

De THOMSEN-vlag in Top

Geschreven in THB nieuws door Backx (Dr. J. Ph. Backx, directeur Thomsen's Havenbedrijf).

Twee gebeurtenissen zullen in de komende dagen in ons bedrijf feestelijk worden gevierd: het gereedkomen van de herbouw van onze verwoeste kaden en loodsen en ons vijf-en-zeventig jarig jubileum. Beide feiten zouden aanleiding kunnen zijn tot velerlei beschouwingen. Bij de plechtige opening zullen die ook wel worden gehouden. Het T.H.B. Nieuws zal daarvan voor hen, die door hun werkzaamheden verhinderd zijn persoonlijk aanwezig te zijn, ongetwijfeld verslag geven. In dit feestnummer willen wij ons tot enkele opmerkingen van algemene aard beperken.

Gedurende de jaren na de oorlog hebben wij vaak onder wel zeer ongunstige omstandigheden moeten werken, eerst temidden van de verwoesting, daarna in ons dagelijks werk gehinderd door de nieuwbouw. Nu zullen de metselaars, de timmerlieden en schilders spoedig onze terreinen verlaten. Een nieuw werktuig, moderner en fraaiër dan wij ooit bezaten, wordt ons op 22 October in tegenwoordigheid van Z.K.H. Prins Bernhard in handen gesteld. Wij allen hebben dan de taak het op de beste wijze te gebruiken, het met liefderijke zorg te bewaken en in stand te houden en het aan te wenden tot heil van het bedrijf en van de haven in het algemeen.

Tezelfdertijd herdenken wij het vijf-en-zeventig jarig bestaan van ons bedrijf. Welk een schat van herinneringen ligt in deze jaren besloten. De ouderen onder ons hebben zelf meegemaakt, hoe Thomsen groeide van een klein tot een groot bedrijf. Zij zullen zich kameraden en chefs herinneren, die ons zijn ontvallen, zij weten nog van vroegere werk-methoden, van een verleden tijd, vaak gemoedelijker en ook vaak harder dan de onze. Door twee wereldoorlogen heen is ons bedrijf gegroeid tot een der grootste stuwadoorsondernemingen in de wereld, technisch, organisatorisch en sociaal aan hoge eisen beantwoordend.

Met het bedrijf zijn de mensen gegroeid en veranderd. Er was een tijd, dat bootwerker een beroep was, waarop in Nederland werd neergezien, een ambacht van mannen, die in een ander vak waren mislukt, die ruw en onontwikkeld waren. Die tijd is terecht voorbij, havenarbeid is geschoolde arbeid geworden van mannen, die respect afdwingen. Inderdaad, het bedrijf en de mensen, die er werken, zijn in deze 75 jaren wel zeer veranderd. Dit Thomsen, zoals het vandaag bestaat, is niet de vrucht van het werk van enkelen, het is het resultaat van de arbeid van allen, die hun werkkraft aan het bedrijf hebben gegeven en thans geven, het is het resultaat van het werk van ONS SAMEN.

Terugziend is er reden tot grote dankbaarheid. Er is echter nog genoeg werk te doen. Laten wij met elkaar, elk op de plaats, waarop hij in het bedrijf is gesteld, verder werken aan de opbouw van Thomsen in technische en sociale zin. Elke post in onze organisatie - het kan niet genoeg worden herhaald - is ten slotte van grote betekenis en waarde. De verdere bloei van T.H.B. ligt in ons aller handen

Backx



Het nieuwe Thomsen complex aan de Keilestraat
Geschreven in THB nieuws door Van den Broek

Men zou zo denken, dat architectuur alleen beschreven zou kunnen worden aan monumentale bouwwerken, zoals tempels, kerken, raadhuzen en paleizen. En dat een architect als een diepzinnig kunstenaar zich alleen maar zou kunnen wijden aan deze opgaven, die ruim baan laten aan de mogelijkheden tot schone vormen. En dat deze opgaven er hoofdzakelijk waren om deze kunstenaar gelegenheid te geven zijn schone prestaties aan de gemeenschap aan te bieden, opdat later daarover een even diepzinnige architectuur-geschiedenis zou kunnen worden geschreven.

Onze tijd kent ook een andere opvatting van architect en architectuur. Volgens deze opvatting is bouwen niet een welkome gelegenheid voor de architect om een schoon gebouw te wrochten, doch is bouwen een directe uiting van werkzaamheid der menselijke gemeenschap. En in deze opvatting is het gebouw zelve niet een schoon monument, maar in de eerste plaats een doelmatige, doch ook doelbewuste ruimte voor de werkzaamheid van die gemeenschap. Niet dus alleen maar doelmatig want dan zou de architect tevreden mogen zijn, als hij al de gegevens van het programma de zalen, de kamers, de werkruimten, de diensten verkeersruimten, zo praktisch mogelijk aaneen had gevoegd. Neen vooral ook doelbewust, want in die aaneenvoeging moet niet alleen dat praktische gebruik spreken, maar ook iets duidelijk worden van de taak van het gebouw in die- menselijke samenleving en moet iets blijken van de betekenis, die het heeft voor dat grote complex van werkzaamheid, die die samenleving nodig heeft, wil die samenleving in stand blijven en een goed en gelukkig leven daarin mogelijk maken. Daarom treffen goede gebouwen niet alleen door hun schoonheid, noch alleen door hun praktische inrichting, doch door hun relatie met die menselijke samenleving.

Dit nu is de reden, waarom er aanleiding is, over de architectuur van dit nieuwe Thomsen-complex iets meer te zeggen. Tenslotte is het een complex van havenloodsen, bestemd tot opslag van goederen en dat is nooit in de eerste plaats beschouwd als een gelegenheid om een architectonisch monument te scheppen. Integendeel - zij behoren in de eerste plaats praktische opslagruimten te zijn waarin handig gewerkt moet kunnen worden. En hoger heeft men bij die havenloodsen, die wij in onze Rotterdamse haven kennen, in -het algemeen ook niet trachten te grijpen. Uit deze praktische uitgangspunten is toch een zekere ontwikkeling te begrijpen: het vermijden van tussensteunpunten in de loods, die „standvinken", die voor opslag en vervoer soms zo hinderlijk konden zijn -, het hoger en wijder worden van de deuren om het doorlaten der grote auto's mogelijk te maken -, de kostbare betonplaten op de vloeren om de nodige vlakheid te verkrijgen voor de af- en aanrijdende benzine- en elektrische trucks -, de hoge glasstroken voor een gelijkmatige verlichting.

Bij studies tot het vervullen van deze eisen ging voor ons iets meer spreken dan de praktische bruikbaarheid, en werd iets voelbaar van het geweldige van zulk een gebouw, dat honderden meters lang en dertig meter breed, zich- als een enorme huif, gedragen door zich eindeloos achter elkaar reiende spanten, uitstrekt over stapels en stapels goederen. Er moest daarin iets voelbaar worden van die organisatie in onze samenleving, die het leven en, mocht het zijn, het goede functionneren daarvan mogelijk moet maken.

De enorme omvang van dit complex (dat eens 800 Mtr, lang moet worden!) waardoorheen zich een spoorweg boort van straat- naar havenzijde, en waarvoor de luchtbrug over de straat heen het Keilepand met de loodsen tot een groot geheel verbindt, versterkt dit gevoel, alleen door zijn afmetingen al, nog te meer. Heeft zulk een complex dus reeds door zijn functie een algemeen menselijke betekenis, directer nog kreeg het betekenis voor de werkers zelf in het bedrijf door de voorzieningen, die voor het personeel nodig - worden, en die in het zogenaamde centrum zijn ondergebracht met de centrale diensten die voor het bedrijf zelf nodig zijn.

Bij de voorstudies is nog wel eens overwogen, of dit alles niet op het dak zou worden aangebracht, teneinde alle beschikbare ruimte voor de eigenlijke opslag uit te buiten. Er is zelfs gedacht dat dak zo in te richten, dat ook auto's en fietsen er zouden kunnen worden gestald en het aldus ook een soort tweede straat zou kunnen vormen, langs de haven. Hoe fantastisch dit ook voor -de verschijning had kunnen zijn en hoe sterk dit ook doel en betekenis van het bedrijf had kunnen uitdrukken, bezwaren van technische aard en de hoge kosten, - deden dit idee al spoedig opgeven. En zo werd het Centrum een min of meer gebruikelijk middenstuk, hoofdzakelijk op een verdieping ondergebracht om de begane grond zoveel mogelijk te kunnen benutten. Op dit punt werd de spoorweg door het complex heengevoerd, waartoe ook de hoeken der aansluitende loodsen werden afgeschuind, welke praktische noodzakelijkheid tevens deze middenopening accentueerde.

Het zou -groots zijn geweest, --op deze plaats de begane grond, over de volle 5 Mtr, hoogte, die de spoorweg nodig heeft en over de volle 54 Mtr. lengte, open te laten en aldus vanaf de straat een doorkijk op de kade te verkrijgen. Maar het bedrijf eiste zijn ruimtes voor kabelgat, voor werkplaats voor truck-revisie, voor secties, voor portier, douane en sociale dienst en zo werd ook dit idee opgegeven en slechts in de grote glaswand iets van de oorspronkelijke visie behouden.

Het zal opvallen, dat wij gaarne grote glasvlakken gebruiken; wij houden van de doorzichtigheid, waardoor de verschillende ruimten met elkaar en in hun verband doorzien kunnen worden. Het lijkt ons ook een uiting van waarachtigheid en zuiverheid, zoals een glazen kast dit meer heeft dan een gesloten deur, waarachter een inhoud, onverschillig wordt weggeborgen.

De verdieping trachtten wij op te nemen in het nog hogere loodsprofiel en daartoe werd het dak naar de buitenzijden toe opgelicht, zoals uit de doorsnede blijkt. Op deze verdieping zijn de ruimten voor de bedrijfsleiding en het personeel ondergebracht. De daarvoor nodige oppervlakte was zoveel groter dan de begane grond, dat deze verdieping gedeeltelijk over de straat werd heengebouwd. Toch had dit diepere bedoeling dan alleen maar praktische ruimte winst; door het opgelichte dak en de overbouw schijnen deze ruimten voor de werkers als het ware uit het bedrijf naar buiten te puilen. En alleen maar architectonisch gezien werd hierdoor een vast midden in de uitgestrektheid van de vlakke straatwand verkregen, waaraan overigens door het lichte verven der muren een zo fleurig mogelijk uiterlijk is gegeven.

Maken wij thans een wandeling over die verdieping. Men komt met fiets of auto door de grote toegangsdeur bij de portier binnen, parkeert fiets of auto binnen en loopt de brede trap op naar boven voerende in de lange middengang. Rechts daarvan liggen de was- en kleedlokalen en daarachter - langs de straat - de grote cantine voor 5 of 600 man, waarvan de buitenzijde één grote doorgaande glaspui is. De tafels zijn opgesteld in verschillend gevormde groepen, zodat die grote ruimte in meer intieme delen is gedeeld, welke verdeling nog versterkt wordt door opgestelde rekken met kleurige platen en wat groen van planten en bloemen. Aan het andere eind van de gang voert eenzelfde brede trap als de opgang weer aan de kadezijde naar buiten.

Aan de waterzijde van deze gang liggen ruimten voor inspecteurs en bazen en een wachtruimte voor passagiers. Zij hebben een teruggetrokken balkon aan de buitenzijde, vanwaar de gehele kade kan worden overzien.

Op halve hoogte van dit balkon loopt de, door een koker van geperforeerd ijzer beschermde stroombaan van de kranen, die als een brede streep langs het gehele complex loopt en de horizontale lijn daarvan zo nadrukkelijk kan versterken.

De middengang is de dagelijkse doorgang van alle werkers in het bedrijf. Zij was daarom ook de aangegeven plaats voor het herinneringsteken voor hen die in de oorlog waren omgekomen. De vormgeving van het herinneringsteken van het personeel voor het 75-jarig bestaan en de inwijding van het nieuwe complex bleek niet gemakkelijk, de grote afmetingen der ruimtes, hun strakke én zakelijke vormen werken zo sterk, dat de gebruikelijke glas-en-lood ramen, de klok of het beeld hierin moeilijk zouden harmoniëren. De vaststelling van de definitieve vorm van dit gedenkteken werd daarom nog even aangehouden. En voor het gedenkraam voor hen die vielen van 1940-1945 kozen wij een groot glasvlak aan het begin van de gang, door welk glas men van boven af ziet in de loods en het bedrijf erin. En op dit glas niet anders dan de grote cijfers 40-45 en de namen van hen, die dit nieuwe niet meer hebben kunnen zien. Wij trachten hierdoor voor ons, die deze gang nog wel af zullen lopen bij het naar huis gaan, met de laatste blik op het bedrijf in de loods, tegelijk nog even die namen te omvatten, zoals men des avonds van zijn kameraden afscheid neemt.

In deze gang leeft dus bij het op- en afgaan nog even iets van dit bedrijf samengevat op, en dat is ook de betekenis van de foto's, die in reeksen hier en daar langs de wand de ramen vullen - een samenvatting van het bedrijf en de mensen. En hiermede hopen wij iets duidelijk te hebben kunnen maken van de ideeën die ons bij het werken aan dit gebouw hebben bezielde.

Driekwart eeuw THOMSEN

Van scheepstuiger-aannemer tot moderne stuwadoorsonderneming

Ontstaan, groei en bloei van ons bedrijf.

Geschreven in THB nieuws door Van Nus (medewerker Thomsen's Havenbedrijf, procuratiehouder).

Het begon in het jaar 1873, toen de scheepstuiger-aannemer Peter Thomsen zich associeerde met de expediteur Frederik Philip Röpcke en de firma P. Thomsen & Co., waarvan de tegenwoordige vennootschap de directe voortzetting is, werd opgericht. Thomsen zelf was in 1860 van Husum naar Rotterdam gekomen. Rotterdam, toen nog meer handelstad dan havenstad, begon zich juist te ontwikkelen. Peter Thomsen besloot er te blijven. Zeeman van oorsprong, zocht hij zijn werk op de zeilschepen, die voor de stad hun ligplaats vonden. In 1863 zien wij hem met Jan Jacob van Rietschoten, in gezelschap van de „kledermaker' Samuel Christiaan van der Hoed en de „stadssergeant" Nicolaas Alenson als getuigen, verschijnen voor Notaris Egbertus van Laars in de Korte Hoofdsteeg te Rotterdam, om tezamen een vennootschap onder de firma Van Rietschoten & Thomsen „tot het uitvoeren van kopen en verkopen van hout en tot uitoefening van de bedrijven van optuigen, laden en lossen van zeeschepen" aan te gaan.

Genoemde Van Rietschoten, die de leiding van de nieuwe firma kreeg, was reeds een aantal jaren als „scheepstuiger-aannemer" werkzaam geweest. Hij moet voor die tijd een man van „moderne ideën" geweest zijn, want in het oudste officiële stuk, hetwelk nog in ons bezit is, lezen we tenminste, dat hij op „Dingsdag" 12 Augustus 1862 van Gedeputeerde Staten een vergunning ontving „tot het plaatsen van een stoomwerktuig en ketel in een vaartuig bestemd tot het lossen en laden van zeeschepen". Een eerste stap op het gebied van mechanisatie dus! Op 12 Mei 1863 volgt wederom een vergunning en wel voor het plaatsen van een stoomwerktuig, hetwelk „binnen de lemieten van de gemeente Rotterdam" mocht worden gebruikt in een ijzeren vaartuig „voorzien van eene schroef ter verplaatsing van het vaartuig en van eene perspomp om desnoods ook als stoombrandspuit dienst te doen".

Van Rietschoten hield de administratie bij en was verantwoordelijk voor de „machinerien", Thomsen liep het werk na. Op 13 September 1864 volgt een vergunning „tot uitoefening eener stoombootdienst tot het slepen van kleine en boegseren van zeeschepen met de stoombooten 2, 3 en 4". Het jaar 1870 brengt een wijziging in de firma. Burchard Derk van Rietschoten wordt als derde firmant opgenomen en enkele jaren later, nadat de oudste van Rietschoten zich teruggetrokken heeft, verschijnt de expediteur Röpcke ten tonele. De firma B. D. van Rietschoten, Thomsen & Compagnie wordt gevormd. De nieuwe firma was echter een kort leven beschoren, want enkele jaren later zitten Peter Thomsen met Röpcke wederom bij de notaris en de firma P. Thomsen & Co., waaruit de huidige vennootschap rechtstreeks is voortgekomen, wordt opgericht.

In die dagen klopte het hart van het havenbedrijf in Rotterdam op een heel wat beperkter terrein dan tegenwoordig. Het zag zich een gebied toegewezen, dat bestond uit de kaaimuren langs het Willemsplein, Willemskade, Veerkade, Westerkade, Veerhaven, Westerhaven (sedert gedempt), Boompjes en Oosterkade. Met het leggen van de eerste boeien in de rivier was men juist gereedgekomen en ook met het bouwen van kaden langs de nieuwe Koningshaven was een aanvang gemaakt. De nieuwe Waterweg was weliswaar gegraven, doch technisch verre van voltooid, hetgeen grote zorgen baarde. Maar toch kwam er omstreeks die tijd iets van durf en ondernemingsgeest over Rotterdam, „iets van een lentelucht, die de knoppen deed zwellen, waaruit later de bloemen en vruchten zouden ontspruiten".

Een groot aantal belangrijke ondernemingen, goeddeels vooruitlopende en bij voorbaat bouwende op de grootheid, die Rotterdam wachtte, werden in de jaren tussen 1860 en 1880 opgericht. De Holland-Amerika Lijn en de Rotterdamsche Handelsvereniging behoorden ook hiertoe.

De firma Thomsen & Co., aanvankelijk zeer bescheiden van opzet, was in die tijd nog niet aan maar in de Zalmhaven gevestigd. Daar lag namelijk als een soort drijvend kabelgat, een lichter, waarin de gereedschappen waren opgeborgen en ook de mensen werden uitbetaald. Twintig cent per uur, hetgeen zo omstreeks de eeuwwisseling in een kwartje werd veranderd. Vasten waren er niet, tenzij men de „gouden ploeg" - een ploegje van een man of 10, die altijd voor Thomsen werkten - als zodanig zou willen beschouwen. Bij het lossen en laden werd gebruik gemaakt van de sukkelwinch, waarmede de goederen met de hand uit het schip werden opgedraaid. Pas later werd de sukkelwinch vervangen door de donkey, terwijl ook een lichter werd aangeschaft om zware colli te hijsen.

Het drijvende „hoofdkantoor" bleek op de duur niet te voldoen. De lichter werd opgeruimd en op de Zalmhaven werd een kantoor met pakhuis gevestigd. Dat was in de tijd van de bazen Van der Ven, Klaas en Hein van Dinteren. Maar toen de stoomvaart opkwam, werd het bazenpersoneel verder uitgebreid. Roemruchte namen als die van Willem de Vries, ouwe Gerrit Schoots, ouwe Willem Tertoole, Piet van der Elzen, Hein Savooyen en wat later Willem de Boer en Gerrit de Vries komen naar voren. Om 7 uur 's ochtends was Peter Thomsen zelf aan de Zalmhaven om volk aan te nemen en alles persoonlijk te regelen en pas later toen ook de Spoorhaven en de Binnenhaven gereedkwamen namen de bazen, die daar werkten, zelf volk aan. De „staf" van de firma was maar klein.

De Heer Röpcke nam aan het eigenlijke stuwadoorswerk niet actief deel. Hij hield zich bezig met het agentschap van de Duitse Spoorwegen en de „Vlaardinger boot". Peter Thomsen werd geassisteerd door de Heer Fekkes, later kwam ook de Heer Thoenis als boekhouder het team versterken en toen het kantoor naar een pand enkele huizen verder op de hoek van de Zalmhaven verplaatst werd, werd er ook een echte jongste bediende van 14 jaar - Van Nus genaamd - aangeschaft. Dat zijn zoon zestig jaar later procuratiehouder en bij het 75-jarig jubileum ook „geschiedschrijver" van de vennootschap zou worden, heeft hij toen zeker niet geweten!

De bootwerkers van die dagen waren 's ochtends al vroeg bij de hand. Om half zes was het, als ze geen boot onder handen hadden, verzamelen geblazen bij de post scheepstijdingen aan de Boompjes om te kijken of er misschien een „boot voor meneertje" was. Want evengoed als de bazen hun bijnamen hadden als „Damned quick" en „Jan Tegendek", zo hadden ook de stuwadoors hun speciale namen, „Jan Stapallemachtig", „Meneertje", „Kees van het Bruggetje", „Jan-rnet-de-dure-Broek", „De Hellevoeter" „de Melkboer" vormen er een kleine bloemlezing uit.

Was er een „boot voor de hoek" - waarmede het kantoor van Thomsen werd aangeduid - dan nam Thomsen of Thoenis het volk voor die dag vóór het kantoor aan. Soms stonden er wel 300 en van onze oude baas Teeler is bekend, dat hij als jonge kerel menigmaal in de bomen klom om bij de aanneming de aandacht te trekken!

Op 8 Mei 1891 kwam de oude Thomsen te overlijden. De Heer Röpcke vestigde zich zelfstandig als expediteur en Thomsen's oudste zoon Peter Frederik zette het los- en laadbedrijf onder de oude firma voort. In 1896 vindt hij in de Heer Jan Key - de 32-jarige directeur van het postkantoor te Valkenswaard - zijn medewerker. En gedurende enige tijd heet het bij de bootwerkers „de zaak van Jan, Piet en Klaas" naar de voornamen van de 3 mannen die de leiding in het bedrijf hebben.

De firma's Ruys & Co. Wambersie, Hudig & Veder, K.N.S.M., Krupp en Solleveld & v. d. Meer waren in die dagen wel de grote opdrachtgevers, terwijl o.a. ook gewerkt werd voor P. A. van Es & Co. en Van Ommeren. Met de toeneming van het scheepvaartverkeer hield de uitbreiding van het bedrijf gelijke tred. In 1903 wordt het kantoor met pakhuis, dat inmiddels veel te klein geworden is, van de Zalmhaven verplaatst naar de Breede Hilledijk bij de Maashaven. Terzelfdertijd - op 3 Juli 1903 - lezen we in „De Scheepvaart":

„De Heeren P. Thomsen & Co. geven kennis, dat de Heer J. Key, thans procuratiehouder hunner -firma, vanaf heden als deelgenoot in hunne zaken is opgenomen."

Dan begint de expansie eerst recht: die van Rotterdam als wereldhaven en direct daarmee verbonden, die van Thomsen als stuwadoorsbedrijf. Het industriële achterland komt tot ontwikkeling. Ertsen voor de Duitse hoogovens, graan en andere levensmiddelen voor de Rijn, kolen uit Westfalen komen in steeds groter wordende hoeveelheden over onze haven. De tijd, dat de grote „men" de „eigen"handel als ideaal beschouwde en met soevereine minachting op de doorvoer werd neergezien, is voorbij.

Rijnvaart en scheepvaart breiden zich uit en gestreefd wordt naar mechanisatie en rationalisatie bij de overslag. De oude havenbekkens voldoen niet meer aan de nieuwe overladingstechniek en het is dan ook geen wonder, dat de toenmalige directeur van gemeentewerken, teneinde gelijke tred met het handelsverkeer te houden, om „een grote plas water" riep. Na de Rijnhaven wordt de Maashaven gegraven en aan de Rechter Maasoever komt de Schiehaven omstreeks de eeuwwisseling gereed, in 1906 gevolgd door de Jobshaven. De Parkhaven krijgt kademuren en in 1912 wordt een begin gemaakt met de aanleg van de IJselhaven en Lekhaven.

De mechanisatie van de haven komt op gang. Drijvende grijperkranen, graanelevatoren en laadbruggen verschijnen en in alle gevallen staat de jongste firmant van Thomsen bij de doorvoering ervan in het voorste gelid. Ook het personeel breidt zich uit. Zo zien we de thans oudste directeur van de huidige vennootschap de gelederen komen versterken. Jan Gelcynse en Gerrit Teeler, Kris Blok en anderen, die ook hun aandeel in de ontwikkeling van het bedrijf hebben bijgedragen, worden baas en het is misschien wel aardig te vermelden, dat het de jonge baas Teeler was, die zo omstreeks 1908 als baas de eerste boot van Van Nievelt Goudriaan - met meterhout van Petersburg - in de nieuwe Maashaven loste. Per 1 Januari 1910 bestaat het vaste personeel met het kantoor erbij uit 140 man.

Thomsen bouwt de eerste laadbruggen - eerst 4 in 1911-1912, dan nog 4 en het duurt tot na de eerste wereldoorlog aler andere bedrijven hiermede eveneens komen. Thomsen helpt de graanelevators invoeren. Thomsen bouwt een reeks van drijvende grijperkranen. In de haven is het dan - met een variant op een Amerikaanse slagzin - met recht „Thomsen's here, Thomsen's there, Thomsen's everywhere!"

Ook in de organisatie van het bedrijf vinden inmiddels verschillende wijzingen plaats. In 1911 wordt de oude firma P. Thomsen & Co. omgezet in de Naamlooze Vennootschap Thomsen's Havenbedrijf, waarbij de Heren P. F. Thomsen, J. Key en C. P. H. J. Backx als oprichters optreden. De eerste wordt gedelegeerd commissaris van de nieuwe vennootschap, de Heer J. Key - de vader van de tegenwoordige directeur, die omstreeks deze tijd ook in het bedrijf komt - directeur en de Heer Backx procuratiehouder. Tot procuratiehouder worden verder benoemd de Heren Mulder, Oolbekkink en Wechelaar.

De in 1905 opgerichte controlemaatschappij, de N.V. Neutraal, wordt ontbonden en in de nieuwe vennootschap opgenomen, ook al zijn er nog vele jaren later employé's, die halstarrig volhouden, dat zij „van Neutraal" zijn.

De Heer Thomsen komt in 1916 te overlijden. Kort daarna, in 1917, wordt de Heer Backx directeur en twee jaar later volgt de benoeming van de Heer G. Key eveneens tot directeur.

De eerste wereldoorlog breekt uit en er valt weinig te laden en te lossen. Vandaar dat de aandacht van de bedrijfsleiding in de eerste plaats naar andere gebieden uitgaat. Het veembedrijf komt daarvoor in aanmerking. Ook het transport te land wordt nader bekeken en de machinale brekerij van erts ter hand genomen. Het opslagterrein aan de Maashaven, met de imposante laadbruginstallatie, wordt verder afgewerkt en wanneer eindelijk de oorlogshandelingen zijn afgelopen kan met de verwezenlijking van de vele gedurende de oorlogsjaren ontworpen plannen een aanvang gemaakt worden. Een nieuwe expansieperiode breekt aan.

Helaas mislukt een nieuwe vestiging in Petrogad, waarvoor gedurende de oorlog verschillende drijvende grijperkranen in gereedheid gebracht waren door het uitbreken van de revolutie.

Meer succes heeft de oprichting van het Amsterdamsch Havenbedrijf in 1919. in Rotterdam zeil vinden belangrijke uitbreidingen plaats. De reparatiewerkplaats op het opslagterrein aan de Maashaven wordt in 1920 in gebruik genomen. Het Keilepand komt in 1922 tot stand. Ook aan de uitbreiding van de loodsruimte wordt gewerkt. In die jaren werd ten behoeve van het stukgoedbedrijf aan verschillende loodsen in de haven gewerkt, zonder dat deze loodsen evenwel eigendom van het bedrijf waren. Daarin gaat nu verandering komen. Naast de loodsen Maashaven- en Canada aan de Maashaven en de loods Lekhaven - de huidige Black Diamond Loods - aan de Lekhaven, die reeds ter beschikking stonden, wordt een aanvang gemaakt met de bouw van de loodsen THB T en II achter loods Canada. Van de talrijke THB-ers, die erin de achter ons liggende 30 jaren hebben gewerkt, zullen er maar weinigen weten, dat in dé loods Maashaven, waarin zij keurige klampen maakten, op de populaire deun „Yes, we have no bananas" vroeger braaf gedanst was. De loods was namelijk afkomstig van een van de eerste grote Luchtvaart-tentoonstellingen, die hier te lande gehouden was. Het kan verkeren, ook met havenloodsen!

De NV. Maasveem wordt in 1921 overgenomen en de N.V. Maatschappij voor Algemeen Vervoer v.h. W. H. König & Co. volgt in 1922. Electriche walkranen verschijnen na 1920 op de beschikbare kaderuimte en ook de mechanisatie van het interne transport neemt een aanvang door de aankoop van een reeks Yalewagens.

Nieuwe krachten worden aangetrokken. Het kantoor wordt uitgebreid. Inspecteurs, hoofdbazen, bazen, stuwadoors- en technisch personeel komen de gelederen versterken en het is opvallend van -hoevele, thans zo langzamerhand weder tot de oudere garde behorende, krachten het dienstverband uit deze eerste jaren na de wereldoorlog dateert.

In 1926 treedt de Heer Jan Key na-een imposante staat van dienst - voor de -Rotterdamse haven in het algemeen en voor Thomsen in het bijzonder - om gezondheidsredenen als directeur af. De algehele leiding van het bedrijf komt in handen van de heren C. P. H. J. Backx en G. Key Jr., doch als gedelegeerd commissaris blijft de Heer J. Key tot zijn overlijden in 1930 een waardevolle kracht voor de onderneming, waaraan hij zijn hart verpand had.

Het lijnbedrijf komt verder tot ontplooiing -en in het machinale bedrijf worden in 1926 alle records geslagen. De elektrische walkranen worden verbeterd en de eerste wipkranen, met grote vlucht, welke later geleidelijk tot 36 Meter is opgevoerd, doen hun intrede. Aan de Lekhaven worden in 1926 de loodsen Brazilië en Levant van de Holland Amerika Lijn overgenomen. Daartussen wordt de loods Uruguay gebouwd. En wanneer tenslotte ook de loodsen II en Argentinië van Corns. Swarttouw overgenomen zijn, heeft het stukgoedbedrijf aan de Lekhaven de beschikking over één aangesloten terrein met een kadelengte van bijna 900 Meter, bebouwd met 6 flinke loodsen en daarachter het veembedrijf in de vorm van het Keilepand. Tezamen met het Maasveem, de loodsen Maashaven, Canada, THB 1 en II aan de Linker Maasoever en de drijvende stukgoedkranen voor de overslag op stroom vormt dit een stukgoedoutillage die er zijn mag.

Een nieuw gebied, waarop grote activiteit ontplooid wordt, vormt de overslag van zand met grijperkranen. Verschillende kranen worden speciaal op dit werk ingesteld en naast menig omvangrijk karwei op het gebied van de wegeaanleg werd ook op grote schaal aan de drooglegging van de Zuiderzee meegewerkt.

Ook in Amsterdam ondergaat het bedrijf de nodige uitbreiding en in 1929 krijgt Thomsen vaste voet in Antwerpen.

Verheugend is het te constateren, dat deze Thomsen-tak in onze Zuidelijke buurhaven thans bij het 75- jarig bestaan van de vennootschap tot een van 'de grootste stuwadoorsondernemingen van Antwerpen is uitgegroeid.

Inmiddels is Dr. J. Ph. Backx, die reeds sedert 1927 aan het bedrijf verbonden was, in 1935 tot de directie toegetreden en nu krijgt de sociale verzorging van de werkers in het bedrijf steeds meer de aandacht van de bedrijfsleiding. Er komen nieuwe cantines, was- en kleedlokalen, het veiligheidswerk wordt ter hand genomen en een belangrijke stap vooruit is de totstandkoming van het pensioenfonds voor het gehele vaste personeel.

Begin 1938 wordt het kantoorpand aan de Pieter, de Hoochweg, waar thans het hoofdkantoor gevestigd is, betrokken en wanneer in datzelfde jaar de wereldhaven Rotterdam voor het eerst meer dan 40 miljoen ton goederen verwerkt, is het Thomsen's Havenbedrijf, dat daarvan wel een meer dan gewone portie verwerkt.

Donkere wolken pakken zich samen. in 1939 loopt het havenverkeer reeds terug en wanneer in Mei 1940 ook ons land in de oorlog letrokken wordt, breekt wel de moeilijkste en somberste periode in de geschiedenis van het bedrijf aan.

Tal van medewerkers zijn ons in die jaren ontvallen. Anderen werden gegijzeld of in concentratiekampen opgesloten. Weer anderen bij razzia's gegrepen en gedeporteerd. Grote bressen worden in de met zoveel moeite opgebouwde installaties geslagen. Laadbruggen, drijfkransen, trucks en ander stuwadoorsmateriaal worden gevorderd en naar het buitenland overgebracht. Loodsen worden bij bombardementen beschadigd.

Doch de grootste ramp komt pas in September 1944, een week na het begin van de luchtlandingsoperaties bij Arnhem en Nijmegen, wanneer de eerste mijnen langs de kadeinstallaties aan Maashaven en Lekhaven worden aangebracht. Woensdag 27 September 1944 was voor Rotterdam een zwarte dag. in een toen op kantoor gemaakte notitie lezen we:

„De eerste explosie in de haven vond op ons terrein bij loods Canada plaats. De kade werd over een breedte van ongeveer 25 meter weggeslagen en er ontstond een krater van zeker 20 meter landinwaarts. Een van de kranen brak van de koning en viel op de kade en bij een daarop volgende explosie verdween het kraanhuis met de kraanarm in de krater. De gehele dag gingen de explosies, vergezeld van enorme waterzuilen, tientallen meters hoog, voort.'

Wat jaren van noeste arbeid had gevraagd, werd hier in korte tijd vernield. Trieste dagen waren dat niet alleen voor de werkers in de haven, doch voor de gehele stad, die toch reeds zovele slagen van de oorlog te verwerken had gehad.

Maar dan - na een hongerwinter, die eindeloos scheen - meldt de illegale „Vrije Pers" op 2 Mei 1945:

„Hedenmorgen maakte de geallieerde legerleiding bekend, dat de Nieuwe Waterweg voor voedselaanvoeren is opengesteld. Duitse boten zullen behulpzaam zijn bij het binnenloodsen van geallieerde schepen. Elk ogenblik kan het eerste schip verwacht worden."

En dan komen ze: de „Lesto", de „Empire Scout", de „Eldridge", de „Sherburn", de „Forster", de „Vauxhall", de „Fredwell". Steeds komen er nieuwe en Rotterdam - de aan stukken gereten, lange tijd tot onmacht gedoemde wereldhaven Rotterdam, de Koningin der Maas, herleeft!

De ravage in ons bedrijf is enorm en de eerste zorgen gaan dan ook uit naar het repareren van die installaties, die binnen redelijke termijn en zonder al te veel materialen bedrijfsklaar gemaakt kunnen worden. Het Keilepand en de daarnaast gelegen loods, die eveneens behouden is gebleven en de toepasselijke naam „Liberty" krijgt - worden „supplydepot" en geleidelijk aan komen ook de loodsen Black Diamond, Brazilië, Uruguay en Levant weder ter beschikking.

Verloren zijn de loodsen Canada, Maashaven, Maasveem, loods ii en Argentinië en de laadbruggeninstallatie aan de Maashaven ligt - voorzover de bruggen niet naar Duitsland gevoerd zijn - in puin.

Dan komen de plannen op tafel, die reeds in de oorlog op kantoor uitgewerkt zijn voor het geval vernielingen op grote schaal mochten plaats vinden. De wederopbouw wordt op verschillende plaatsen in de haven tegelijk ter hand genomen en thans, 3 jaar later - in het jaar, waarin het 75-jarig jubileum van het bedrijf valt - bezitten we aan de Lekhaven, Maashaven en Waalhaven, installaties, die hun weerga niet vinden. Ook het personeel breidt zich uit. Alleen in Rotterdam nadert het aantal vaste medewerkers snel de 900 en ook te Antwerpen en Amsterdam verschaft Thomsen aan vele honderden regelmatig emplooi.

Uit het Vrij wild toegaande bedrijf van de scheepstuiger-aannemer uit de zeventiger jaren met zijn ongeregelde toestanden op sociaal gebied en zijn primitieve handmethodes, heeft zich een modern, groot bedrijf ontwikkeld, hetwelk technisch, organisatorisch en sociaal zeker aan hoge eisen beantwoordt. Dat in dit opzicht evenwel het laatste woord reeds gesproken is, zal niemand durven beweren. De 25 jaren, die ons van het eeuwfeest scheiden, zullen dat ongetwijfeld leren!

VAN NUS.

TECHNISCHE POST

Bij de wedergeboorte van een 75-Jarige.

Terugblik op de technische ontwikkeling bij Thomsen in de laatste decennia.

Geschreven in THB nieuws door W. D. (medewerker Thomsen's Havenbedrijf).

Men zou al geheel naar het prille begin van onze twintigste eeuw moeten teruggaan, om te onderzoeken waar en hoe het eerst met wat ingewikkelder technische hulpmiddelen aan het lossen en laden van zeeschepen werd deelgenomen. Voordien werd reeds met eenvoudige installaties gewerkt. De kleine waterdruk-kraantjes aan de Binnenhaven getuigen daarvan. Zij waren echter slechts zeer ten dele bij machte om het werk te bespoedigen; mannenkracht bleef nog jaren lang het meest betrouwbare en ook de snelste manier van werken in de haven.

De uitbreiding van de haven, de groeiende vraag naar producten voor de industrie, de snel toenemende bevolking gingen haar eisen stellen en de techniek bleek in staat aan die eisen tegemoet te komen. Dat Thomsen wel een van de eersten was, die gebruik wist te maken van de mogelijkheden tot uitbreiding van het bedrijf die de techniek bood, het spreekt haast wel vanzelf.

Toen de **drijvende stoomkranen** in het verwerken van massagoed hun intrede deden, was Thomsen een van de eersten, die er toe overgingen, deze stoomwerktuigen in gebruik te nemen. In de loop der jaren ondergingen de drijvende stoomkranen vele verbeteringen. In het principe werd echter betrekkelijk weinig verandering gebracht. Weliswaar werden de vaste armen geleidelijk vervangen door wiparmen, weliswaar werden voor de verschillende bewegingen afzonderlijke machines toegepast, ook het hefvermogen van oorspronkelijk 6 en 8 ton werd opgevoerd tot 12½ ton, maar de drijvende stoomkraan uit het grijs verleden onderging naar het uiterlijk betrekkelijk weinig verandering. Zij werd in de loop der jaren, wat betreft hefvermogen en tempo overvleugd door de laadbrug, maar verdrongen werd zij nooit.

De stoomkraan, het trouwe werktuig, dat na de laatste oorlog zo prachtig het werk van de volkomen weggevaagde laadbruggen-installaties wist over te nemen, bleef bij dit alles haar voordeel behouden; dit voordeel namelijk dat zij naar het werk toe kwam, terwijl de laadbrug moest wachten tot het werk onder haar bereik gebracht werd.

Andere bedrijven hebben de ontwikkeling van de drijvende stoomkranen in bijzondere richtingen gezocht, richtingen die weer gedachten-associaties opriepen aan de laadbruggen. Thomsen held zich aan de beproefde vorm van de stoomkraan, zoals die reeds enige tientallen van jaren haar bruikbaarheid bewezen had.

Met het invoeren van de **laadbruggen** in 1910 werd een wel zeer gedurfde stap in de richting van de mechanisatie van het havenbedrijf ondernomen. Wijlen de Heer J. Key nam in dat jaar het besluit om voor het lossen van steenkool, erts, zand en grint aan de Maashaven laadbruggen te laten bouwen. Dit waren de eerste laadbruggen in de gehele wereld, die gebruikt zouden worden voor het werk in de zeehavens. Het was een zeer vèrdragend besluit en het heeft heel wat voeten in de aarde gehad om de juiste afmetingen voor deze nieuwe apparaten te bepalen.

Na vele besprekingen met het Gemeentelijk Havenbedrijf voor de kademuurbouw, met Bouwpolitie, Havendienst en de uitvoerende fabriek, werden de hoofdafmetingen bepaald. Deze voldoen nog altijd aan de eisen van de tegenwoordige tijd. Als men bedenkt dat, behalve met verschillen in waterstand door eb en vloed, ook rekening moest worden gehouden met de mogelijke afmetingen van nog in de toekomst te bouwen boten, dan moet men toch respect hebben voor het inzicht, dat bij de bouw van die eerste laadbruggen werd getoond.

Bij later gebouwde bruggen zijn die afmetingen in hoofdzaak gehandhaafd gebleven, alleen het hefvermogen werd vergroot. De technische verbeteringen in de loop der jaren hebben bestaan in het opvoeren van de hijsnelheid van 33 op 65 Meter per minuut, terwijl de toepassing van het twee-motoren systeem het voordeel bracht dat de grieper nu veel beter onder contròle van de machinist is gekomen.

Technische bijzonderheden over de nieuwe, liever vernieuwde, laadbruggen aan de Waalhaven zijn reeds in vorige nummers van het THB-Nieuws vermeld.

Gold het voorgaande de ontwikkeling van de voornaamste technische hulpmiddelen bij machinale lossingen, ook in het stukgoedbedrijf is in de loop der jaren sprake geweest van grote technische vooruitgang.

De eerste **electrische walkranen** werden door de Gemeentelijke Handelsinrichtingen ingevoerd.

Deze kranen werden door de stuwadoorsmaatschappijen gehuurd.

Kort na de wereldoorlog 1914/18 zijn de particuliere bedrijven begonnen met het aanschaffen van eigen kranen. Thomsen heeft in 1920 haar eerste drie kranen voor de loods „Lekhaven" aan de Lekhaven opgesteld. Dit waren kranen met een vlucht van 16 Meter en een hijsvermogen van 5 ton zonder verstelbare arm. De kranen waren ingericht met een verrijdbaar portaal met ingebouwd aandrijfwerk. De vroegere kranen hadden een wagentje, dat de kranen voortduwde; een langzame, en tijdrovende werkmethode.

Spoedig daarop volgden er kranen met een verstelbare arm, Ofschoon de arm alleen onbelast kon worden versteld maakten zij het toch mogelijk om in de hoogste stand, bij een vlucht van 8 Meter, zelfs 4 ton te hijsen! Deze werden in 1921 bij het Keilepand gebouwd.

De grote verbeteringen werden enige jaren later aangebracht door de invoering van topkranen; deze verstellen, zoals men weet de vlucht met de hijs, waardoor rijbewegingen van de gehele kraan ondergeschikt worden.

Thomsen heeft de gehele ontwikkeling: der stukgoedkranen meegemaakt, terwijl andere bedrijven, die later tot modernisering van hun installaties overgingen direct konden besluiten tot invoering van grotere afmetingen en snelheden. Het gevolg is, dat men bij Thomsen kranen van diverse afmetingen aantreft, terwijl andere stuwadoors meer eenheid in hun kranenpark hebben kunnen brengen. De ontwikkeling was als volgt:

- 1920 - Kranen met vaste arm, vlucht 16 Meter.
- 1921 - Kranen met topbeweging, vlucht 16-8 Meter,
- 1926 - Topkranen, 20-8 Meter vlucht; 2½-5 ton hefvermogen.
- 1928 - Topkranen, 26-9 Meter vlucht; zelfde hefvermogen.
- 1935 - Topkranen, 30-8 Meter vlucht; hefvermogen idem.
- 1937 - Topkranen, 36-8 Meter vlucht; eveneens 2½-5 ton hefvermogen.

Technisch zijn aan deze kranen telkens weer verbeteringen aangebracht, zoals een beveiliging tegen overbelasting en een electrische schakeling van de hijsmotor, zodanig dat de motor zichzelf instelt op grotere of kleinere last. Tussen haakjes kan worden opgemerkt, dat het heel wat moeite heeft gekost om de kraanbouwers te bewegen, deze grote kranen met aanzienlijke werksnelheden te construeren. Na veel over en weer gepraat is men wederzijds tot een zeker begrip gekomen en het gevolg is geweest dat de haven van Rotterdam ten opzichte van alle andere havens van het continent een voorsprong heeft gekregen die zij nog steeds heeft behouden.

De eerste toepassing van **drijvende stukgoedkranen** dateert van 1932. Twee oude grijperkranen werden verbouwd tot stukgoedkranen, meer bekend onder de naam „yoyo". Deze kranen konden bogen op een vlucht van 22 Meter bij een hefvermogen van 2½ ton. De later gebouwde, nieuwe yo-yo's, hebben een vlucht van 25 Meter, eveneens voor 2½ ton. Voor het Amsterdamsch Havenbedrijf werd, volgens eigen ontwerp een drijvende stukgoedkraan verbouwd. Deze heeft een vlucht van 28 Meter. Er bestaan plannen om deze drijvende stukgoedkranen te voorzien van een diesel-electrische aandrijving. Het voordeel boven de stoomaandrijving is een economischer gebruik en een gemakkelijker bediening.

Wil men slechts zeer in het kort een overzicht geven van de technische ontwikkeling in het stuwadoorsbedrijf, dan is het bijna onmogelijk, alles te noemen. Zo zou er toch zeker een plaats moeten worden ingeruimd voor de bespreking van de nieuwste stuwadoorswerktuigen, namelijk de kraan- en vorkwagens. Er zou een hele ontwikkelingsgeschiedenis te schrijven zijn over de platte wagen, er zou aan de talrijke verbeteringen aan het stuwadoorsgereedschap nog een groot aantal woorden te wijden zijn. In het kader van dit THB-Nieuws zou dit echter te ver voeren.

Op één enkel, zeer belangrijk onderdeel van het stuwadoorsbedrijf willen wij evenwel toch nog de aandacht vestigen Dat is de wel zeer markante ontwikkeling, die heeft plaatsgegrepen bij het bouwen van loodsen en het leggen van vloeren, resp. kadebestrating.

Zag men voor 1920 de bootwerkers met hun zware rolwagens over de hobbelige keien voortzeulen, de in dat jaar het eerst door Thomsen en de H.A.L. ingevoerde platte wagens met accu-aandrijving gingen al dadelijk hun eisen stellen aan de bestrating. Ook de houten vloeren in de loodsen bleken al zeer weinig weerstand te bieden aan de zware platte wagens. Bij het zinnen op verbetering kwam men er toen bij Thomsen toe, zowel in het Keilepand, als aan de kaden van Brazilië, Levant en Maasveem betonnen vloeren aan te brengen. Eerst in de laatste jaren voor de oorlog werd overgegaan tot het leggen van losse betonnen platen, o.a. aan loods Maashaven. Deze platen bieden het voordeel, dat verzakkingen onmiddellijk kunnen worden verholpen. De nieuwe loodsen aan de Lekhaven zijn geheel met deze platen belegd. In de nieuwe loods Afrika is een geheel nieuw principe toegepast; een naadloze vloer van ingewalst puin met een asfalt-rubber bedekking. De rijweerstand van deze vloer is gelijk aan die van de betonplaten.

Ook de loodsen hebben een volledige metamorphose ondergaan. Wanneer men komt in een loods als „Argentinië", dan is er al heel weinig meer over van de donkere, met standvinken bezaaide loodsen, die wij nog uit vroeger jaren kenden. Ruimte, licht en lucht zijn er de eerste indrukken, die men krijgt. Zo men ergens in onze haven getroffen wordt door de drang naar modernisering van het gehele apparaat, dan is het wel in een der grote, 35 Meter brede, geheel spant-vrije loodsen. En wat afmetingen betreft slaat dan loods Afrika alles, wat totnogtoe gebouwd werd, met stukken.

Lengte 240 Meter, breedte tot 40 Meter

Hier is het, dat het streven naar perfecte outillage, naar „service" in de uitgebreidste zin des woords, ons met een enkele oogopslag duidelijk wordt. Hier ondergaan wij bijna aan den lijve de technische vooruitgang, hier wordt ons het rusteloze streven naar verbetering en aanpassing aan steeds hogere eisen pas volledig onder het oog gebracht.

Een populair-technisch praatje over de ontwikkeling van Thomsen als stuwadoorsbedrijf kan, wij erkennen het, slechts moeilijk ontkomen aan uitingen, die naar zelfverheerlijking gaan zwemen. Wanneer wij daarbij echter bedenken, dat veel van dit alles te danken is aan het heldere inzicht van bedrijfsleiders, die -reeds aan de wieg van ons bedrijf de mogelijkheden aangrepen, dan is een enkele aanduiding van het feit, dat de opdracht door het nageslacht is begrepen, en uitgevoerd, toch zeker niet -misplaatst.

Ons hoofdartikel spreek van de taak, die **ons allen** in handen wordt gegeven. Dat onze ingenieurs en technici deze taak blijmoedig zullen aanvaarden, daaraan is geen twijfel.

W. D.



De ontmoeting Thomsen/König.

Geschreven in THB nieuws door J. H. W. KÖNIG (directeur van vervoerbedrijf König een dochteronderneming van Thomsen's Havenbedrijf).

Het transportbedrijf, dat thans de naam draagt van „N.V. Maatschappij van Algemeen Vervoer v.h. H. W. König & Co.” werd reeds ruim 150 jaar geleden opgericht door de voorouders van de tegenwoordige directeur.

Het bedrijf werd begonnen met een slede en een scheel paard er voor. Vanzelfsprekend kwam voor de slede een wagen in de plaats. Van één wagen werden het er meerdere. Door de snelle groei van de haven van Rotterdam kreeg ook ons bedrijf die plaats in Rotterdam die het toekwam. Door de bekwame leiding en de zeer grote ijver van de vorige directeur, de Heer H. W. König, groeide het bedrijf uit tot een omvang van pl.m. 300 paarden. Dit aantal paarden werkte niet geheel in de zgn. sleperij, maar was voor ongeveer de helft verhuurd aan de gemeente Rotterdam voor de Reinigings- en Ontsmettingsdienst.

In 1919 ging de Gemeente deze werkzaamheden in eigen beheer verrichten en werd deze tak van het bedrijf verkocht aan de gemeente. Direct na de vorige oorlog was het bedrijf door deze verkoop en de oorlogsomstandigheden van 1914-18 ingekrompen tot ongeveer 50 paarden. In dat jaar werd ondergetekende mede-directeur van het bedrijf.

Direct na de vorige oorlog kwam de autotractie meer naar voren en het is heel natuurlijk, dat de nieuwe directeur, dien toen 30 jaar was, heel veel voelde voor de nieuwe met motortractie gedreven vrachtwagens. In 1919 en 1920 werd een twintigtal Duitse wagens aangekocht.

Toen de oude directeur voelde, dat zijn geliefd paardenbedrijf langzamerhand plaats zou moeten maken voor het meer moderne, kwam vanzelfsprekend de gehele opbouw van het bedrijf in de nieuwe richting ter sprake. Hoewel hij zelf van de noodzaak ten volle overtuigd was, voelde hij er toch niet veel voor om op zijn oude dag nog veel geld te investeren in het te reorganiseren bedrijf.

Afgesproken werd toen, dat ik zou trachten kapitaal van buiten hiervoor te interesseren. Na aanvankelijk met een grote reder-cargadoor hierover onderhandeld te hebben, besprak ondergetekende deze zaak ook met wijlen de Heer J. Key. De Heer Key voelde er voor zich in een vervoersbedrijf te interesseren en zo werd na geruime tijd onderhandelen besloten, dat de N.V. Thomsen's Havenbedrijf de aandelen zou kopen van de N.V. Maatschappij van Algemeen Vervoer v.h. H. W. König & Co.

Daardoor werd op 4 April 1922 het vervoerbedrijf König een dochteronderneming van T.H.B.

J. H. W. KÖNIG.