

Geachte redactie,

Als gepensioneerd medewerker van de RDM-NW heb ik, begrijpelijk, meer dan gewone belangstelling voor de rubriek „de oude doos“. Deze keer werd onze aandacht gevraagd voor een bedrijfsschool op de Nieuwe Waterweg in de jaren 1927. Heel leuk verteld door de heren Gouka, Den Boestert en Van der Plas, maar ik meen toch te moeten attenderen op het slot van het artikel, waar gesproken wordt over de bouw van de motorboten Dockyard XIII en XIV.

De genoemde heren achten zich blijkbaar representatief voor dit geval, maar weten zelf wel beter. Ik ben daarom gaarne bereid het slot van hun betoog in juiste zin te recapitulieren. De redactie bereide zich dan voor op een nogal pessimistisch geluid, ook wel weer eens leuk een ander gezicht te geven aan deze rubriek. Minder „zoetsappig“ wordt zeer zeker door de lezers geapprecieerd.

Vroeger was het ook niet alles

Gelijktijdig met de geboorte van de leerschool houten scheepmakers kwam op de Nieuwe Waterweg de leerschool voor ijzerwerkers/afschrijvers („zaliger nagedachtenis“) tot stand. We schromen niet deze term te gebruiken, want de laatste was in alle opzichten, qua ligging en... schrik niet, qua leiding a big mistake, om niet te spreken van een paskwil. Er wordt dan ook in ons jubileumboek „Een halve eeuw Droogdok“ met geen woord over gerept. Wel vonden we op pag. 119 een foto van het minder goed geslaagde produkt van de door mij gelaakte leerschool.

Deze „leerinrichting“ was gevestigd waar thans het waslokaal in de scheepsbouwplaats is ondergebracht. Het was een vunzige ruimte, aan de buitenzijde met chronisch tochtende golfplaten afgezet, een veel te laag afdak, zoiets van „hotel stoot je hoofd niet“, aan de binnenzijde grenzend aan de destijds maar al te vieze scheepsbouwloods, een betreurenswaardige verlichting en 's winters onverwarmd!

Wie had het ook weer over lesgeven?

De leiding van dit erbarmelijk onderkomen was opgedragen aan de heer M. C. v. d. Ree. Vóór z'n meesterschap der leerschool een bekwaam ijzerwerker/afschrijver. Daarna, geloven we, wel geslaagd als scheepsbouwersbaas, maar als pedagoo...?

En nu de produktiviteit van de school, want die was er ten slotte ook nog. Dat waren de reeds eerder genoemde motorboten. Een verhaal apart, mijne heren.

Men begon dit type schip op de vloer (nou ja, vloer?) te zetten. Toen ondergetekende, voor die periode een collega van Van der Ree, de opmerking maakte wat of dit moest worden, kregen we met stentorstem te horen dat dit vaartuig de capaciteiten van de Hermanus, destijds de snelste directieboot in Rotterdam van de RDM, moest overtreffen.

Toen ik daarop repliceerde met de opmerking dat dit geval meer weg had van een strijkijzer dan van een raceboot, kreeg ik zulke bargoense termen naar het hoofd geslingerd, waarvoor geen redacteur te vinden zou zijn die te plaatsen in z'n blad.

De motorboten zijn nog steeds in de vaart, mijns inziens qua afmeting te zwaar gebouwd en hebben een te groot motorvermogen nodig om een redelijk rendement te verschaffen.

Voor het zover was is er ontzaglijk veel aan gedokterd en geëxperimenteerd. Het begon al na de proefvaart, die op de Waterweg van hoog tot laag kritisch werd gadeslagen. Heerlijk gnuivend, want het ging „furt as e slak“ (uitdrukking van wijlen baas Verschoor). Het gevolg was boot uit het water, de spiegel (een soort afgeknotte kegel) er af, ander nieuw achterschip, een zwaardere motor met het reeds eerder genoemde gevolg.

Het tweede exemplaar onderging dezelfde behandeling, maar daar kwam nog wat bij. Dit scheepje werd voorzien van een destijds nieuwe (Zweedse?) uitvinding op het gebied van de voortstuwing, nl. geen schroef, maar een soort vibrerende pollepel, die tijdens de vaart bij elk bemanningslid een soort fidel-dans veroorzaakte. Een wanprodukt, waarvan we de test maar zullen verzwijgen. Zodat na alle reconstructies als z'n voorganger ook nog een geheel nieuwe schroefasconstructie enz., enz. moest worden aangebracht eer het in de vaart kwam. Deze laatste debacle's komen uiteindelijk niet op rekening des heren Van der Ree's bedrijfsschool. Proficiat!

Mijn conclusie ten slotte is dat, al is men een zeer bekwaam zeeschipbouwer, men nog geen jachtenbouwer kan zijn.

Zo mijne heren, dit was dan mijn topper van toen uit de oude doos, naar eer en geweten waarachtig opgetekend onder het motto:

Denk aler gij doende zijt
en doende denk dan nog.

A. Rijnsburger