

## WERF CONRAD EN STORK-HIJSCH N.V.

In 1898 werd door de Machinefabriek te Hengelo (O.) een afdeling opgericht voor de vervaardiging van hijs- en transportwerktuigen, welke onder leiding van de heer E. Driessen kwam te staan. Zij vervaardigde kranen en transportinrichtingen, in het bijzonder ook voor de suikerindustrie en breidde zich gestaag uit.

In 1912 werd de afdeling omgezet in een naamloze vennootschap: „De N.V. Gebr. Stork & Co's Fabriek van Hijschwerktuigen”, later in de praktijk kortweg „Stork-Hijsch” genoemd. Haar fabricagegebied nam snel toe. Kranen voor havens, werven, opslagterreinen en industriële bedrijven, drijvende kranen, hangbanen, grijpers en transportinrichtingen werden in grote aantallen geleverd.

In het jaar 1919 werd de heer Ir J. J. Borren naast de heer E. Driessen tot directeur der vennootschap benoemd.

Een der belangrijkste constructies van Stork-Hijsch is de Stork-topkraan, met welks fabricage op initiatief van de heer Borren in 1921 is begonnen.

Met deze topkraan kan de last bij het manoeuvreren horizontaal snel worden verplaatst zonder verrijden van de kraan en neergezet respectievelijk aangeslagen worden op elk punt van een cirkeloppervlak, begrensd door de maximum en minimum radius van de giek. Zij is een groot succes gebleken en in grote getale voor binnen- en buitenlandse havens en velerlei andere doeleinden geleverd. Bij het in druk gaan van dit boek zijn er een 25-tal zeer grote topkranen met een vlucht van 36 m ten behoeve van stoomvaartmaatschappijen hier te lande en overzee in aanbouw.

Stork-Hijsch heeft in de loop der jaren ruim 1800 kranen van allerlei typen afgeleverd en daarnaast vele, soms zeer uitgebreide, transportinstallaties, vooral voor kolen.

Vele overheids- en industriële bedrijven en een groot aantal der Nederlandse centrales zijn van kolentransportinstallaties van Stork-Hijsch voorzien.

Grote bekendheid verwierven ook de grijperkranen, die werden gebouwd voor de Maatschappij tot Uitvoering van Zuiderzeewerken; deze hadden een belangrijk aandeel in de aanleg van de Afsluitdijk; later hebben enkele dezer kranen dienst gedaan bij de droogmaking van het in de oorlog overstroomde eiland Walcheren en in het voorjaar van 1947 brachten zij hulp bij de overstromingsramp in Engeland.

Tegen het jaar 1932, bij de naderende wereldcrisis, was Stork-Hijsch slechts ten dele met



Dr Ir J. J. Borren



Ir C. H. Holgen

werking bezet en moesten verdere jaren van werkgebrek worden voorzien. In overeenkomstige omstandigheden verkeerde een ander bedrijf, de Werf Conrad te Haarlem, waarin de Machinefabriek sedert geruime tijd grote belangen had en dat zich een wereldnaam had weten te verwerven door de bouw van baggermaterieel en de vervaardiging van diepboorinrichtingen. Een nieuw fabrieksgebouw, gebouwd door een Haarlemse firma, welke tijdens de bouw in financiële moeilijkheden was geraakt, kon op aannemelijke voorwaarden worden verkregen en deze gelegenheid werd aangegrepen om de twee slecht bezette bedrijven te combineren tot één fabriek, die vol en daardoor economisch zou kunnen werken.

Deze nieuwe fabriek, liggende aan het Spaarne, gaf voor Stork-Hijsch het grote voordeel van belangrijke besparing van kosten en moeite voor het transport van haar hijswerktuigen naar de havens (Hengelo had in die tijd nog geen kanaalverbinding). In 1932 werd de nieuwe fabriek betrokken, terwijl de oude Werf Conrad voor de bouw van het grote baggermaterieel werd aangehouden.

De Werf Conrad was, zoals wij op blz. 28 hebben medegedeeld, in 1889 onder leiding van P. Goedkoop Dzn gekomen, met behulp der Machinefabriek te Hengelo, die er grote belangen in had, gereorganiseerd en onder Goedkoop's leiding tot bloei gebracht.

Zij was, opgericht in 1878, aanvankelijk scheepswerf, werd in 1883 gewijzigd in Werf Conrad N.V. en begon met de vervaardiging van baggermateriaal, in hoofdzaak bestemd voor export.

Was de opbrengst van de eerste baggermolens slechts 100 m<sup>3</sup> uur, geleidelijk werd de capaciteit van de molens, zuigers, hoppers enz. groter, getuige o.a. de hieronder genoemde belangrijke opdrachten:

De zeewaardige, zelf ladende baggermolen met zuigbuis en persleiding „Haiphong” voor Indo-China, opbrengst 1500 m<sup>3</sup>/uur en de, voor die tijd (1912) zeer grote, zeewaardige hopperzuiger voor Argentinië met een opbrengst van 10.000 m<sup>3</sup>/uur.

Bovendien zijn gebouwd drijvende bokken, zeesleepboten, tankboten en vrachtschepen. Van de speciale vaartuigen zijn o.a. te noemen:

Het bekende hospitaal-kerkschip „De Hoop” en de voor Spanje gebouwde onderzeebootlichter met 650 ton hefvermogen.

Een apart hoofdstuk in de geschiedenis vormen de ertsbaggermolens.

Reeds in 1887 werd de eerste in Nederland gebouwde goudmolen door de „Conrad” vervaardigd; in de periode 1923/29 werden niet minder dan 44 tinmolens geleverd, waarvan 8 voor Nederlandse rekening.

Toen Werf Conrad zich specialiseerde in de bouw van ertsbaggermolens bleek het in vele



273. Moderne topkraan voor stortgoed



Fig. 274. Kolentransport voor een onzer grote centrales

gevallen gewent ook gereedschappen te leveren resp. te maken, waarmee het terrein dat de molens moesten bewerken, vooraf kon worden verkend en zo nam omstreeks 1900 de Werf Conrad van de firma Figeo de productie en verkoop van het zgn. Banka boorgereedschap over, dat thans een wereldnaam heeft bij alle prospecteurs van alluviale afzettingen.

Een verdere ontwikkeling van deze af-

deling ontstond door samenwerking met de Nederlandsche Maatschappij voor Mijnbouwkundige Werken te Heerlen, waarvan, bij de oprichting in 1902, de heer P. Goedkoop als president-commissaris optrad.

Aanvankelijk werd hoofdzakelijk gewerkt naar door afnemers verstrekte tekeningen, doch ongeveer twintig jaren geleden begon Werf Conrad eigen typen te ontwikkelen, welke weldra, ook in het buitenland, gerede aftrek vonden.

Zien wij af van landen als U.S.A., Canada, China en Japan, dan heeft zonder overdrijving, Werf Conrad in de loop der jaren grondboorwerktuigen zowel voor alluviale onderzoeken als voor boringen naar erts, petroleum, water, zout etc. geleverd naar bijna alle landen der wereld.

De prettige relatie met een der grootste afnemers bracht niet alleen mede, dat voor de vele petroleumterreinen, waarbij deze onderneming belang heeft, zeer belangrijke opdrachten tot stand kwamen, doch ook, dat Conrad in samenwerking met deze, een nieuwe exploratie boormethode kon ontwikkelen, welke een belangrijk succes bleek, zodat alle hiervoor benodigde machines en gereedschappen naar vele landen geleverd konden worden. Ook bij de ontwikkeling van het Nederlandse olieveld bij Coevorden en de exploratie naar olie in andere delen van ons land, heeft Conrad-Stork weder een belangrijk aandeel door levering van werktuigen, welke voordien alleen in Amerika werden gebouwd.

In de laatste wereldoorlog werd de oude fabriek der Werf Conrad door de bezetters in



Fig. 275. Stork-grijperkranen aan de afsluitdijk (1932). Deze kranen deden ook dienst voor Walcheren (1945) en Engeland (1947)

Zijn plaats als directeur werd ingenomen door de heer Ir C. H. Holgen, die reeds in 1919 als ingenieur aan het constructiebureau der fabriek was verbonden en in 1929 tot onderdirecteur was benoemd.

Naast het oorspronkelijke fabrieksterrein is door aankoop een aansluitend terrein in het bezit der vennootschap gekomen, waarop thans reeds nieuwe fabriekshallen verrezen zijn, die bij het verschijnen van dit boek al grotendeels in bedrijf genomen zijn.

De luchtfoto (afb. 276) geeft een overzicht van de fabriek. Op de voorgrond ligt, aan het Spaarne, een naburige fabriek, daarachter het oorspronkelijke fabrieksgebouw met het ijzerpark, een grote loods, dan een paar woonhuizen en ten slotte het kantoorgebouw (geheel rechts op de foto). Op de achtergrond ziet men het nieuwe fabrieksgedeelte. De nieuwe hoge hal is reeds in gebruik als montagehal voor grote hijswerktuigen; en ijzerconstructies; de lage hallen worden ingericht voor de voorbereiding van constructiemateriaal.



Fig. 276. Conrad-Stork, Haarlem

(Luchtfoto K.L.M.)



277. Draaiertij



Fig. 278. Mechanische werkplaats



279. Een der montage-hallen



Fig. 280. Een der staalconstructie-werkplaatsen

De ruimte tussen de nieuwe hoge hal en het Spaarne is de montage-plaats voor groot bagger- en kraanmateriaal.

Voor de export van bagger- en aanverwant materiaal is, reeds enige jaren voor de oorlog, in samenwerking met Werf Gusto, Schiedam, N.V. Scheepswerf en Machinefabriek De Klop, Sliedrecht, J. & K. Smit's Scheepswerven N.V., Kinderdijk, L. Smit & Zn. Scheepswerf- en Werktuigbouw N.V., Kinderdijk en Verschure & Co's Scheepswerf en Machinefabriek N.V., Amsterdam, een vennootschap onder firma opgericht: de Industriële Handelscombinatie Holland, kortweg I.H.C. Holland genoemd.

Door het vormen van deze combinatie is niet alleen bereikt, dat de export krachtig ter hand genomen kon worden, maar ook, dat door het ter beschikking zijn van het gezamenlijke productie-apparaat van de zes samenwerkende firma's en door de verdeling van eventuele technische en commerciële risico's, grotere opdrachten, dan voor één firma mogelijk, aanvaard konden worden.

Voor de besteller biedt een dergelijke samenwerking vele belangrijke voordelen. Niet alleen kan men gebruik maken van de technische en commerciële kennis en ervaring van de zes vennoten, maar ook is research, op een schaal, die voor één enkele firma te kostbaar is, mogelijk. De I.H.C. Holland heeft dan ook de beschikking over speciale deskundigen, en bezit te Delft een modern ingericht laboratorium. Onderzoekingen o.a. op het gebied van ertsafscheiding, stromingsverschijnselen in pijpleidingen en grondpomp-constructies worden hier regelmatig verricht.

Talrijke grote en belangrijke exportopdrachten zijn reeds door de I.H.C. Holland uitgevoerd. Een opdracht, waarbij de vele voordelen van de samenwerking duidelijk gebleken zijn, was wel de onmiddellijk na de bevrijding gegeven bestelling door de Billiton Maatschappij voor de levering van een zestal grote tinmolens.

Door een nauwe samenwerking tussen de opdrachtgeefster en de werven slaagde men er in reeds in de eerste maanden van 1947 een drietal molens voor het uitslepen naar Indië gereed te hebben, een resultaat, dat zonder samenwerking geheel en al onmogelijk zou zijn geweest. Thans is o.a. groot materiaal voor Frankrijk, Turkije, Afrika en Argentinië in aanbouw.

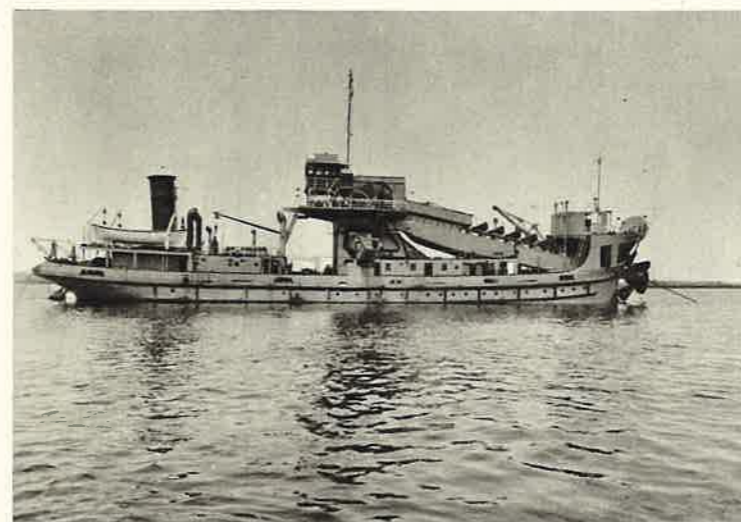


Fig. 281. Zelfvarende baggermolen



Fig. 282. Boorapparaten voor seismologisch onderzoek



Fig. 283. Onderzoekingsboring in Holland met Conrad-Stork boormateriaal