de werf een breed scala aan schepen bouwt, zoals kabelleggers, pontons, sleepboten, duwboten, tankers en containerschepen, lag de afgelopen jaren de nadruk op de bouw van schepen in twee categorieën: passagiersschepen en offshoreschepen. Bij de bouw van passagiersschepen gaat het met name om cruise- en dagpassagiersschepen die worden ingezet op de grotere Europese binnenwateren. Voor dit marktsegment behoort De Hoop, samen met Den Breejen in Hardinxveld-Giessendam en Neptune Werft in Rostock, thans een onderdeel van Meyer Werft in Papenburg, tot de absolute marktleiders. De cruiseschepen zijn sinds de beginjaren negentig luxueuzer geworden. Op de Rijn en de Donau varen tegenwoordig zo'n driehonderd cruiseschepen, waarvan ongeveer twintig procent door De Hoop is gebouwd.

Bij de bouw van offshoreschepen gaat het om een grote diversiteit aan schepen, die worden ontworpen voor een bepaald doel, bijvoorbeeld de bevoorrading van en het onderhoud aan offshore-installaties (zoals olie- resp. aardgasplatforms en windmolenparken), het inspecteren, onderhouden en repareren van bovengrondse en ondergrondse offshore-infrastructuur en bijzondere werkzaamheden in de productie (zoals 'well testing' en 'fracturing'). Voorbeelden van gebouwde schepen voor genoemde werkzaamheden zijn: platform supply vessels (PSV), diving support vessels (DSV), inspection maintenance repair vessels (IMRV) en offshore survey vessels (OSV). Deze markt is weliswaar veel groter dan de markt voor passagiersschepen, maar wordt binnen de scheepsbouw nog altijd als een nichemarkt gezien.

In aanbouw 'Prince Job I' intermix/ transmix Vessel. Bouwnummer 450 (2014). Archief De Hoop – Lobith

1880 1890

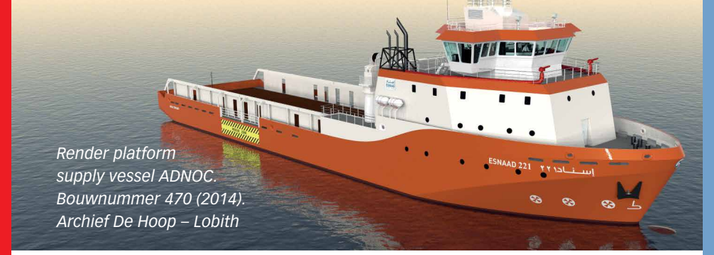
DE HOOP BOUWT INTERMIX/ TRANSMIX SCHIP VOOR NIGERIA

Shipyard De Hoop tekende begin 2014 de opdracht voor het ontwerp en de bouw van een intermix/transmix-schip voor Awaritse Nigeria Limited (ANL), de 'Prince Job I'(BN450). Het offshore service/support vessel zal voornamelijk worden ingezet in de offshore olievelden van Chevron voor het afvoeren van transmix-vloeistoffen. Dit zijn de bijproducten die ontstaan tijdens olie-exploitatie en olietransport via pijpleidingen.

De levering van de OSV staat gepland voor het laatste kwartaal van dit jaar. De korte levertijd is mogelijk door de unieke kennis en ervaring die De Hoop heeft met de bouw van dit soort werkschepen. De Hoop staat bovendien garant voor duurzame en milieuvriendelijke oplossingen bij het onwerpen van haar schepen. Efficiënte en moderne oplossingen zijn ontwikkeld om de productie en winning van offshore-energie te ondersteunen. Hoewel de eerste werkzaamheid van het schip voornamelijk bestaat uit het vervoeren van intermix/transmix-vloeistoffen, is het schip voor meerdere doeleinden ontworpen. Behalve als doelgericht (offshore) bevoorradingsschip, is het schip tevens geschikt voor het opruimen van olieverontreinigingen en een uiteenlopende reeks van offshore-inspectie-, -onderhouds- en -reparatiewerkzaamheden. Daarbij komt de volledige inzet van de kranen in combinatie met het grote werkdek tot zijn recht.

De 'Prince Job I' maakt gebruik van dieselelektrische voortstuwing om een grotere flexibiliteit en economische superioriteit te verkrijgen. De rompvorm is gebaseerd op een bewezen De Hoop-ontwerp. De generatoren bevinden zich op het hoofddek om grotere laadvolumes mogelijk te maken en de toegankelijkheid bij onderhoud te vergemakkelijken. Het DP2 schip biedt accommodatie aan 30 personen. De ladingtanks hebben een capaciteit van 800 kubieke meter, terwijl daarnaast 500 vierkante meter ruimte beschikbaar is voor deklading. Met een breedte van bijna 15,8 meter heeft het schip een draagvermogen van 2600 ton.

Om voldoende pompcapaciteit voor de vloeibare lading te bieden, is de romp van twee pompkamers voorzien: een in het achterschip (voor de voortstuwingsruimte) en een in het voorschip, direct achter de boegschroeven. Het gecombineerde vermogen van de pompen levert een capaciteit van 1000 barrels per uur. Voor het behandelen van de laadslangen en het laden of lossen van deklading, zijn twee knikarmkranen gemonteerd.



Render platform supply vessel ADNOC. Bouwnummer 470 (2014). Archief De Hoop – Lobith

ORDERPORTEFEUILLE

In 2014 wordt zowel in Foxhol als in Lobith de laatste hand gelegd aan de bouw van vijf fast supply intervention vessels (FSIV) voor de Mexicaanse Oliemaatschappij Pemex (BN455–459).

Deze schepen zijn snelle offshoreschepen met hybride voortstuwing en hebben een enorm laag brandstofverbruik. De FSIV worden ingzet om goederen of personeel snel af te kunnen zetten op booreilanden of windmolenparken.

Daarnaast is de werf in Foxhol recentelijk begonnen met de bouw van de eerste van een serie van tien platform supply vessels (PSV) voor Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC, BN470). ADNOC heeft voor deze opdracht offertes opgevraagd bij werven uit alle delen van de wereld. Het feit dat De Hoop de order wist binnen te halen, zegt iets over de kwaliteit van het bedrijf. Op de werf in Lobith wordt momenteel ook gewerkt aan een offshore survey vessel (OSV) voor Awaritse Nigeria Limited ('Prince Job I', BN450).

Daarnaast wordt een zogenoemd next generation PSV gebouwd voor Delta Logistics uit Trinidad ('Delta Admiral', BN460) en het twaalfde passagiersschip voor Lüftner ('Amadeus Silver II', BN461).

1960

DE HOOP WINT INTERNATIONALE TENDER VOOR ADNOC

In december 2013 tekende De Hoop een contract voor de levering, zowel het ontwerp als de bouw, van tien platform supply vessels aan Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC) in Nigeria. ADNOC is in 1971 in Abu Dhabi opgericht en is een van de grootste olie- en gasbedrijven ter wereld. ADNOC opende begin 2013 de inschrijving voor de opdracht. Om uitgenodigd te worden voor de internationale tender, moest De Hoop binnen ADNOC een toegestane toeleverancier zijn. Aangezien De Hoop voor ADNOC al state of the art PSV's had ontworpen die voldeden aan de strengste internationale operationele voorschriften en milieueisen, werd de Lobithse scheepswerf ook uitgenodigd.

De tenderprocedure begon met een technische prekwalificatieronde. Na de laatste commerciële selectieronde beloonde ADNOC de inspanningen van Shipyard De Hoop met het gunnen van de opdracht. De Hoop presenteerde het meest technisch geavanceerde ontwerp met zeer concurrerende leveringscondities. De schepen zullen in de offshore-olie-en gasvelden van de Verenigde Arabische Emiraten gaan opereren, onder de werkmaatschappij ESNAAD, onderdeel van de ADNOC Group. De PSV's gaan boor- en productieplatforms voorzien van boorvloeistof, brandstof, drinkwater en projectlading. Hoewel de schepen hoofdzakelijk zijn bestemd voor offshore bevoorradingsdoeleinden, kunnen de PSV's ook dienen als basis voor een breed scala aan andere offshore-ondersteunende diensten, zoals stand-by diensten en brandbestrijding. Het eerste schip (BN470) zal begin 2015 worden opgeleverd. De levering van de overige negen schepen wordt evenredig over bijna anderhalf jaar verdeeld. Met de overdracht van de laatste PSV's, zal deze opdracht eind 2016 worden afgerond. De bouw van de tien schepen wordt verdeeld over De Hoop Lobith en De Hoop Foxhol.

Transport Sectie platform supply vessel ADNOC. Bouwnummer 470 (2014). Archief De Hoop – Lobith

2014

2000 2020 2030

HET BOUWPROCES ANNO 2014

Het bouwproces op de werf doorloopt in grote lijnen vier afdelingen: de engineerings-, de inkoop-, de sectiebouw/las- en de timmerafdeling.

DE ENGINEERINGSAFDELING

De Hoop is gespecialiseerd in custom-built schepen. De kracht van de werf ligt in het vermogen om zeer efficiënte schepen te ontwerpen, die uitermate geschikt zijn voor de taak en het gebied waarvoor ze zijn ontwikkeld, zonder onnodige toevoegingen. Het gehele proces van ontwerp tot en met bouw vereist een creatieve en innovatieve aanpak. Een aanpak die ondersteund wordt door een gedegen kennis van de klant, de nieuwste ontwikkelingen en mogelijkheden binnen de industrie. Sinds 1991 is er op de werf geen ontwerp van een ander gebouwd. Op de engineeringsafdeling werken momenteel zeventien vaste krachten, zes ingehuurde krachten en nog vijf krachten op afstand.

De Hoop heeft alle disciplines in huis om de gehele engineering van het schip zelf te ontwikkelen: van het staalwerk, de scheepsleidingen en het timmerwerk tot de productinformatie. De orderportefeuille bestaat op dit moment uit 23 schepen. Deze schepen vergen meer engineeringswerk dan de eigen afdeling aankan. De staaltekeningen worden daarom uitbesteed. De hoofdconstructie wordt door de engineeringsafdeling getekend, de detaillering wordt, onder begeleiding van De Hoop, uitbesteed.

Het ontwerpen gebeurt volgens projectmanager Rick Tempelman met de computer: “De productie van de boten daarentegen gebeurt, op de brandmachine na, nog niet met computers. In de toekomst komen er misschien wel lasrobots, maar dat moment lijkt nog ver weg. Het ontwerp bestaat nu nog uit losse informatiedragers. Ook dat zal in de toekomst veranderen. Het wordt dan een allesomvattende database waar iedereen op de werf de nodige informatie in kan stoppen en uit kan halen.”

DE INKOOPAFDELING

Ate de Vries doet bij De Hoop de inkoop van staal tot motoren, pompen en elektrische installaties. Kortom, alles wat nodig is om een volwaardig schip te kunnen bouwen. De inkoopafdeling krijgt de tekeningen of specificaties van de afdeling engineering en op basis daarvan worden de aanvragen uitgezet. De afdeling inkoop wordt bemand door De Vries, maar door de goed gevulde orderportefeuille wordt hij momenteel bijgestaan door Ben Grob.

In hoofdzaak worden er twee typen schepen gebouwd: passagiers- en offshore schepen. Een passagiersschip bevat minder staal, maar vergt daarentegen meer afwerking. Het schip is luxer en vraagt om een andere inkoop. Het staal wordt op specificatie besteld. De Hoop heeft zelf geen staal op voorraad. Vroeger, zo’n twintig jaar geleden, werd staal uit walsing gekocht. Dat waren platen met de gewenste afmetingen. Nu koopt De Hoop staal uit voorraad met standaardmaten. Dit is binnen een week in huis; uit walsing duurde het zo’n zes weken.

DE SECTIEBOUW/LASAFDELING

Schepen worden in gedeelten, zogenaamde secties gebouwd. In een van de hallen worden eerst de verschillende onderdelen zoals spanten, wanden en profielen in elkaar gezet. Deze secties, elk zo’n 30 ton, worden daarna naar buiten getakeld en aan elkaar gelast.

Het werken op de afdeling sectiebouw lijkt volgens Frank Heimen op puzzelbouw: “Allereerst komen de losse platen binnen. Deze worden door de brandsnijmachine op maat gemaakt. De spantlijnen en de lijnen van de langsbalken worden op de platen gespoten en genummerd. De nummers corresponderen met die op de balken.”

Als de platen en balken klaar zijn, worden ze in rekken gelegd, waar de sectiebouwers ze ophalen. De sectiebouwers zetten de puzzels in elkaar. Ze zorgen ervoor dat alles waterpas op de goede plek komt te staan en zetten de platen en balken vast. De platen worden aan elkaar gehecht, zodat het een groot plaatveld wordt. Daarop komen vervolgens de langsbalken, die in de lengte van het schip komen te liggen. De wrangen, ook wel dragers genoemd, worden in de breedte van het schip gelegd. Daarna worden de huiden, de zijkanten van het schip, en de schotten erop gezet en vast gelast. Daartegenaan komen de knieën, zodat de schotten blijven staan. De knieën zijn voor de stevigheid. De sectiebouwers zetten alles met kleine hechten vast, maar lassen niet. Ze zorgen dat de secties voldoende vast staan.

De secties worden meestal ondersteboven gebouwd. Wanneer alles op zijn plek staat, komen de lassers. Het lassen gebeurt overigens in dezelfde ruimte. Als alle onderdelen aan elkaar gelast zijn, wordt de sectie gekanteld.

Daarna kan de sectie naar de helling, waar de andere stukken van het schip ertegenaan worden gezet. De tijd die hiervoor nodig is, verschilt per sectie en varieëert van een week tot een maand of anderhalf.

Voor cruiseschepen wordt dunner materiaal gebruikt dan voor werkschepen. Daar is makkelijker mee te werken. Bij bevoorradingsschepen zijn de huiden vaak dikker, evenals de wrangen en de langsbalken.

DE TIMMERAFDELING

De timmerafdeling is eveneens onderdeel van de scheepswerf. Aan het begin van het jaar werkten er vijftien mensen aan eigen personeel en werden 65 mensen ingehuurd. De timmerafdeling verzorgt alle timmerwerkzaamheden binnen de schepen: de wanden, de vloeren en de plafonds. Het is geen massaproductie: de aankleding van het interieur – kasten, bedden, vloerbedekking en gordijnen – wordt uitbesteed. Momenteel heeft de timmerafdeling niet de capaciteit om al het timmerwerk zelf te doen. Als het rustiger is, is er meer ruimte voor productiewerk.
Volgens afdelingsbaas Henk Buurkes werd een halve eeuw geleden een jaar over een schip gedaan: “In de tussentijd werden alvast meubels voor de andere schepen getimmerd. Destijds waren 45 timmerlieden in vaste dienst. Nu volgen de opdrachten elkaar snel op. Bovendien moeten de schepen tegenwoordig sneller klaar zijn. Vaak ligt de vertrekdatum voor de eerste reis van een cruiseschip al vast.”
Foxhol heeft geen timmerlieden in dienst. Daar gebeurt het timmerwerk aan de werkschepen door ingehuurde krachten.
Voor passagiersschepen gaat een team van Tolkamer naar Foxhol.
Op het moment dat een opdracht binnen is, worden de tekeningen gemaakt. De timmerafdeling moet wachten tot het casco af is. Eerst worden de buitenramen met hout dichtgezet. Het glas komt er pas later in. Als de buitenramen dicht zijn, worden de wanden uitgezet met de raambakken. Daarna kunnen de vloeren worden gesmeerd.

DE HOOP TEST EERSTE HYBRIDE FSIV

De Hoop rondde eind juli 2014 de proefvaart af met de 'Karina' (BN455), de eerste van een serie van zeven nieuw ontworpen hybride fast supply intervention vessels (FSIV), die De Hoop voor het Mexicaanse staatsoliebedrijf Pemex bouwt. De schepen zijn ontwikkeld voor het gecombineerde transport van passagiers en deklading naar offshore-olievelden in de Golf van Mexico.

Typisch voor het ontwerp van De Hoop is de focus op 'snelheidsbehoud' in plaats van 'topsnelheid'. Waar andere FS(I)V's een hogere topsnelheid hebben, die bij een zwaardere belading terugloopt, behoudt de deplacementsromp van De Hoop zijn snelheid, ongeacht de diepgang of het gewicht van de lading. De twee schroeven van de hybride 'Karina' kunnen dieseldirect of dieselelektrisch worden aangedreven. Wanneer bij langzaam varen vol gas wordt gegeven, schakelt het powermanagementsysteem binnen enkele seconden automatisch over van de dieselelektrische naar de dieseldirecte modus. Dit zorgt voor een snelle acceleratie.

De Hoop heeft deze 55 x 9 meter FSV speciaal ontworpen met de stringenste milieueisen voor ogen. Een van de belangrijkste ontwerpvoorwaarden voor het unieke hybride dieselelektrisch/ dieseldirect aangedreven schip was daarom een zeer laag brandstofverbruik. Brandstofbesparingen zijn onder andere bereikt door het aanbrengen van een bulbsteven en de (optionele) Hull Vane. De Hull Vane, ontwikkeld door Van Oossanen Naval Architects, bestaat uit een vast vleugelprofiel, gepositioneerd onder de romp achter de roeren en gemonteerd op uithouders. Bij deze FSIV kan hierdoor, afhankelijk van de snelheid, een extra reductie van 12 tot 15 procent in het benodigde vermogen worden gerealiseerd. Vooral bij hogere snelheden van het schip en toenemende golfhoogten komt de Hull Vane volledig tot zijn recht. Een aanvullende aangename eigenschap van de Hull Vane is de stabiliserende werking bij het varen tegen de golven in.

Het schip biedt dagaccommodatie aan totaal honderd (zittende) passagiers. De passagiersaccommodatie is geplaatst op een kwart van de scheepslengte achter de boeg, waar de versnellingen het laagst zijn. Ook bij de ontwikkeling van dit technisch geavanceerde vaartuig kwamen de kennis en ervaring op het gebied van luxe cruiseschepen bij het ontwerpen van de hoogwaardige accommodatie van pas. Dit heeft, onder andere, geresulteerd in bijzonder lage geluids- en trillingsniveaus.

Als de vloeren erin liggen, worden dek voor dek de wanden gezet. En zo komen we langzamerhand in de openbare ruimtes, zoals de salon en het restaurant. Dan zijn we inmiddels toe aan de afwerking van het schip. Er zitten nog veel werkzaamheden tussen, maar in grote lijnen verloopt het timmerwerk op deze manier op de passagiersschepen. Op een bevoorradingswerkschip is dat overigens niet veel anders, maar dan in het klein. Op deze schepen zit over het algemeen iets minder druk. De klus wordt begonnen met de eigen ploeg en langzamerhand komen er mensen van buitenaf bij. Zo wordt het geheel afgebouwd. Op het laatst zijn alleen de eigen mensen nog aan het werk.

TOEPASSING VAN DE NIEUWSTE TECHNOLOGIEËN

Shipyard De Hoop loopt voorop met het toepassen van de nieuwste technologieën aan boord van schepen. Dat geldt niet alleen voor cruiseschepen, maar ook voor de diverse offshoreschepen. Zoals de nieuw ontwikkelde fast supply intervertion vessels voor PEMEX, die worden voorzien van hybride voortstuwing met LNG als brandstof, en de multifunctionele offshore support vessel (OSV) voor SeaMar Subsea BV in Den Helder, die speciaal is ontworpen om aan strenge milieueisen te voldoen en ondersteuning biedt aan de offshore-olie- & gasmarkt en duurzame energiemarkten.

De Hoop investeert voortdurend in ontwerpen en experimenteert met rompvormen langs de grenzen van natuurwetten. Een uitzonderlijk geavanceerde brandsnijmachine speelt in de nieuwbouw een hoofdrol. De machine is uniek in de wereld, functioneert overeenkomstig en geeft Shipyard De Hoop in combinatie met hoogwaardige technologie, een ijzersterke positie in scheepsbouwcompetitie.

'Karina' fast supply intervention vessel. Bouwnummer 455 (2014). Archief De Hoop – Lobith

"GRAPPIG GENOEG KWAM IK IN MIJN JEUGD, WANNEER IK BIJ MIJN NEEF LOGEERDE, VAAK LANGS DE WERF EN DACHT: HIER GA IK NOOIT WERKEN"

RICK TEMPELMAN

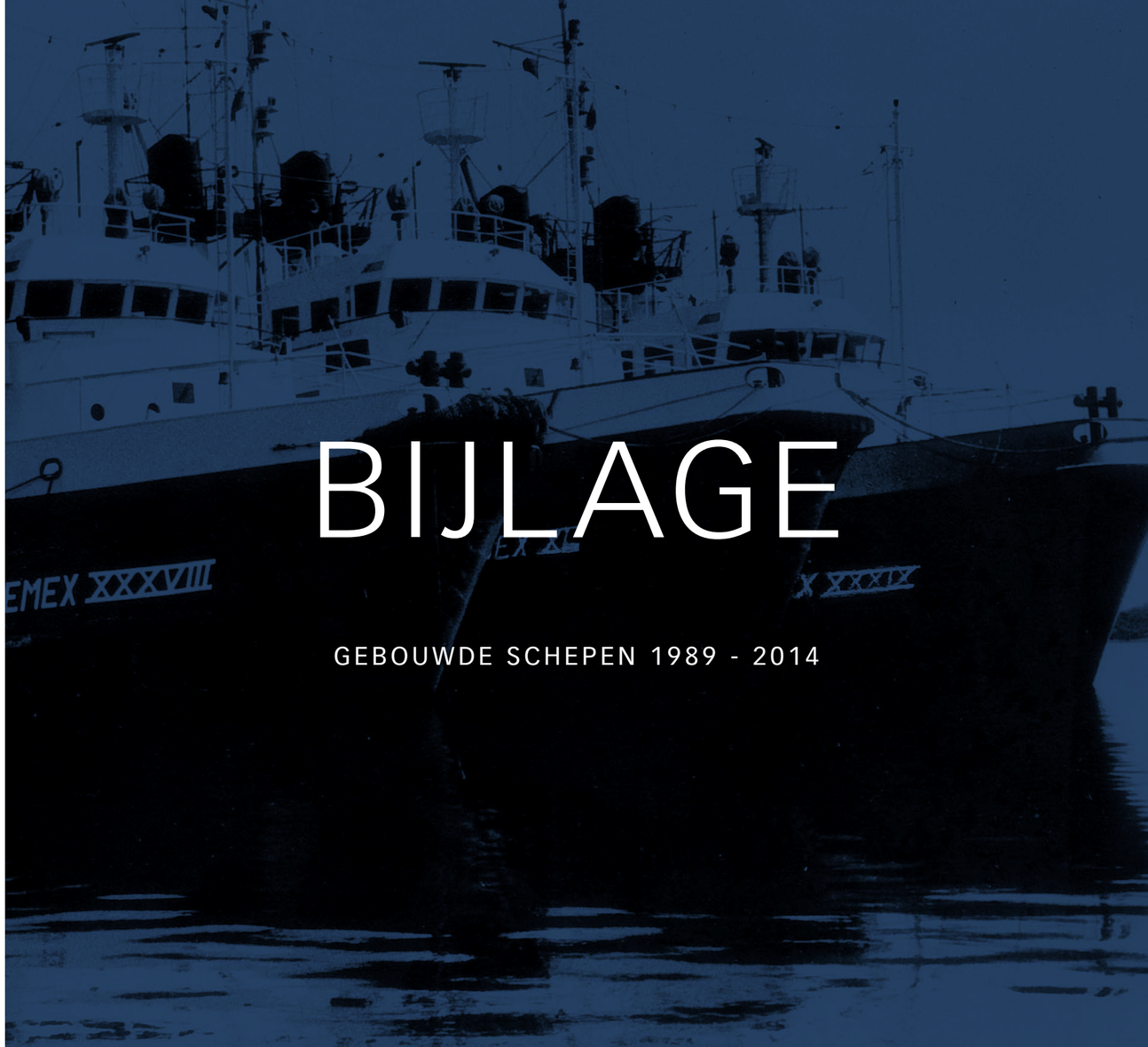
RICK TEMPELMAN

Rick Tempelman (1974) is in Meppel geboren. Hij studeerde Scheepsbouwkunde aan de Technische Universiteit Delft. In 1997 is hij afgestudeerd. "Na mijn studie heb ik een jaar gewerkt in Schiedam bij Huisman Itrec, een bedrijf dat gespecialiseerd is in zware kranen. Vervolgens ben ik aan de slag gegaan bij Scheepswerf Peters in Kampen, waar ik tijdens mijn studie stage had gelopen. Bij Peters heb ik bijna tien jaar gewerkt. Ik hield me daar bezig met het ontwerpen van schepen.

In 2007 leerde ik mijn huidige vriendin kennen, die in Zevenaar woonde. Daar ik indertijd toe was aan een nieuwe uitdaging en ik de oud-directeur van Foxhol kende, werd ik geïntroduceerd bij de huidige directie. In 2007 ben ik bij De Hoop Lobith begonnen. Ik kende het bedrijf overigens al veel langer. Mijn oom en tante wonen in Tolkamer. Grappig genoeg kwam ik in mijn jeugd, wanneer ik bij mijn neef logeerde, vaak langs de werf en dacht: hier ga ik nooit werken. Wat een oude troep.

In 2007 kreeg ik een rondleiding bij De Hoop en zag ik dat de werf wel iets anders in elkaar zat dan ik had gedacht. Een kraan hoeft niet te glimmen om zijn werk goed te kunnen doen. In Tolkamer zijn alle voorwaarden voor een goed product aanwezig. We werken internationaal. De klanten lopen uiteen van Nederland, Australië en Nigeria tot Mexico, Trinidad en Oostenrijk. Het was een zeer interessante stap voor mij van een werf die alleen droge-lading schepen maakt, naar Shipyard De Hoop. Bij De Hoop maken we een breed pallet aan schepen: van cruiseschepen en bevoorradingsschepen tot een accommodatiemodule op een voormalig afzinkbare bok."

1880 1890 1900 1910 1920 1930 1940 1950 1960 1970 1980 1990



BIJLAGE

GEBOUWDE SCHEPEN 1989 - 2014

GEBOUWDE SCHEPEN 1989-1921

BOUWNR.	NAAM	TYPE	LGT X BR X HLT	OPLEVERING
1	Johanna	tjalk	25 x 4,7 x 2,2	1889
2	Der Fasan	zeilaak	25 x 4,7 x 1,8	1890
3	Stadt Emmerich	sleepkaan	70 x 9,0 x 2,3	1890
4	Hermina Clara	zeilaak	26 x 4,2 x 1,7	1891
5	Elisabeth	sleepkaan	71 x 9,5 x 2,1	1890
6	Die Gebrüder	zeilaak	14 x 2,9 x 1,1	1891
7	Henriëtte	hagenaar	21 x 4,5 x 1,5	1891
8	Karl	sleepkaan	71 x 9,5 x 2,3	1891
9	Louise Amalia	zeilaak	25 x 4,8 x 1,7	1891
10	Elise	zeilaak	22 x 4,5 x 1,7	1891
11	Dankbaarheid	zeilaak	29 x 5,2 x 1,7	1891
12	De Jonge Willem	zeilaak	25 x 4,8 x 1,7	1891
13	Johanna	zeilaak	32 x 5,5 x 1,8	1892
14	De Vrouw Clara	zeilaak	20 x 4,8 x 1,8	1892
15	Gutenfels von Caub	sleepkaan	70 x 2,3 x 2,3	1892
16	Katharina	sleepkaan	60 x 8,3 x 2,1	1892
17		ponton	12 x 4,0 x 2,0	1892
18	Hubert Joseph	sleepkaan	73 x 9,6 x 2,4	1892
19	De Vrouw Catharina	hagenaar	18 x 3,6 x 1,3	1893
20	Libertha	zeilaak	17 x 3,6 x 1,3	1892
21	Magdalena	sleepkaan	50 x 7,8 x 1,9	1893
22		ponton	16 x 4,5 x 2,4	1893
23	Zelden tijd zonder strijd	hagenaar	18 x 3,6 x 1,4	1893
24	Patronin von Franken	sleepkaan	44 x 6,9 x 1,5	1893
25	Geschwisterliebe	sleepkaan	47 x 7,0 x 1,7	1893
26	Gloria Patri	sleepkaan	48 x 7,2 x 1,9	1893
27	Honora Parentes	sleepkaan	49 x 7,3 x 1,8	1893
28	Aleida I	hagenaar	20 x 4,3 x 1,4	1893
29	Der Junge Gerhard	zeilaak	14 x 3,4 x 1,1	1894
30	Else	sleepkaan	73 x 10 x 2,1	1893
31		ponton	9 x 3,5 x 0,9	1893
32	Twee Gebroeders	hagenaar	27 x 4,9 x 1,6	1894
33	Karl Schroers 18	sleepkaan	81 x 11 x 2,5	1894
34	Aleida II	hagenaar	32 x 6,2 x 1,8	1894
35	Friedrich Katharina	sleepkaan	52 x 7,5 x 1,9	1894
36	Gebr, Röchling	sleepkaan	80 x 11 x 2,4	1894
37		veerpont	12 x 3,5 x 1,1	1894
38		ponton	14 x 4,0 x 2,2	1894
39	Roswaard I	hagenaar	17 x 3,8 x 1,1	1895
40	De Hoop	hagenaar	18 x 3,6 x 1,3	1895
41		veerpont	15 x 4,3 x 1,1	1895
42	Karl Wilhelm	sleepkaan	52 x 7,5 x 1,9	1896
43	Stella	hagenaar	18 x 3,8 x 1,3	1896
44	Maria	sleepkaan	45 x 6,5 x 1,4	1896
45	Geertruida	Rijnschip	23 x 4,5 x 1,7	1897
46	Aleida III	hagenaar	34 x 5,6 x 2,0	1897
47	Katharina	hagenaar	18 x 3,8 x 1,1	1897
48		olietanker	19 x 5,0 x 1,3	1897
49	Wilhelmina	hagenaar	17 x 3,6 x 1,1	1897
50	Allegonda	hagenaar	26 x 4,1 x 1,7	1898
51	Allegonda	sleepkaan	32 x 5,5 x 1,8	1898
52	Maria Katharina	sleepkaan	77 x 10 x 2,4	1898
53		veerpont	13 x 3,9 x 1,1	1898
54	Josef	zeilaak	35 x 5,9 x 1,9	1898
55	Wilhelmina Johanna sleepkaan		78 x 10 x 2,4	1898
56	Taventa	sleepkaan	38 x 5,8 x 1,4	1898
57	Eintracht	sleepkaan	73 x 9,8 x 2,1	1897
58	Gustav und Frieda	sleepkaan	60 x 8,5 x 1,8	1898
59	Marie	hagenaar	18 x 3,6 x 1,3	1898
60		ponton	11 x 4,5 x 1,0	1898
61	Paul I		21 x 4,0 x 1,6	
62	Aleida Jacoba I		21 x 4,0 x 1,6	
63	Paul II		23 x 4,1 x 1,7	
64	Aleida Jacoba II		23 x 4,1 x 1,7	
65	Hendrina Mechtilda		17 x 3,6 x 1,1	
66	Netty		17 x 3,6 x 1,1	
67	Katharina Anna		78 x 10 x 2,3	
68	Frederik		23 x 4,1 x 1,7	
69	Bertha	Neckarschip	46 x 6,6 x 1,6	
70	Richard Schaüffeln	Neckarschip	43 x 9,5 x 1,2	
71		ponton	14 x 4,0 x 2,4	
72	Elisabeth	Rijnschip	78 x 10 x 2,4	
73	Armin	Rijnschip	78 x 10 x 2,3	1899
74	Johanna Katharina	Neckarschip	46 x 6,6 x 1,6	1899
75	Wilhelm Heinrich	Neckarschip	44 x 6,5 x 1,3	1899
76	Johann Karl	Rijnschip	78 x 10 x 2,3	1899
77	Gustav Adolf	Neckarschip	41 x 5,9 x 1,1	1899
78	Maria Magdalena	Neckarschip	47 x 7,1 x 1,8	1899
79	Sooneck I	Moezelschip	31 x 4,8 x 1,1	1899
80	Heinrich & August	Rijnschip	78 x 10 x 2,3	1900
81	Eugen	Neckarschip	44 x 6,5 x 1,3	1900
82	Hermann Heinrich	Rijnschip	78 x 10 x 2,4	1900
83	Wilhelmina		40 x 6,5 x 2,1	1900
84	Theodora Katharina		37 x 6,2 x 2,1	1900
85		veerpont	12 x 3,5 x 1,0	1900
86	Emil-Elise	Rijnschip	73 x 9,9 x 2,4	1901
87	Helene		31 x 5,0 x 1,3	1901
88	Maurik		22 x 4,1 x 1,6	1901
89	Nellie Christine	Rijnschip	80 x 10 x 2,3	1901

BOUWNR.	NAAM	TYPE	LGT X BR X HLT	OPLEVERING
90	Dietrich II		16 x 3,8 x 1,2	1901
91	Fritz	Rijnschip	78 x 10 x 2,4	1901
92	Ada	Rijnschip	78 x 10 x 2,4	1901
93	Sooneck II	Moezelschip	34 x 5,0 x 1,3	1901
94	Gerhard	Rijnschip	70 x 9,6 x 2,3	1901
95	Hendrika		23 x 4,4 x 1,7	1902
96	Emma Wilhelmina	Rijnschip	78 x 10 x 2,4	1902
97	Gebrüder		19 x 3,8 x 1,2	1902
98	Die Hoffnung	Rijnschip	78 x 10 x 2,4	1902
99	Präsident Steyn	Rijnschip	78 x 10 x 2,4	1902
100	Arnoldus	Rijnschip	78 x 120 x 2,5	1902
101	Friso	zeilschip	32 x 6,0 x 2,0	1903
102	Barbara I		20 x 3,4 x 1,3	1903
103	Wilhelmina		21 x 4,0 x 1,6	1903
104	Mosella		14 x 3,0 x 1,1	1903
105	Urania		44 x 7,3 x 2,5	1903
106	Flora		16 x 4,0 x 1,2	1903
107	Dillenburg		24 x 4,3 x 1,7	1903
108	Argo	Rijnschip	78 x 10 x 2,3	1903
109	Theodoor		18 x 3,7 x 1,3	1903
110	Twee Gebroeders		25 x 5,0 x 2,0	1903
111	Burg Lahneck	Lahnschip	34 x 5,2 x 1,6	1904
112	Wilhelm Gertrud	Rijnschip	70 x 9,5 x 2,2	1904
113		ponton	14 x 4,5 x 2,3	1904
114	Henriëtte	Rijnschip	73 x 9,6 x 2,3	1904
115	Gerda Schroer	Rijnschip	78 x 10 x 2,4	1904
116	Prinz Friedrich Karl	Rijnschip	71 x 9,5 x 2,1	1904
117	Gretchen	Rijnschip	78 x 10 x 2,4	1904
118	Nimrod	visaak	16 x 3,3 x 0,8	1904
119	Vesalia	Rijnschip	52 x 7,5 x 1,9	1905
120	Morgenröthe	Lahnschip	34 x 5,3 x 1,8	1905
121	Lahntal	Lahnschip	34 x 5,3 x 1,6	1905
122	Wenceslaus	Rijnschip	50 x 7,5 x 2,2	1905
123	Freiherr von Stein	Rijnschip	88 x 10 x 2,7	1905
124	Heinrich	Rijnschip	78 x 10 x 2,4	1905
125	Ver,Frankf,Red 28	Rijnschip	83 x 10 x 2,5	1905
126	Troubadour	Rijnschip	78 x 10 x 2,4	1905
127	Gebr, Joho	Rijnschip	80 x 11 x 2,4	1906
128	Frieda & Kätchen	Rijnschip	72 x 10 x 2,4	1906
129	Heinrich & Frieda	Rijnschip	70 x 9,5 x 2,2	1906
130	Johanna Wilhelmina	spits	48 x 6,6 x 2,1	1906
131	Katharina		38 x 6,0 x 1,3	1906
132	Fendel 60	Rijnschip	85 x 11 x 2,5	1907
133	Paula	Rijnschip	70 x 9,5 x 2,2	1907
134	Dora	spits	46 x 7,0 x 2,2	1907

BOUWNR.	NAAM	TYPE	LGT X BR X HLT	OPLEVERING
135	Alt Heidelberg	Rijnschip	70 x 9,5 x 2,2	1907
136	Lehnkering 13	D,E,K,schip	67 x 8,2 x 2,3	1908
136a	Lehnkering 14	D,E,K,schip	67 x 8,2 x 2,3	1908
137	Maria Josephina	Rijnschip	85 x 11 x 2,7	1908
138	Spessart	Neckarschip	47 x 7,0 x 1,5	1908
139	Dina	Rijnschip	65 x 9,0 x 2,1	1908
140	Else Gertrud	Rijnschip	78 x 10 x 2,4	1908
141	Hertha	Rijnschip	65 x 9,0 x 2,1	1909
142	Unrast I	Rijnschip	78 x 10 x 2,4	1909
143	Johannes	lichterschip	24 x 4,5 x 1,2	1909
144	Augusta	lichterschip	24 x 4,5 x 1,2	1909
145	Ruhrtal	Rijnschip	84 x 10 x 2,5	1909
146	Frohsinn	Rijnschip	78 x 10 x 2,4	1909
147	Gerhard Heinrich	Rijnschip	84 x 10 x 2,5	1909
148	Otto Heinrich II	Rijnschip	80 x 10 x 2,4	1909
149	Clara & Eva	Rijnschip	73 x 9,7 x 2,4	1910
150	Anna Friedrich	Rijnschip	84 x 10 x 2,5	1910
151	Flora	grindaak	12 x 3,8 x 1,0	1910
152		ponton	7 x 2,5 x 1,0	1910
153	Theosus	Rijnschip	50 x 7,5 x 2,2	1910
154		brugschip	16 x 4,7 x 1,4	1910
155		ponton	16 x 5,0 x 2,5	1910
156	Curt	Oderschip	55 x 8,0 x 2,1	1911
157	Fendel 76	Rijnschip	71 x 9,4 x 2,2	1911
158	Kätchen	Neckarschip	46 x 6,8 x 1,2	1911
159	Richard	Neckarschip	46 x 6,8 x 1,3	1911
160	Heinrich Theodor	Neckarschip	46 x 6,8 x 1,2	1911
161	Ludwig	Neckarschip	46 x 6,8 x 1,4	1911
162	Anna	Neckarschip	46 x 6,8 x 1,4	1911
163	Susanna	Neckarschip	46 x 6,9 x 1,4	1911
164	Yvonne 20	Kempenaar	50 x 6,6 x 2,2	1912
165	Cécile 19	Kempenaar	50 x 6,6 x 2,2	1912
166	Emilie 23	Kempenaar	50 x 6,6 x 2,2	1912
167	Agatha 24	Kempenaar	50 x 6,6 x 2,2	1912
168	Helen von Dorsten	Rijnschip	65 x 9,0 x 2,2	1912
169	St,Antonius	Sambreschip	47 x 5,0 x 2,3	1912
170	Lilly 49	Kempenaar	50 x 6,6 x 2,2	
171	Alice 50	Kempenaar	50 x 6,6 x 2,2	
172	Jeanne	Kempenaar	50 x 6,6 x 2,3	1913
173	Thilla	Kempenaar	50 x 6,6 x 2,3	1913
174	Jakob Katharina	Rijnschip	78 x 10 x 2,4	
175	Yvonne	Kempenaar	50 x 6,6 x 2,3	
176	Gertrud Wilhelmina	Rijnschip	65 x 9,0 x 2,1	
177	in aanbouw	Rijnschip	70 x 9,4 x 2,3	1914
178	in aanbouw	Rijnschip	72 x 9,7 x 2,3	1914

BOUWNR.	NAAM	TYPE	LGT X BR X HLT	OPLEVERING
179	in opdracht	Rijnschip	70 x 9,4 x 2,2	
180	in opdracht	Rijnschip	70 x 9,4 x 2,2	
181	in opdracht	Rijnschip	65 x 9,0 x 2,1	
182	in opdracht (Bayern 31)	Rijnschip	70 x 9,4 x 2,1	1916
183	in opdracht (Bayern 32)	Rijnschip	70 x 9,4 x 2,1	1916
184	in opdracht	Rijnschip	65 x 9,0 x 2,1	
185	in opdracht	Oderschip	55 x 7,7 x 1,7	
186	in opdracht	Rijnschip	60 x 8,5 x 2,0	
187	Wilhelminapolder	coaster	180 x 28 x 14	1916
188	Berenice	coaster	250 x 36 x 16	1919
189	Carna	coaster	260 x 39 x 18	1921
190	Astrea	coaster	260 x 39 x 18	1920
191	Rhea	coaster	260 x 30 x 18	1921
192	Grangesberg	coaster	385 x 50 x 29	1921
193	Tenbergen	coaster		1921

GEBOUWDE SCHEPEN 1922-1932

WERF PANNERDEN

1		Olietankschip		1923
2		Sleepkaan	67 x 8,2 x 2,35	1925
3		Onderlosser	24 x 5,30 x 2	1925
4		Idem		1925
5	Stroomvaart 11	Sleepkaan	80 x 9,50 x 2,50	1925
6	Stroomvaart 12	Idem		1925
7	Stroomvaart 13	Idem		1925
8	Herman Heinrich	Sleepkaan	67 x 8,20 x 2,50	1926
9	Elize Helene	Idem		1926
10	Hoffnung	Sleepkaan	43 x 6,20 x 1,20	1926
11	Emma	Sleepkaan	67 x 8,20 x 2,50	1926
12	Jean	Onderlosser	29,20 x 5,75 x 1,95 m	1926
13	Lucien	Idem		1926
14	Fleiss	Sleepkaam	58 x 7,50 x 2,10	1927
15	Treue	Idem		1927
16	Johanna	Sleepkaan	67 x 8,20 x 2,50	1927
17	Ernst Halm	Motorboot	29 x 5,00 x 3,50	1927
18	Hubertina Agnes	Sleepkaan	58 x 7,50 x 2,35	1927
19	M.U.Z. 1102	Oplosserbak	42 x 8,00 x 2,15	1928
20	M.U.Z. 1104	Idem		1928
21	M.U.Z. 1103	Idem		1928
22	M.U.Z. 1105	Idem		1928
23	M.U.Z. 1107	Idem		1928
24	M.U.Z. 1108	Idem		1928
25	M.U.Z. 1110	Idem		1928
26	M.U.Z. 1109	Idem		1928
27	M.U.Z. 1111	Idem		1928
28	Lenchen	Sleepkaan	67 x 8,20 x 2,35	1928
29	Valuas	Sleepkaan	67 x 8,20 x 2,35	1928
31	Trio	Sleepkaan	67 x 8,20 x 2,36	1929
36	Hendrik	Sleepschip	54 x 7,15 x 2,40	1929
38	Batauer	Sleepschip	54 x 7,35 x 2,40	1929
42	Regina Coeli	Sleepschip	54 x 7,15 x 2,40	1929
43	Francisca	Sleepschip	54 x 7,15 x 2,40	1930
45	Presto	Kempenaar	50 x 6,60 x 2,50	1930
46	Largo	Idem		1930
49	Matador	Kempenaar	50 x 6,60 x 2,50	1930
55		Spits	38,75 x 5,05 x 2,40	1930
56		Idem		1930
57		Idem		1931
64		Idem		1931
65		Idem		1931
66		Idem		1931

WERF LOBITH

30	Prudentia	Sleepkaan	67 x 8,20 x 2,50	1928
32	Ernst Halm	Motorboot	29 x 5,08 x 1,70	1929
33	Antonius	Sleepkaan	67 x 8,20 x 2,35	1929
34	Tatjana	Sleepkaan	67 x 8,20 x 2,36	1929
35	Cor	Sleepschip	42 x 6,30 x 2,00	1929
37	Arcana	Motorsleepkaan	67 x 8,20 x 2,40	1929
39	Rheingold	Sleepschip	57 x 8,20 x 2,40	1929
40	Cambrinus	Sleepschip	67 x 8,20 x 2,40	1929
41	Marga 111	Sleepschip	67 x 8,20 x 2,50	1930
44	Alfons	Kempenaar	50 x 6,60 x 2,50	1930
47	Toreador	Kempenaar	50 x 6,60 x 2,50	1930
48	Adagio	Kempenaar	50 x 6,60 x 2,50	1930
50		Kempenaar	50 x 6.60 x 2,50	1931
51		Idem		1932
52	Trude	D.E.K. Schip	67 x 8,20 x 2,35	1930
53	Pieternella	Idem		1930
54	Juliana	Idem		1930
58		Spits	38,75 x 5,05 x 2,40	1931
59		Idem		1931
60		Idem		1931
61		Idem		1932
62		Idem		1932
63		Idem		1932

GEBOUWDE SCHEPEN TIJDENS BEZETTING

BOUWNR.	TYPE	OPLEVERING
169	GPM Schip	1942
170	Idem	1942
171	Idem	1942
172	Stoomsleepboot	1944
173	GPM Schip	1943
174	Idem	1943
174	Idem	1943
175	Idem	1943
176	Idem	1943
177	Idem	1943
178	Idem	1943
179	Idem	1943
180	Idem	1943
181	Idem	1943
182	Idem	1943
183	Idem	1943
184	Motorviskotter	1944
185	Motorviskotter	1945
186	GPM Schip	1941 - geannuleerd
187	Motorviskotter	1941 - geannuleerd
188	Motorviskotter	1941 - geannuleerd
189	L. Boot	1944
190	Idem	1944
191	Idem	1944
192	Idem	1944
193	Idem	1944
194	Idem	1944
195	Idem	1944
196	Idem	1944
197	Idem	1944
198	Idem	1944
199	Idem	1944
200	Idem	1944
201	2 portaalkranen	1944

'Finn Trader' vrachtschip.
Bouwnummer 210 (1951).
Archief De Hoop – Lobith

GEBOUWDE SCHEPEN 1948-1999

BOUWNR.	NAAM	TYPE	LGT X BR X HLT	OPLEVERING
200	Algol	loodsboot	47 x 8 x 3,6	1948
203	Rodolphe Haller	rijnschip	67 x 8 x 2,5	1948
204	Otto	rijnschip	67 x 8 x 2,5	1948
205	Charles	rijnschip	67 x 8 x 2,5	1948
206	Heidi	rijnschip	67 x 8 x 2,5	1948
207	Doris	rijnschip	67 x 8 x 2,5	1948
208	Emy	rijnschip	67 x 8 x 2,5	1949
209	Genevieve	rijnschip	67 x 8 x 2,5	1949
210	Finntrader	vrachtschip	126 x 17 x 7,2	1951
211	Sporota	vrachtschip	46 x 8 x 3,9	1951
212	River City	vrachtschip	46 x 8 x 3,9	1951
214	Joliette	vrachtschip	79 x 13 x 8,0	1953
215	Belkarin	vrachtschip	124 x 18 x 10,2	1954
216	Lusobrasil	vrachtschip	61 x 9 x 3,2	1952
217	Joao das Botas	passagiersschip	40 x 7 x 3,1	1955
218	Bellis	vrachtschip	124 x 18 x 10,2	1955
224	G.Winschermann	motorrijnschip	60 x 8 x 2,2	1955
225	John M.	tanker	59 x 9 x 4,3	1955
226	Konny M.	tanker	59 x 9 x 4,3	1955
227	Belevelyn	vrachtschip	124 x 18 x 10,6	1957
228	Diana	vrachtschip	81 x 13 x 5,7	1956
229	--	ontsm.vaartuig		
230	Kreeft	ertstanker	140 x 18 x 12,0	1958
231	Yard Ambassador	motorjacht	20 x 5 x 2,6	1958
232	Tweelingen	ertstanker	145 x 18 x 12,0	1958
233	Nieuwe Tonge	bulkcarrier	170 x 22 x 13,4	1958
234	De Hoop-1	ponton	39 x 9 x 2,4	1958
235	Eline Hope	vrachtschip	155 x 19 x 11,8	1958
237	Dutch Eagle	motorjacht	22 x 5 x 3,2	
238	De Hoop-2	ponton	35 x 9 x 2,4	1957
239	Geulstroom	rijnvrachtschip	85 x 10 x 2,8	1958
240	Hagno	vrachtkoelschip	78 x 11 x 6,3	1960
241	--	douanesteiger		
242	Echo	vrachtkoelschip	88 x 13 x 6,9	1961
243	Sifnos	vrachtkoelschip	109 x 15 x 8,9	1962
244	Serifos	vrachtkoelschip	109 x 15 x 8,9	1963
246	Valkenier	vrachtschip	61 x 9 x 4,1	1963
247	Sara	vrachtschip	84 x 13 x 7,9	1963
248	Rivka	vrachtschip	84 x 13 x 7,9	1964
249	Lea	vrachtschip	84 x 13 x 7,9	1964
250	Miriam	vrachtschip	84 x 13 x 7,9	1964
251	Devora	vrachtschip	84 x 14 x 7,9	1965
252	De Hoop-3	ponton	35 x 9 x 2,4	
253	Nomade	rijnschip		

BOUWNR.	NAAM	TYPE	LGT X BR X HLT	OPLEVERING
254	Theodi	rijnschip	57 x 7 x 2,6	1964
256	Smit-Lloyd-1	bev.schip	60 x 11 x 5,2	1965
257	Smit-Lloyd-4	bev.schip	60 x 11 x 5,2	1965
258	L.A.C.-43	duwbak	70 x 10 x 3,2	1966
259	L.A.C.-44	duwbak	70 x 10 x 3,2	1966
260	Smit-Lloyd-8	bev.schip	60 x 11 x 5,2	1966
261	Eichsfeld	vrachtschip	136 x 18 x 10,2	1967
262	Smit-Lloyd-17	bev.schip	60 x 11 x 5,2	
263	Kharsis	vrachtschip	76 x 12 x 7,5	1967
264	Dunvegan Head	bulkcarrier	110 x 16 x 8,8	1968
265	Pemex 38	zeesleepboot	44 x 10 x 5,1	1968
266	Pemex 39	zeesleepboot	44 x 10 x 5,1	1968
267	Pemex 40	zeesleepboot	44 x 10 x 5,1	1968
268	M 10001	splijtbak	62 x 14 x 4,3	1968
269	M 10002	splijtbak	62 x 14 x 4,3	1968
270	Smit-Lloyd 101	bev.schip	62 x 11 x 5,4	1969
271	Scilla	pakkethoutvaart	81 x 15 x 7,8	1969
272	Duncansby Head	bulkcarrier	113 x 16 x 8,9	1969
273	Santa Margarita	pass.veerboot	75 x 14 x 13,5	1970
274	Lord of the Isle	containerschip	144 x 22 x 10,5	1971
276	Maria Guevara	veerboot	75 x 14 x 13,5	1970
277	Plutos	containerschip	173 x 24 x 13,3	1972
278	--	steiger KD	16 x 5 x 2,1	1970
279	Sulphur	duwbak	70 x 10 x 3,2	1971
280	--	zeesluis Kallo		1976
281	--	zandzuiger		1971
282	Manuel Avila Comacho	tanker	171 x 22 x 12,9	1973
283	Mariano Moctezuma	tanker	171 x 22 x 12,9	1974
284	Revolucion	tanker	171 x 22 x 12,9	1975
285	Marina	rijntanker	67 x 8 x 2,6	1972
286	Slob Sliedrecht	ponton	45 x 27 x 7,0	1977
287	Ibn-Rochd	chem.tanker	174 x 23 x 13,0	1977
288	Ibn-Albanna	chem.tanker	174 x 23 x 13,0	1978
291	Willebroek	droge lading	110 x 11 x 7,0	1978
292	UMC-1 Willemstad	ponton	91 x 27 x 6,1	1979
293	Tricastin	droge lading	110 x 11 x 7,0	1978
294	4 st.walking frames	bufferframes	23 x 8 x 8,0	1979
295	Sublift Atlantic	afzinkbaar	135 x 31 x 8,0	1980
296	Sublift Pacific	afzinkbaar	135 x 31 x 8,0	1981
297	Sheerwater Sapphire	duikwerkschip	92 x 18 x 7,6	1982
298	Sheerwater Topaz	duikwerkschip	92 x 18 x 7,6	1983
299	Willebroek 2	afzinkbaar	110 x 11 x 7,0	1979
300	Kerhuon	sleepboot	32 x 9 x 8,8	1980

BOUWNR.	NAAM	TYPE	LGT X BR X HLT	OPLEVERING
301	Ombouw Subl. Caribic	verbreding		1981
302	Ndovu	kraanponton	43 x 21 x 3,9	1981
307	Tobago	pass.veerboot	ombouw no, 273	1981
308	Deepwater 1	duikwerkschip	98 x 18 x 7,6	1983
309	Buzzard	hefeiland	43 x 30 x 4,2	1982
310	Deepwater 2	duikwerkschip	98 x 18 x 7,6	1984
312	Pemex XMVII	zeesleepboot	38 x 11 x 5,8	1981
313	Pemex XMVII	zeesleepboot	38 x 11 x 5,8	1982
314	Energy Supporter	duikwerkschip	105 x 18 x 7,6	1985
315	Amethyst	duikwerkplatform	75 x 50 x 8,0	1986
317	Y 8351	vuilwaterponton	25 x 6 x 3,3	1986
318	Y 8352	vuilwaterponton	25 x 6 x 3,3	1986
319	Mississippi Queen	dagpass.schip	62 x 12 x 3,1	1987
322	Isala	droge lading	85 x 10 x 3,2	1987
324	Gravenland	droge lading	85 x 10 x 3,2	1988
325	Liseux	binnenv.tanker	105 x 11 x 3,2	1988
326	Julia	binnenv.tanker	110 x 11 x 4,5	1987
327	Partizaan	binennv.tanker	105 x 11 x 3,2	1987
328	Klop	ponton	60 x 9 x 2,0	1986
329	Johanna	binnenvaartuig	85 x 10 x 3,3	1988
330	Cunera	droge lading	90 x 10 x 3,3	1987
332	Kokhanen	visboot	43 x 12 x 1,7	1987
337	Goldstuck	dagpass.schip	35 x 8 x 1,9	1989
338	Solar	dagpass.schip	40 x 8 x 1,9	1989
339	Pegasus	dagpass.schip	35 x 8 x 1,9	1990
342	Rijn en Waal	bunkerschip	85 x 12 x 3,5	1991
344	Sophia	rijntanker	110 x 11 x 3,7	1992
353	Graaf van Bylant	dagpass.schip	40 x 8 x 2,9	1992
354	Regina Rheni	hotelpass.schip	110 x 11 x 1,6	1993
355	Carmen Dolores H.	containerschip	135 x 21 x 11,0	1994
361	Godesburg	dagpass.schip	66 x 11 x 3,2	1994
362	Queen of Holland	hotelpass.schip	110 x 11 x 1,6	1995
363	Marco Polo	dagpass.schip	44 x 9 x 3,0	1995
364	J.Henry Dunant III	hotelpass.schip	95 x 11 x 3,2	1995
365	Marksburg	dagpass.schip	68 x 11 x 3,2	1996
366	Loreley	dagpass.schip	68 x 11 x 3,2	1996
367	Amadeus	hotelpass.schip	110 x 11 x 3,2	1997
368	Blue Danube II	hotelpass.schip	110 x 11 x 7,5	1998
369	Amadeus II	hotelpass,schip	110 x 11 x 2,8	1997
371	Vasco da Gama	dagpass.schip	40 x 8 x 1,6	1998
372	River Queen	hotelpass.schip	110 x 11 x 2,8	1999
373	Sea Spider	kabellegschip	86 x 24 x 5,5	1999
374	River Rhapsody	hotelpass.schip	110 x 11 x 2,8	1999

GEBOUWDE SCHEPEN 2000-2014

BOUWNR.	NAAM	TYPE	LPP X B X D X (T)M	OPLEVERING
375	River Concerto	Inland Waterway Cruise Vessel	110,00 x 11,40 x 2,75	2000
377	Debussy	Inland Waterway Cruise Vessel	105,60 x 11,40 x 3,80 x 1,30	2000
378	River Navigator	Inland Waterway Cruise Vessel	105,50 x 11,40 x 2,75 x 1,50	2000
379	Ravel	Inland Waterway Cruise Vessel	105,60 x 11,40 x 3,80 x 1,30	2000
380	Abel Tasman	Day Passenger Ship	51,92 x 8,30 x 3,00 x 1,40	2000
381	Amadeus Classic	Inland Waterway Cruise Vessel	105,50 x 11,40 x 2,75 x 1,60	2001
382	River Explorer	Inland Waterway Cruise Vessel	121,00 x 11,40 x 2,75 x 1,50	2001
383	Swiss Ruby	Inland Waterway Cruise Vessel	85,00 x 10,40 x 3,30 x 1,00	2001
384	Swiss Emerald	Inland Waterway Cruise Vessel	105,50 x 11,40 x 2,75 x 1,60	2002
385	Caballo de Mar	Diving Support Vessel	64,00 x 18,00 x 6,10 x 4,50	2001
386	Bizet	Inland Waterway Cruise Vessel	110,00 x 11,40 x 3,80 x 1,50	2002
387	River Odyssy	Inland Waterway Cruise Vessel	121,00 x 11,40 x 2,75 x 1,50	2003
388	River Aria	Inland Waterway Cruise Vessel	121,00 x 11,40 x 2,75 x 1,50	2004
391	Caballo de Trabajo	Diving Support Vessel	74,40 x 18,00 x 7,40 x 5,00	2002
393	Vissolela	Diving Support Vessel	77,30 x 18,00 x 6,00	2003
394	River Adiago	Inland Waterway Cruise Vessel	121,00 x 11,40 x 2,75 x 1,50	2003
398	Caballo Andaluz	Offshore Support Vessel	57,10 x 12,80 x 5,50 x 4,50	2003
399	Amadeus Symphony	Inland Waterway Cruise Vessel	110,00 x 105,05 x11,40 x 6,00	2003
400	Caballo de Troya	Diving Support Vessel	56,47 x 12,80 x 5,50	2002
402	Breuil	Ro-Ro Transport Vessel	73,80 x 13,80 x 4,80 x 2,60	2004
403	Brion	Ro-Ro Transport Vessel	73,80 x 13,80 x 4,80 x 2,60	2004
404	Rhein Energie	Inland water Daycruise Vessel	85,30 x 19,30 x 3,55 x 1,50	2004
406	Douro Queen	Hull+ Coastal Cruise Vessel	77,85/73,50 x 11,40 x 8/3,3 x 1,50	2005
407	Algarve Cruiser	Package Coastal Cruise Vessel	77,85/73,50 x 11,40 x 8/3,3 x 1,50	2005
408	Amadeus Royal	Inland Waterway Cruise Vessel	105,50 x 11,40 x 2,75 x 1,30	2005
411	Amadeus Princess	Inland Waterway Cruise Vessel	107,50 x 11,40 x 2,75 x 1,30	2006
419	Iskander	Shallow Draft Tug	26,84 x 10,40 x 4,00 x 2,50	2006
420	Alpamys	Shallow Draft Tug	26,84 x 10,40 x 4,00 x 2,50	2006
421	River Discovery	Inland Waterway Cruise Vessel	122,50 x 11,40 x 2,75 x 1,30	2007
422	Bourbon Triëste	Multi-purpose Offshore Supplier	81,70 x 18,00 x 7,40 x 6,00	2007
423	Caballo Criollo	Offshore Support Vessel	61,4 x 12,80 x 5,50	2007
424	Don amado	Diving Support Vessel	91,28 x 24,00 x 7,00 x 3,50	2008
425	Amado Daniël	Diving Support Vessel	91,28 x 24,00 x 7,00 x 3,50	2010
426	Caballo Lusitano	Platform Supply Vessel (Mudvessel)	59,65 x 12,80 x 5,50 x 4,50	2008
427	Caballo Mustang	Diving Support Vessel	75,81 x 18,00 x 6,10 x 4,50	t/m keel legging
428	Amadeus Diamond	Inland Waterway Cruise Vessel	107,50 x 11,40 x 2,75 x 1,30	2009
429	Don Daniel	Diving Support Vessel	91,28 x 24,00 x 7,00 x 3,50	2011
430	Caballo As De Oros	Platform Supply Vessel	66,62 x 12,80 x 5,50 x 4,55	2009
431	Caballo Siete Leguas	Platform Supply Vessel	66,62 x 12,80 x 5,50 x 4,55	2010
432	Caballo Xanthus	Platform Supply Vessel (KISS)	66,62 x 12,80 x 5,50 x 4,55	2011
433	Caballo Genitor	Platform Supply Vessel (KISS)	66,62 x 12,80 x 5,50 x 4,55	2012
434	Don Alfonso	Platform Supply Vessel (KISS)	66,62 x 12,80 x 5,50 x 4,55	2011
435	Caballo Galiceno	Platform Supply Vessel (KISS)	66,62 x 12,80 x 5,50 x 4,55	2011
438	Pathfinder	Offshore Survey Vessel	61,87 x 12,80 x 5,50 x 4,65	2010
439	Amadeus Elegant	Inland Waterway Cruise Vessel	107,50 x 11,40 x 2,75 x 1,30	2010
440	Werf Ponton-4	Ponton	50,25 x 11,78 x 1,95 x 1,50	2007
441	SS Antoinette	Inland Waterway Cruise Vessel	132,40 x 11,40 x 3,25 x 1,40	2011
442	Rhein Fantasie	Inland Waterway Cruise Vessel	79,40 x 14,00 x 3,15 x 11,20	2011
443	Amadeus Brilliant	Inland Waterway Cruise Vessel	107,50 x 11,40 x 2,75 x 1,30	2011
444	River Discovery II	Inland Waterway Cruise Vessel	132,00 x 11,45 x 3,25 x 1,45	2012
445	River Splendor	Inland Waterway Cruise Vessel	132,00 x 11,45 x 3,25 x 1,45	2013
446	River Venture	Inland Waterway Cruise Vessel	107,00 x 11,45 x 3,25 x 1,45	2013
450	Prince Job I	Intermix Vessel	68,20 x 15,85 x 5,50	2014
451	pm	Platform Supply Vessel	68,20 x 15,85 x 5,50	t/m keel legging
452	Amadeus Silver	Inland Waterway Cruise Vessel	132,00 x 11,45 x 2,75 x 1,45	2013
455	Karina	Fast Supply Vessel	49,81 x 9,00 x 4,50 x 3,40	planned 2014
456	Marla	Fast Supply Vessel	49,81 x 9,00 x 4,50 x 3,40	planned 2014
457	Alexa	Fast Supply Vessel	49,81 x 9,00 x 4,50 x 3,40	planned 2014
458	Leovy	Fast Supply Vessel	49,81 x 9,00 x 4,50 x 3,40	planned 2014
459	Maricruz	Fast Supply Vessel	49,81 x 9,00 x 4,50 x 3,40	planned 2014
460	Delta Admiral	Support Vessel	69,98 x 15,77 x 4,62	planned 2014
461	Amadeus Silver II	Inland Waterway Cruise Vessel	132,00 x 11,45 x 2,75 x 1,45	planned 2015
462	Emerald Sky	Inland Waterway Cruise Vessel	135,00 x 11,40 x 3,25 x 1,45	2014
463	Scenic Gem	Inland Waterway Cruise Vessel	135,00 x 11,40 x 3,25 x 1,45	2014
464	Emerald Star	Inland Waterway Cruise Vessel	110,00 x 11,45 x 3,25 x 1,50	2014
465	Deep Helder	Offshore Survey Vessel	64,80 x 15,77 x 6,00 x 3,50	2014

Proefvaart 'Delta Admiral' platform supply vessel.
Bouwnummer 460 (2014).
Archief De Hoop – Lobith

Shipyard De Hoop

Designers & Builders since 1889

FAGUS