

De Koninklijke Schelde; meer dan een scheepsbouwer

Een analyse naar het ontstaan van een scheepsbouwgemeenschap in Vlissingen en een
vergelijk met andere scheepsbouwgemeenschappen in Nederland

Naam: R.J.M. (Robert) Visser

Datum: 24 juni 2022

Vak: Bachelor-1 Paper (CH1108)

Tutorial groep: 6

Tutor: Dhr. Velthuisen

Aantal woorden: 3972

Inleiding

De Koninklijke Schelde (vanaf nu de Schelde) is een scheepsbouwer uit Vlissingen die zich in de afgelopen eeuw heeft ontwikkeld tot één van Nederlands belangrijkste scheepswerven. Ook recentelijk is dit weer aangetoond doordat de nieuwe generatie van fregatten voor de Nederlandse marine door de Schelde (tegenwoordig Damen Naval) gebouwd gaan worden. Dit betekent dat de Schelde is begonnen aan zijn achtste generatie marineschepen voor Nederland.¹ Maar hoe is deze scheepswerf eigenlijk begonnen en wat voor problemen en hoogtepunten heeft het bedrijf gekend? Ook is er in Vlissingen een heuse gemeenschap ontstaan waarbij werknemers van de Schelde in woningen van het bedrijf leefden en hele generaties binnen het bedrijf werkten. Dit paper zal deze verschijnselen verklaren en de relevantie hiervan zal uiteengezet worden. Om het onderzoek te steunen is er een hoofdvraag geformuleerd met twee deelvragen. De hoofdvraag luidt: “Op welke manier heeft de Koninklijke Schelde bijgedragen aan het ontstaan van een scheepsbouwgemeenschap in Vlissingen en hoe verhoudt dit zich tot andere scheepsbouwgemeenschappen in Nederland?”, die vervolgens beantwoord zal worden met behulp van de volgende deelvragen: “Op welke manier heeft de Schelde bijgedragen aan het ontstaan van een scheepsbouwgemeenschap in Vlissingen?” en “Hoe kan deze scheepsbouwgemeenschap (de Schelde in Vlissingen) worden vergeleken met andere scheepsbouwgemeenschappen in Nederland (de Heijplaat in Rotterdam en de Gusto-werf in Schiedam)?”. Het paper zal ingeluid worden met een historische context over de Schelde. Hierna zullen de deelvragen beantwoord worden om tot een antwoord te komen op de hoofdvraag.

De Schelde is een bedrijf met veel historie en heeft veel invloed gehad op de stad Vlissingen. Echter is er niet bijzonder veel literatuuronderzoek gedaan naar de Schelde buiten de boeken die zelf zijn geproduceerd door de Schelde. Het maakt dit onderzoek daarmee relevant en vernieuwend aangezien er ook een analyse zal worden uitgevoerd waarin de woongemeenschap in Vlissingen vergeleken wordt met andere scheepsbouwgemeenschappen door Nederland. Deze woongemeenschappen kunnen namelijk veel vertellen over de identiteit van een stad maar ook zeker over de identiteit van een bedrijf. Daarnaast staat de Schelde bekend als een familiebedrijf waarin generaties gewerkt hebben, wat zou kunnen overeenkomen met een relatief gesloten en eigen woongemeenschap die sterk in verband staat tot de Schelde. Er zal uitbundig literatuuronderzoek worden uitgevoerd om deze analyse te bewerkstelligen

¹ Damen Naval, “Damen en de Koninklijke Marine,” Accessed June 1, 2022.
<https://nlnavy.damen.com/nl/#damen-&-de-koninklijke-marine>

waarbij bronnen gebruikt worden uit de Universiteitsbibliotheek van de Erasmus Universiteit, het archief van de Schelde en Zeeland en enkele websites waar ervaringen van woongemeenschappen zijn beschreven.

Historische context

De geschiedenis van de Schelde begint voor zijn oprichting. De stad Vlissingen speelt sinds de opstand tegen Spanje een belangrijke in de maritieme geschiedenis van Nederland. Met zijn eigen Admiraliteit was Vlissingen één van de belangrijkste havensteden én tevens de geboorte- en woonplaats van mogelijk Nederlands grootste zeeheld: Michiel de Ruyter.² In het begin van de tweede helft van de negentiende eeuw wordt de Rijkswerf van de marine gesloten waarmee de activiteiten van marinebouw zich verplaatsen naar de Rijkswerf te Amsterdam.³ Er heerste dan ook een angst dat Vlissingen hiermee in verval zou raken, totdat het plan bekend werd gemaakt om het Kanaal door Walcheren te graven. Dit zou extra toevoer naar Vlissingen betekenen waardoor de ‘verlaten’ haven een nieuwe boost kon krijgen.⁴ Door toedoen van de nog steeds niet goed te bereiken haven van Rotterdam, moest de Rotterdamse Lloyd uitwijken naar de Rijkshaven te Vlissingen. Dit was het signaal voor Arie Smit, de uiteindelijke grondlegger van de Schelde, om op koninklijk besluit een scheepswerf te openen in Vlissingen.⁵ Met dit koninklijke besluit is op 8 oktober 1875 de Schelde als onderneming opgericht en werd de scheepswerf in augustus 1876 officieel in gebruik genomen.⁶

De eerste jaren van de Schelde waren niet voorspoedig en het aantal bouwnummers, dat wil zeggen het aantal gebouwde schepen, was te laag, waardoor er een constante strijd met betrekking tot financiering ontstond.⁷ Deze worsteling liep vrijwel ononderbroken door tot het begin van de twintigste eeuw wanneer het omslagpunt komt. In 1901 krijgt de Schelde de opdracht van de marine om een onderzeeër, wat op dat moment een nieuwe uitvinding is, te gaan bouwen. De bouw loopt gestaag en de eerste generatie onderzeeër wordt in 1904 opgeleverd zonder al te veel grote problemen.⁸ Ook in de jaren hierna neemt het aantal opdrachten toe en neemt de zoon van Willem Ruys plaats in de Raad van Commissarissen van de Schelde om de verbintenis tussen de Rotterdamse Lloyd en de Schelde te bevestigen.⁹ De

² Piet Quite, *Koninklijke Mij. 'De Schelde' : 125 Jaar Scheepsbouw in Vlissingen* (Alkmaar: De Alk, 2000), 6.

³ Quite, *Koninklijke Mij. 'De Schelde'*, 14.

⁴ Idem, 15.

⁵ Idem, 22-23.

⁶ Idem, 26.

⁷ Idem, 32.

⁸ Idem, 60-61.

⁹ Idem, 66.

stad Vlissingen ontwikkelt zich ook steeds meer als maritieme stad met de komst van de zeevaartschool de Ruyter, waar vanaf 1923 ook een opleiding werktuigbouwkunde (scheepsbouwkunde) gevolgd kon worden.¹⁰ De aanleg van de nieuwe tramlijn tussen Middelburg en Vlissingen in 1910 zorgde ook voor meer mobiliteit in de regio. Het werd gemakkelijker om niet in Vlissingen te wonen en toch bij de Schelde te werken.¹¹ De Eerste Wereldoorlog brak inmiddels uit, en hoewel er buiten de landsgrenzen hard gevochten werd, ging de operatie bij de Schelde gewoon door.¹² Na de Eerste Wereldoorlog werd de maildienst naar Nederlands-Indië weer geopend en kon de operatie veel vraag verwachten voor nieuwe bouwnummers.¹³ Ook was er gedurende de Eerste Wereldoorlog op directieniveau veel gebeurd. Dhr. Martin, die vanaf het eerste moment betrokken was bij de Schelde, overleed in 1917 en in 1919 trad Dhr. Van Raalte af als Voorzitter van de Raad van Bestuur na 45 jaar dienst.¹⁴ De Schelde timmerde rustig door aan zijn sterke reputatie en ook voor hen waren de jaren '20 een bloeitijd. Dit veranderde door de maandenlange staking van de werknemers in 1928. De stakers eisten een loonsverhoging en meer vrij tijd, inclusief een betaalde week vrij bij Pinksteren.¹⁵ Zoals de rest van Nederland, werd ook de Schelde zwaar getroffen door de economische crisis van de jaren '30. Er was weinig werk en veelal bleef het dok zelfs leeg. In deze periode heeft de Schelde zelfs een poging gedaan om zich te specialiseren in vliegtuigbouw¹⁶

Door de voorspoed van de Schelde werd stukje bij stukje er steeds meer uitbreiding van het terrein aangedaan, maar tegelijkertijd deed een ander gevaar zich op. De Tweede Wereldoorlog brak uit en in Zeeland werd stevig gevochten. Ook bij de Schelde was er veel schade en nadat de rust weer wat was teruggekeerd, werd de invloed van de Duitsers alleen maar groter op de werf.¹⁷ Aan het einde van de oorlog bleef de Schelde redelijk gespaard door een slimme omkoping, waarbij een Duitse officier die de leiding had over het Sprengkommando (verantwoordelijk voor de beschietingen) werd omgekocht, en kon de wederopbouw beginnen. Een nare tegenslag was de schade die ingeschat werd op zo'n 7 miljoen gulden en de verdenking van collaboratie door de directeuren van de Schelde.¹⁸ Na de oorlog ging het weer stukje bij

¹⁰ Quite, *Koninklijke Mij. 'De Schelde'*, 71.

¹¹ Idem, 78.

¹² Idem, 80-81.

¹³ Idem, 83.

¹⁴ Idem, 85.

¹⁵ Idem, 93.

¹⁶ Idem, 100-103.

¹⁷ Idem, 108-110.

¹⁸ Ed de Kok, *De Koninklijke Weg : Honderd Jaar Geschiedenis Koninklijke Maatschappij De Schelde Te Vlissingen, 1875-1975*. (Middelburg: De Boer, 1975), 1944-1945.

stukje beter met de Schelde, de “Willem Ruijs” werd opgeleverd in 1947 de eerste orders van de marine komen weer binnen. De groei die de Schelde na de oorlog doormaakte, was voorspoedig en geeft hoop na een lastige periode van economische crisis en oorlog.¹⁹ In 1954 werd de vliegtuigbouwdivisie verkocht aan Fokker waarmee de focus van de Schelde weer puur op scheepsbouw kwam te liggen.²⁰ Interessant om te vermelden is het bouwen van nieuwe Scheldewoningen in het midden van jaren '50. Dit werd gedaan om personeel aan te trekken en valt binnen de trend van deze tijd. In het volgende hoofdstuk zal dit verder uiteengezet worden.²¹ Het einde van de jaren '50 en het begin van de jaren '60 was een tijd van voorspoed voor de Schelde. De orderportefeuille was goed gevuld en alle jaren kon er dividend uitgekeerd worden.²² In 1964 werd de Scheldespoort, het nieuwe bedrijfsterrein waar naast de nieuwbouwactiviteiten ook een grote reparatiewerf bevond, geopend. Hiermee heeft de groei van de Schelde een nieuw gezicht gekregen en was het klaar voor de toekomst.

In 1965 werden de plannen bekend gemaakt voor de fusie van de Schelde met de Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM) en de motorenfabriek Thomassen, welke in 1966 daadwerkelijk uitkwamen waarmee de fusie compleet is.²³ In 1969 sloot Wilton Fijenoord zich ook aan bij het conglomeraat en in 1971 sloot ook Keppel-Verolme zich aan.²⁴ Hiermee was de vorming van het Rijn-Schelde-Verolme (RSV) concern compleet en deze bedroeg een personeelssterkte van bijna 28 duizend man.²⁵ Besloten werd om bij de Schelde de focus te leggen op grijze boten, met andere woorden patrouilleschepen en marine materiaal zoals fregatten en onderzeeërs.²⁶ De Schelde participeerde op dit moment dus vooral veel in civiele projecten waarbij overheidssteun en subsidie gemoeid was. Waarin de Schelde floreerde, wisten de overige concerns van RSV zich niet te meten. In 1979 maakte RSV voor het laatst winst waarna er een tijd van economische malaise aanbrak.²⁷ Ook de RSV-enquête toonde aan dat er een tijd van terugval zal komen in de scheepsbouw. Zij stelde dat er een reductie van 23% in manuren zou plaatsvinden door de afname in orders op de grote standaard boten. Dit zou verder niet gecompenseerd kunnen worden door specialistische schepen.²⁸ Vervolgens wenste de

¹⁹ Kok, *De Koninklijke Weg*, 1947-1950.

²⁰ Idem, 1954.

²¹ Idem, 1956.

²² Idem, 1958-1962.

²³ Idem, 1965-1966.

²⁴ Idem, 1969-1971.

²⁵ Idem, 1971.

²⁶ Quite, *Koninklijke Mij. 'De Schelde'*, 143.

²⁷ Idem, 146-149.

²⁸ Kees van Dijk, *Enquête Rijn-Schelde-Verolme (Rsv) : Verslag Van De Enquêtecommissie Rijn-Schelde-Verolme (Rsv)*. ('s-Gravenhage: Staatsuitgeverij, 1984), 806.

RSV-enquête dat er nog meerdere scheepswerven zouden fuseren om deze krimp te kunnen overleven.²⁹ Er kan dus gesteld worden dat er een somber toekomstbeeld was. Dit alles kwam tot uiting in het jaar 1983. De overheid besloot om het RSV-concern te ontmantelen en de Schelde zal verder bestaan als de Koninklijke Schelde Groep (KSG). De vernieuwde versie van de Schelde zou zich louter gaan focussen op marine scheepsbouw. De eerste opdracht was dan ook van de Nederlandse marine waarmee acht fregatten besteld werden, waarvan de eerste werd opgeleverd in 1989.³⁰

Uiteindelijk is de KSG in 2000 overgenomen door Damen Shipyards uit Gorinchem, voor één symbolische gulden.³¹ Vandaag de dag is Damen Naval nog steeds onderdeel van de Damen Shipyards groep en bouwen zij aan de achtste generatie fregatten voor de Koninklijke Marine.³²

De Schelde als scheepsbouwgemeenschap

Dit hoofdstuk zal het ontstaan van de scheepsbouwgemeenschap in Vlissingen gaan uiteenzetten. De deelvraag die hierbij hoort luidt: “Op welke manier heeft de Schelde bijgedragen aan het ontstaan van een scheepsbouwgemeenschap in Vlissingen?” Deze zal vooral beantwoord worden vanuit werknemersbronnen en de ervaringen die zij hebben beleefd tijdens hun tijd bij de Schelde. Ook zal er gekeken worden naar de familiale verbanden binnen het bedrijf en zal als laatste de personeelswoningen van de Schelde uitgelicht worden. Bij de verwijzing naar oud-werknemers uit het boek van Weterings zal tussen haakjes hun dienstjaren worden weergegeven.

Weterings, de auteur van het boek “Herinneringen aan de Schelde”, geeft in de inleiding van zijn boek al veel van de zaken weer. Hij herinnert zich de kringverjaardagen uit zijn jeugd waarbij bijna alleen maar Schelde medewerkers (of oud-medewerkers) aanwezig waren en de meest fascinerende verhalen vertelden.³³ Hij geeft aan dat de wereld van de jaren '50, waarin veel van deze verhalen zich afspelen, een simpelere en meer overzichtelijke wereld was. Mensen hadden slechts een paar instanties die invloed op hen hadden: de overheid, de kerk, de werkgever en de vakbond. Medewerkers waren trots op hun werkgever, in dit geval de Schelde, en bleven hier vaak hun hele leven werken. Ook woonden de werknemers vaak in een bedrijfswoning, de Scheldewoningen, die zich door vele straten van Vlissingen verspreidden.³⁴

²⁹ Van Dijk, *Enquête Rijn-Schelde-Verolme*, 832-836.

³⁰ Quite, *Koninklijke Mij. 'De Schelde'*, 149.

³¹ Idem, 155.

³² Damen Naval, “Damen en de Koninklijke Marine.”

³³ Erik-Jan Weterings, *Herinneringen Aan De Schelde : Werknemers Vertellen Hun Verhaal*, (Vlissingen: ADZ, 2000), 7.

³⁴ Weterings, *Herinneringen Aan De Schelde*, 7-9.

De auteur weergeeft wel een valkuil van zijn bron, het betreft namelijk voornamelijk ‘oral history’. Hij wil hiermee zeggen dat het boek gebaseerd is op interviews die hij gevoerd heeft met oud-werknemers van de Schelde. Dit maakt het geen geschreven geschiedenis maar zeker niet minder waardevol. Deze werknemers kwamen uit alle verschillende lagen van het bedrijf, van plaatwerker tot bestuurder, om een zo volledig mogelijk beeld te schetsen.³⁵ Om terug te komen op de trots en prestige die de Schelde had, wordt dit goed verwoordt door Piet Martijn (1953-1990) die als achttienjarige jongen bij de Schelde is gaan werken. Citaat: “Waarom De Schelde? Dan wist je dat het goed zat, een soort levensverzekering.”³⁶ Directiesecretaresse Jane van der Graaf (1952-1987) stelt dat de Schelde altijd een goede werkgever is geweest die goed voor haar werknemers zorgde. Ook hierbij komen de Scheldewoningen langs. Bij de werving van nieuw personeel gingen de nieuwe werknemer met de bedrijfsmaatschappelijk werkster, Zuster De Priester, langs bij de beschikbare woningen om er één uit te zoeken.³⁷ Ook Coen Hendriks (1947-1983) deelt de mening dat de Schelde echt een familiebedrijf was waar zijn vader en ook beide broers werkten.³⁸ Hendriks stelt dat hij altijd in een Scheldewoning heeft gewoond en dat hij hier een goede ervaring aan heeft overgehouden. De Hudsonstraat, waar Hendriks woont, was volgens hem altijd een hechte straat waarin iedereen elkaar kende.³⁹ Volgens hem begint echter wel de laatste jaren het gemeenschapsgevoel af te nemen doordat er steeds meer oudere mensen zijn weggegaan en dat tegenwoordig iedereen in deze woningen kan wonen.⁴⁰ Ook Jo van Noorden (1947-1974, daarna bij de RSV tot 1994) haar vader werkte al bij de Schelde, op de zelfde afdeling als waar van Noorden is gaan werken, en zij stelt ook dat zij via haar vader is binnengekomen.⁴¹ Haar vader heeft uiteindelijk 52 jaar gewerkt bij de Schelde, wat voor die tijd een erg lang werknemersverband was.⁴² Henk Weterings (1947-1987), die op het secretariaat werkte, is op een vergelijkbare manier aan zijn eerste baan gekomen. Zijn vader werkte als garage-chef bij de Schelde en zonder een sollicitatiebrief te schrijven werd Weterings aangenomen.⁴³ Verder vertelt Weterings dat een groot deel van het sociale leven zich afspeelde in Schelde-verband. Via de personeelsverenigingen werden er uitjes georganiseerd en ook toneelvoorstellingen voorbereid. Er waren toentertijd twee personeelsverenigingen, namelijk één voor het kantoorpersoneel wie maandelijks betaald

³⁵ Weterings, *Herinneringen Aan De Schelde*, 10-12.

³⁶ Idem, 123.

³⁷ Idem, 121.

³⁸ Idem, 77.

³⁹ Idem, 87.

⁴⁰ Idem, 87.

⁴¹ Idem, 71.

⁴² Idem, 71.

⁴³ Idem, 59.

werden en één voor fabriekspersoneel. Dit kon nog weleens concurrentie en jaloezie opleveren volgens Weterings. Later zijn deze personeelsverenigingen samengevoegd.⁴⁴ Ook Jan Weug (1936-1987), begonnen als plaatmedewerker en aan het einde van zijn carrière directeur van de Schelde, had veel familiegeschiedenis bij de Schelde. Zijn grootvader en oudoom zijn er in 1878 gaan werken en zijn vader had tot 1928 bij de Schelde gewerkt.⁴⁵

Over het ontstaan van de Scheldewoningen is bekend dat de Schelde al het jaar na oprichting (1876) dertien woningen bouwde op het terrein van de werf. Twee jaar later worden er nog tien woningen bijgebouwd tegen de Willem III kazerne.⁴⁶ In 1882 volgen 91 woningen aan het marine dok. Dit is de eerste uitbreiding van Vlissingen met een nieuwe wijk buiten de vesting sinds 1613. Deze wijk, die in de volksmond ‘De Tachtig Plagen’ wordt genoemd, groeit uit tot een ware volkswijk waar een sterke onderlinge band heerst tussen de bewoners.⁴⁷

Concluderend, in de werknemers verhalen is een rode draad te zien. Meeste werknemers van de Schelde hadden familie bij de Schelde werken en waren trots op het bedrijf. Ook woonden veel werknemers in een Scheldewoning en speelde hun sociale leven zich af binnen de Scheldegemeenschap. Vanaf het begin van het bedrijf hebben zij woningen geplaatst om hun werknemers te accommoderen. De Schelde heeft daarmee veel invloed gehad op het ontstaan van een scheepsbouwgemeenschap in Vlissingen.

De scheepsbouwgemeenschap van de Schelde, een unicum of vergelijkbaar met andere scheepsbouwgemeenschappen in Nederland?

Dit hoofdstuk zal de overeenkomsten en de verschillen tussen de verschillende scheepsbouwgemeenschappen binnen Nederland uiteenzetten. De focus zal hierbij liggen op de Schelde in Vlissingen, de Gusto-werf in Schiedam en de RDM op de Heijplaat. Dit zal ondersteund worden met behulp van de volgende deelvraag: “Hoe kan deze scheepsbouwgemeenschap (de Schelde in Vlissingen) worden vergeleken met andere scheepsbouwgemeenschappen in Nederland (de Heijplaat in Rotterdam en de Gusto-werf in Schiedam)?”. Hierbij zal kort de bedrijfsgeschiedenis aangekaart worden waarna een beeld geschetst wordt van de scheepsbouwgemeenschap die uit de verschillende bedrijven zijn ontstaan.

⁴⁴ Weterings, *Herinneringen Aan De Schelde*, 61-62.

⁴⁵ Idem, 29.

⁴⁶ Zeeuwse Ankers, “De Tachtig Plagen in Vlissingen,” Accessed June 20, 2022.

<https://www.zeeuwseankers.nl/verhaal/de-tachtig-plagen-in-vlissingen>

⁴⁷ Zeeuwse Ankers, “De Tachtig Plagen in Vlissingen.”

Om te beginnen met de Gusto-werf, die werd opgericht in 1862 te 's-Hertogenbosch door de heer Smulders. Het bedrijf werd als stoommachinefabriek opgericht passend in het tijdbeeld dat de industrialisatie van Nederland rond deze tijd op begint te komen.⁴⁸ In 1894 werd besloten om naast machinebouw ook te gaan focussen op scheepsbouw. Het bedrijf verplaatst in 1905 naar Schiedam aan de Nieuwe Waterweg waar de werf onder leiding van Smulders baggermateriaal kon gaan produceren.⁴⁹ Het bedrijf bleek een stabiele koers te varen. Waar de meeste ondernemingen tussen 1905 en het begin van de jaren '20 het economisch zwaar hadden, ging het met Gusto voorspoedig.⁵⁰ Op woongebied was het ietwat lastiger, al valt dit volgens de auteur vooral aan de gemeente Schiedam te wijden. Wel had de werf voor die tijd een eigen 'schaftlokaal' die net buiten de werf was gelegen. Hier konden wel vijfhonderd man tussen de middag zijn lunch verschaffen.⁵¹

Zoals in vorig hoofdstuk gelezen kan worden, was de Schelde echt een familiebedrijf waar generaties werkten. Ook de Gusto-werf stond bekend als een familiebedrijf. Zo stelt de Stichting Erfgoed Werf Gusto dat ook het werknemersbestand van de Gusto-werf veelal bestond uit vaders, zonen en broers.⁵² Ook had Gusto-werf zijn eigen muziek- en toneelvereniging waar werknemers lid van konden worden.⁵³ De wijk de 'Gorzen', waarin de Gusto-werf gevestigd was, is nog maar weinig over geschreven. Centraal in de gemeenschap staat de Heilig Hartkerk waar een liefhebberspagina voor is opgericht.⁵⁴ Ook beschrijft deze pagina de ervaringen van de bewoners van de Gorzen. Het scheen een sterke gemeenschap te zijn die voor buitenstaanders moeilijk tot niet binnen te dringen was.⁵⁵ Een goed voorbeeld hierbij is de benaming van de bewoners. De rest van Schiedam noemde de bewoners van de Gorzen, 'gorzenezen, terwijl zij zichzelf 'gorzenaren' noemden.⁵⁶ Dit illustreert de afstand die er was tussen de Gorzen en Schiedam, maar ook dat de Gorzen een samenleving en gemeenschap op zichzelf was.

⁴⁸ Max Dendermonde, *De Som Der Delen : N.v. Werf Gusto V/h Firma A.f. Smulders, Schiedam, 1862-1962*. (Wormerveer: Meijer's Industriële Uitgeverij, 1962), 19.

⁴⁹ Dendermonde, *De Som Der Delen*, 39.

⁵⁰ Idem, 52.

⁵¹ Idem, 74.

⁵² "Werf Gusto," Accessed June 19, 2022.

<https://werf-gusto.com/?p=84>

⁵³ "Werf Gusto."

⁵⁴ "Heilig Hartkerk," Accessed June 21, 2022.

<http://smartcms.nl/cms2/sites/1010/index.php?submenuitem=1348&menuitem=1324&idx=568>

⁵⁵ "Heilig Hartkerk."

⁵⁶ "Heilig Hartkerk."

De Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM) is in 1902 opgericht op de Heijplaat aan de zuidwestelijke oever van de Maas.⁵⁷ In verband met lastige ligging werd er door de directie van de RDM in 1913 besloten om naar het Engelse idee een tuindorp te bouwen voor de werknemers.⁵⁸ Het idee hierachter was ten eerste om de werknemers dichtbij werk te laten wonen in verband met de lange afstanden die overbruggt moesten vanuit bijvoorbeeld Rotterdam. Ten tweede, was het stichtten van een gemeenschap gunstig vanuit sociaal perspectief. Werknemers zouden zich thuis voelen in deze gemeenschap en een goed gezinsleven stond in die tijd gelijk aan een goede prestatie op de werkvloer.⁵⁹ Het tuindorp bleef ook niet bij louter woningen. Er werd een warenhuis geopend waar de bewoners voor verschillende zaken naartoe konden, er werd een school en bibliotheek geopend en tevens werd er een badhuis geopend om de hygiënische toestanden te verbeteren.⁶⁰ Verder was er het feestgebouw Courzand, waar zelfs jongeren uit Pernis en Charlois uitgingen omdat dit een van de weinige uitgaansgelegenheden was op Zuid.⁶¹ Volgens de auteur hadden deze sociale voorzieningen een dubbele betekenis. Ten eerste waren ze opgericht om de belangen van de werknemers te behartigen maar ten tweede waren ze ook de verbeelding van het ideaal hoe arbeiders moesten leven.⁶² Ook werd er een voetbalvereniging opgericht, die in zijn hoogtijddagen tweehonderd leden had. Deze verenigingen werden gesubsidieerd vanuit Buurtvereniging Heijplaat (BVH), waarvan de doelstelling als volgde luidde: “De behartiging van de belangen, buiten alle politieke of geloofsverbanden, van de bewoners van het tuindorp Heijplaat en het gehucht de Heij”.⁶³ De BVH hield zich dus bezig met serieuze zaken zoals overlast en tram- en busverbindingen maar was ook een gezelligheidsvereniging die evenementen festiviteiten voor jong en oud organiseerde.⁶⁴ Er waren vele verenigingen die ontstonden in voornamelijk de eerste helft van de twintigste eeuw.⁶⁵ Deze werden danwel vanuit de BVH of direct vanuit de RDM gesubsidieerd.⁶⁶ De woongemeenschap van de RDM in de vorm van Tuindorp Heijplaat was een dus op zichzelf staande gemeenschap waar mensen graag woonden en waar alle voorzieningen binnen de gemeenschap aanwezig waren. Ook was het

⁵⁷ Jolanda van Herk, *Heijplaat, Net Even Anders: Kroniek Van Een Fabrieksdorp in Rotterdam*. (Leiden: Leids Instituut voor Sociaal Wetenschappelijk Onderzoek (LISWO), 1994), 5.

⁵⁸ Van Herk, *Heijplaat, Net Even Anders*, 7.

⁵⁹ Idem, 8.

⁶⁰ Idem, 15-16.

⁶¹ Idem, 16.

⁶² Idem, 17.

⁶³ Idem, 19.

⁶⁴ Idem, 19.

⁶⁵ Idem, 19-23.

⁶⁶ Idem, 23.

werken bij de RDM prettig. Hier bleek wederom, en vergelijkbaar met de verhalen van de Schelde, dat werknemers van de RDM trots waren op hun bedrijf en er met veel plezier werkten.⁶⁷ Ook de aanraking met andere culturen was door de reparatiewerkzaamheden sterk aanwezig, waarmee de Heijplaat ook een internationaal karakter had.⁶⁸

De scheepsbouwgemeenschap van de Heijplaat, en daarmee de RDM, is evident en een van de meest uitgebreide voorbeelden. De RDM was naast werkgever ook huisbaas, verzorgde voorzieningen voor personeel en was de geldschieter van vrijetijdsverenigingen.⁶⁹ Vergelijkend met de Schelde, lijkt de Heijplaat vrij veel op de woongemeenschap in Vlissingen. Toch was Tuindorp Heijplaat een stuk uitgebreider en waren er meer voorzieningen verzorgd vanuit de RDM.

Om tot en antwoord op de deelvraag te komen, “Hoe kan deze scheepsbouwgemeenschap (de Schelde in Vlissingen) worden vergeleken met andere scheepsbouwgemeenschappen in Nederland (de Heijplaat in Rotterdam en de Gusto-werf in Schiedam)?”. In dit hoofdstuk is uiteengezet hoe de Gusto-werf in Schiedam een eigen wijk had die ook een gemeenschap vormde. De wijk de Gorzen was een op zichzelf staande gemeenschap met weinig invloed van buiten. De Heijplaat en zijn Tuindorp was een gemeenschap gesticht door de RDM die veel eigen voorzieningen had. De meeste bewoners kwamen dan ook nauwelijks buiten de Heijplaat en hierdoor ontstond er een eigen gemeenschap. Interessant is dat de motivatie voor het ontstaan van deze gemeenschap dubbelzijdig was. Aan de ene kant woonden de werknemers hierdoor dicht bij het bedrijf en moedigde het de saamhorigheid onder elkaar toe. Aan de andere kant was het ook de uitbeelding van het ideaal hoe arbeiders hoorden te leven. Beide scheepsbouwgemeenschappen zijn vergelijkbaar met de scheepsbouwgemeenschap van Vlissingen. Bedrijfswoningen, bedrijfsverenigingen en familiale verbanden zijn thema's die bij alle drie de scheepsbouwgemeenschappen terugkomen.

Conclusie

Samenvattend, de Schelde is in 1875 opgericht en gaandeweg te jaren uitgegroeid tot één van Nederlands belangrijkste scheepsbouwers. Na de fusie tot de RSV en de ontmanteling hiervan, heeft de Schelde zelfstandig voortbestaan totdat zij in 2000 overgenomen werd door Damen Shipyards. De Schelde had ook een op zichzelf staande woongemeenschap. De meeste

⁶⁷ Van Herk, *Heijplaat, Net Even Anders*, 43.

⁶⁸ Idem, 59.

⁶⁹ Idem, 59.

werknemers woonden in een Scheldewoning die vaak bij elkaar in de straat of buurt lagen. Hierdoor ontstond er een ware scheepsbouwgemeenschap in Vlissingen. Ook de familiale verbanden kunnen niet vergeten worden. Werknemers van de Schelde hadden vaak familie bij het bedrijf werken en hierdoor was het vanzelfsprekend dat zij hier zelf ook gingen werken. Het sociale leven speelde zich dus ook af binnen deze scheepsbouwgemeenschap. De Schelde had personeelsverenigingen waar bijna elke werknemer aan verbonden was en hier activiteiten van volgden. De Gusto-werf in Schiedam heeft een vergelijkbaar profiel. De wijk de Gorzen in Schiedam was ook een op zichzelf staande gemeenschap die zijn eigen voorzieningen had. Centraal in deze gemeenschap stond de Heilig Hartkerk en ook de gorzenaren waren trots op hun bedrijf. Als laatste is Tuindorp Heijplaat besproken, de scheepsbouwgemeenschap van de RDM. Deze scheepsbouwgemeenschap was een separaat dorp waarin de werknemers van de RDM woonden. Ook het sociale leven speelde zich hierbinnen af door middel van het verenigingsleven dat gesubsidieerd werd vanuit de RDM.

Om tot een antwoord op de hoofdvraag, “Op welke manier heeft de Koninklijke Schelde bijgedragen aan het ontstaan van een scheepsbouwgemeenschap in Vlissingen en hoe verhoudt deze zich tot andere scheepsbouwgemeenschappen in Nederland?”, te komen. Er is in dit paper uiteengezet dat de Schelde een grote invloed heeft gehad op het ontstaan van de scheepsbouwgemeenschap in Vlissingen. De Schelde heeft hieraan bijgedragen door de Scheldewoningen, de familiale banden binnen het bedrijf en dat het sociale leven van de werknemers zich afspeelde binnen de Scheldegemeenschap. De scheepsbouwgemeenschap van Vlissingen heeft veel vergelijkbare aspecten met de scheepsbouwgemeenschap van de Gusto-werf in Schiedam en Tuindorp Heijplaat. Er zijn veel overeenkomsten op het vlak van huisvesting, familiale verbanden en het sociale leven binnen de gemeenschappen.

Als laatste, een suggestie tot vervolgonderzoek en dankwoord. Door de beperking van grootte van dit paper zijn er aantal zaken die verder belicht kunnen worden. Zo was het interessant geweest om de scheepsbouwgemeenschappen te kunnen vergelijken met andere bedrijfsgemeenschappen door Nederland, zoals het Philipsdorp, om te kunnen onderzoeken of de industrie waar de gemeenschap zich in bevind ook invloed heeft op de inrichting van zo’n gemeenschap. Ook is een dankwoord op zijn plaats. Ten eerste wil ik Dhr. Velthuisen bedanken voor zijn kennis en steun tijdens het schrijven van dit paper. Ook Museum de Scheldewerf, het MuZEEum en het Zeeuws archief zijn erg behulpzaam geweest met het vinden van bronnen.

Bibliografie

Damen Naval. “Damen en de Koninklijke Marine” Accessed June 1, 2022.

<https://nlnavy.damen.com/nl/#damen-&-de-koninklijke-marine>

Dendermonde, Max, and Cas Oorthuys. *De Som Der Delen : N.v. Werf Gusto V/h Firma A.f. Smulders, Schiedam, 1862-1962*. (Wormerveer: Meijer's Industriële Uitgeverij, 1962).

Dijk, C.P. Van, and Enquêtecommissie Rijn-Schelde-Verolme. *Enquête Rijn-Schelde-Verolme (Rsv) : Verslag Van De Enquêtecommissie Rijn-Schelde-Verolme (Rsv)*. ('s-Gravenhage: Staatsuitgeverij, 1984).

“Heilig Hartkerk.” Accessed June 21, 2022.

<http://smartcms.nl/cms2/sites/1010/index.php?submenuitem=1348&menuitem=1324&idx=568>

Herk, Jolanda Van. *Heijplaat, Net Even Anders: Kroniek Van Een Fabrieksdorp in Rotterdam*. (Leiden: Leids Instituut voor Sociaal Wetenschappelijk Onderzoek (LISWO), 1994).

Kok, G.A. De, (Ed.) *De Koninklijke Weg : Honderd Jaar Geschiedenis Koninklijke Maatschappij De Schelde Te Vlissingen, 1875-1975*. (Middelburg: De Boer, 1975).

Quite, Piet, and Peter Quite. *Koninklijke Mij. 'De Schelde' : 125 Jaar Scheepsbouw in Vlissingen*. (Alkmaar: De Alk, 2000).

“Werf Gusto,” Accessed June 19, 2022.

<https://werf-gusto.com/?p=84>

Weterings, E.J. *Herinneringen Aan De Schelde : Werknemers Vertellen Hun Verhaal*. (Vlissingen: ADZ, 2000).

Zeeuwse Ankers. “De Tachtig Plagen in Vlissingen.” Accessed June 20, 2022.

<https://www.zeeuwseankers.nl/verhaal/de-tachtig-plagen-in-vlissingen>