

## Bezoek aan [GustoMSC](#)

We staan hier in de open ruimte van de Timmerwinkel van de voormalige scheepswerf Wilton-Fijenoord. Wat meteen opvalt, als we door de aanpassingen van het gebouw door de huidige bewoner kijken is, dat er drie ringen zijn gebouwd en dat het gehele gebouw is opgetrokken uit gewapend beton. Bij ons bezoek hierna aan de Machinebouw- en Scheepsbouwhal kunnen we zien, dat fabrieksgebouwen meestal werden opgetrokken uit een staalconstructie. De keuze voor beton voor dit gebouw is waarschijnlijk ingegeven door het feit, dat in het verleden de Timmerwinkels in Schiedam (1946) en Delfshaven (1933) in vlammen opgingen.

Als u naar boven kijkt, ziet u dat het gebouw helemaal een open ruimte is tot het bijzondere en zeldzaam gemaakt glazen dak, dat bestaat uit speciaal gerond glas met daartussen een luchtmaker. De beide ringen waar u nu kantoorruimtes ziet achter de glazen wanden (bescherming tegen overslaande brand en geluid) waren in 1950 open werkruimtes. Op de begane grond waar wij nu staan werd zgn. wit hout bewerkt, voor plafonds etc. Op de eerste ring was de afdeling meubelbouw en op de bovenste ring werden de meubels opgeslagen.

De voormalige 'Timmerwinkel' kenmerkte zich door enorme open vloeroppervlakten rond een atrium. De grote verdiepingshoogtes en de enorme raampartijen in de gevels dragen bij aan een enorm ruimtelijk effect. Daarnaast leende deze hoogte zich er uitstekend voor om bij de verbouwing de complete installatietechniek onder de vloer te plaatsen. De begane grondvloer, die een oorspronkelijke vrije hoogte had van meer dan zeven meter, is nu voorzien van een tussenvloer. Zo ontstonden twee verdiepingen, de onderste, de originele begane grond en de eerste als nieuwe vloer. De onderste functioneert als parkeergarage (50 auto's en alle machines en het archief), de eerste huisvest onder andere het bedrijfsrestaurant. De grote 'luie' trap bij binnenkomst leidde ons naar de tussenverdieping.

Het originele gebouw stond in verbinding met de daarchter liggende klimaatkamer en houtopslagloods. Beide gebouwen werden via een verbinding in de nok van dit gebouw met elkaar verbonden. De materialen werden met de loopkranen, u kunt ze nog zien hangen naar binnen gehaald en op deze wijze verdeeld over de afdelingen.



*Een opname uit 1950, zodat u kunt zien hoe de fabriek er uitzag. Let daarbij ook op de uiterst futuristische lichtarmaturen, die op sommige plaatsen na de verbouwing gehandhaafd zijn.*

Een aantal jaren geleden is het gebouw aangekocht door GustoMSC. Het is grondig verbouwd door aanemersbedrijf Van de Tempel, architectenbureau was JHK architecten (nu onderdeel van Sweco in Utrecht).

\*De boom is het atrium: De burgemeester van Schiedam plaatste een boom in het atrium als symbool van het nieuwe leven in dit markante gebouw. Een nieuwe geschiedenis voor de timmerfabriek.

[Stichting Erfgoed Werf Gusto](#)

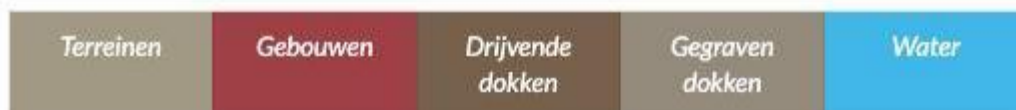
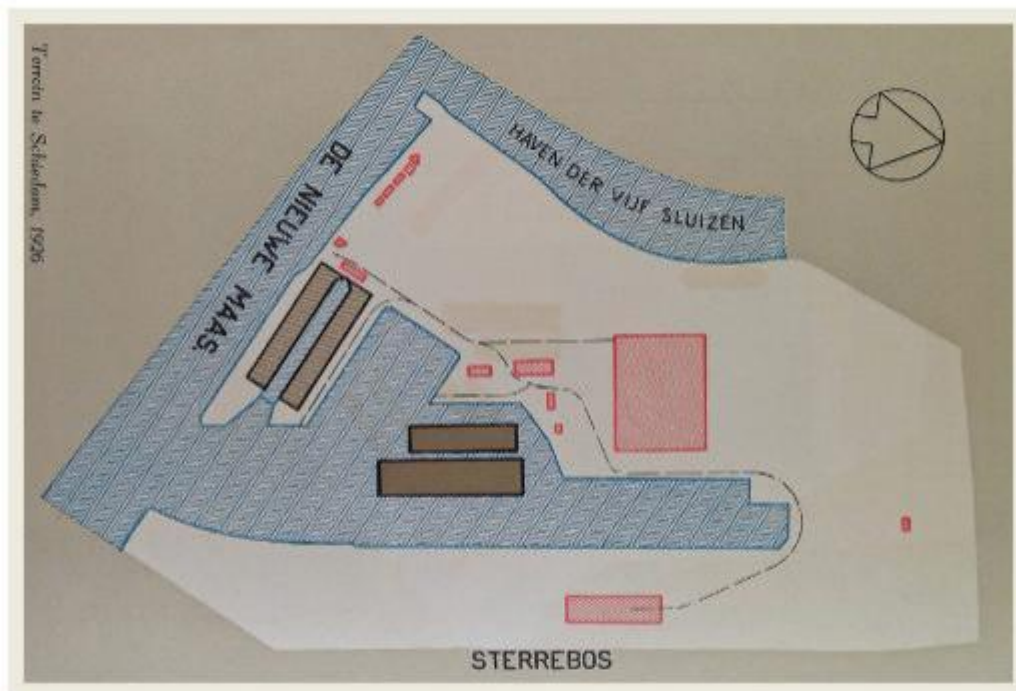
Exloc: 10 september 2024

### Scheeps- Machinebouwhal,

U moet begrijpen, dat het zeker heden ten dage een grote uitzondering is dat een grote groep een scheepswerf bezoekt. We moeten onze dank uitspreken aan de heer Chiel Verbruggen, die het ons mogelijk maakte hier vandaag aanwezig te zijn. Een tweede dankwoord is gericht aan de heer Simon Lems, die op zijn vrije zaterdag voor ons hier aanwezig is om de hallen te openen en toezicht te houden. Blijf bij elkaar en volg de aanwijzingen van de heer Lems op.

'[Wilton Fijenoord](#)'. In 1954 vierde het bedrijf al zijn eeuwfeest. Bartel Wilton begonnen in 1854 met een smederij aan [de Baan](#) in Rotterdam en '[Het Etablissement Fijenoord](#)' (als Nederlandsche Stoomboot Maatschappij) gestart in 1823 op het gelijknamige eilandje naast het dorpje Katendrecht door Gerhard Roentgen. Wilton specialiseerde zich later op scheepsreparatie en Fijenoord op scheepsbouw. In 1916 besloot Wilton, wegens het gebrek aan uitbreidingsruimte van haar werf in [Delfshaven](#), grond aan te kopen in Schiedam om in te kunnen spelen op de stormachtige schaalvergroting binnen de zeescheepvaart. In 1917 werd een gegraven bouwdok in Schiedam gebouwd. Wilton, de hoofdkomst bleven reparatie, legde zich steeds meer toe op nieuwbouw, dat leidde tot versnippering van opdrachten, ook voor Fijenoord, dat Wilton op het gebied van de scheepsnieuwbouw enige stappen voor was. Fijenoord kwam steeds verder van open water te liggen door de bouw van diverse bruggen over de Nieuwe Maas, zoals de '[Maasbruggen](#)'. Dat werd een complicatie voor de afdeling reparatie. Dat was de reden, dat Wilton en Fijenoord in 1929 samen gingen. De hoofdvestiging werd Schiedam.

### Plattegrond van de werf in Schiedam uit 1926



Na de Tweede Wereldoorlog was de werf voor een groot deel ontmanteld en vernield door de Duitsers. De werf was zeker het eerste jaar na de oorlog inoperabel. De mensen, die terugkeerden na de oorlog en weer in dienst werden genomen deden voornamelijk opruimwerk.



*Een opname van het gebouw in 1984 - Opname afkomstig uit het Stadsarchief Rotterdam*

Het gebouw waar we nu staan dateert van na de Tweede Wereldoorlog en is na de overname van Damen Shipyard in 2003 in tweeën gedeeld. In het Zuidelijke deel huist ['GBS International'](#)\* waar de heer Simon Lems werkzaam is en in dit Noordelijke deel huist Damen en staat het te boek als scheepsbouwhal. In 1954 was het voor Wilton-Fijenoord de Machinebouwhal. Er is sinds de bouw veel aan het gebouw gewijzigd en vernieuwd. In dit deel is nog een van de eerste bovenkranen zichtbaar. Hij kan 100 ton tillen. De beide bovenkranen (2 x 50 ton) werden vernieuwd in 1959. Toen het gebouw de status van Scheepsbouwhal kreeg in 2010 zijn beide bovenloopkranen wederom vervangen door twee nieuwe. Wilton-Fijenoord werkte voor haar kranen veel samen met kranenbouwer Hensen aan de overkant van de werf op Zuidelijke oever. Het gebouw is opgetrokken uit staal en de spanten zijn opgevuld met schoon metselwerk. Een beproefde methode in hallenbouw destijds. Die zelfde bouwstijl zien we ook terug bij de bouw van de hallen van scheepswerf ['Nieuwe waterweg'](#) waar wij hierna langs rijden.

In het andere gedeelte van GBS International weten we dat er enorme kelders onder de hal zijn gebouwd voor o.a. opslag. Ook zitten er enorme platen in de vloer, die verwijderd kunnen worden, zodat de hal 'hoger' wordt. Dat was vooral nodig bij de productie van roeren en roerkoningen, die enorm hoog konden worden, afhankelijk van het soort schip. De houten vloeren zijn in de loop der tijd wegens veranderende milieuvorschriften verwijderd en vervangen door niets doorlatend beton. Men koos toen welbewust voor hout, omdat het wel eens kon gebeuren dat een tandwiel of machineonderdeel uit de takels viel. Dan viel het op de houten grond. Dan was alleen de vloer beschadigd en niet het onderdeel. Nu zijn beide beschadigd.

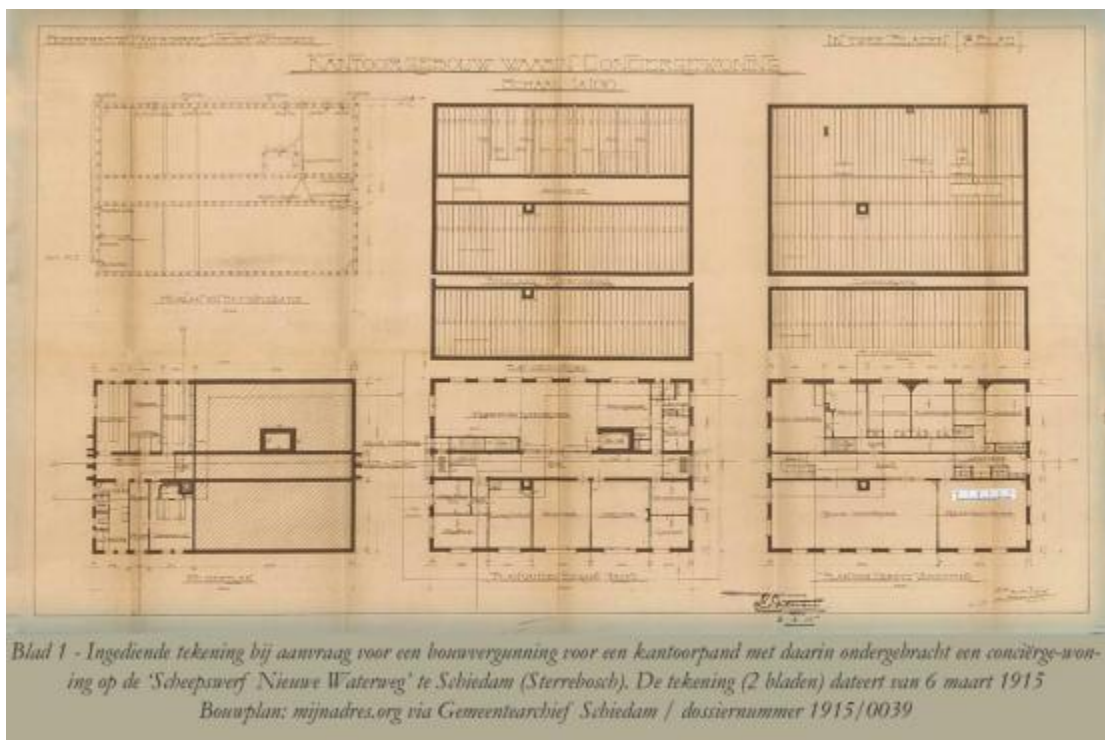
\* GBS: Gearbox Services International

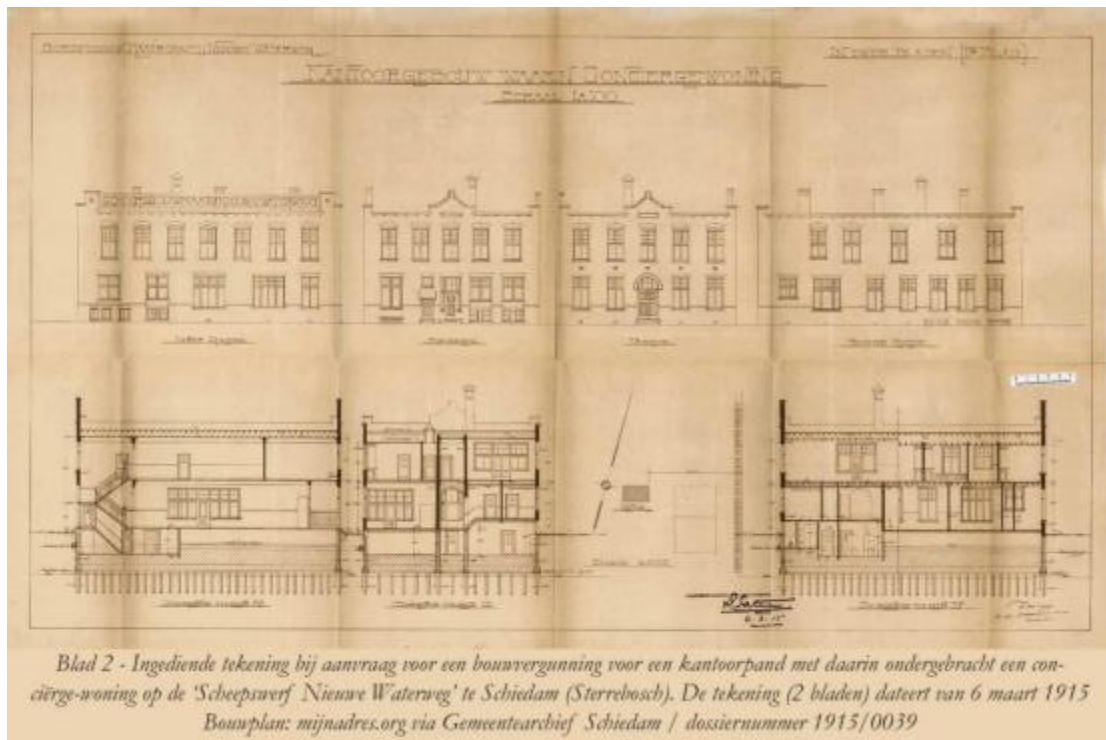
[Stichting Erfgoed Werf Gusto](#)  
Exloo: 10 september 2024

### Bezoek Scheepswerf 'De Nieuwe waterweg'

Rond 1913 zoemden de eerste geruchten in het rond over mogelijke reservering van grond voor een te bouwen scheepsreparatiewerf in Schiedam door de Engelse maatschappij 'Furness Scheepvaart & Agenturen'\*. Deze van huis uit Engelse onderneming runde ook een bijkantoor in Rotterdam. Waarschijnlijk ingegeven door de aanhoudende sociale onrust in de scheepsbouw en scheepsreparatie in thuisland Groot-Brittannië, koos de directie voor de omgeving Rotterdam. De stakingen met de daarmee gepaard gaande sociale onrust in Groot-Brittannië ontwrichtten de planning in de scheepsbouw en scheepsreparatie volledig. Ook een overweging was de Rotterdamse haven zo meer dokgelegenheid te bieden voor onderhoud van schepen, zodat Furness minder afhankelijk zou zijn van het thuisland voor reparatie en onderhoud van haar schepen. Rotterdam/Schiedam zouden deze plannen wel verwelkomen nam men aan, omdat door het grotere aanbod van droogdokken meer buitenlandse rederijen zouden kiezen voor de Rotterdamse haven. Het zou gaan om een stuk grond ter grootte van negen hectare aan de pas aangelegde 'Wilhelminahaven'\*\* dat grensde aan het Sterrebos\*. De nieuwe scheepswerf zou het eerste bedrijf zijn dat zich vestigde in het 'Sterrebos'. In een raadsvergadering van 12 mei 1914 werd door de Gemeente Schiedam besloten tot aanleg van de Wilhelminahaven. Van deze haven mocht de nieuwe scheepswerf gebruik maken voor het dokken van nieuwbouw- en reparatieschepen. De aanleg van de werf startte eind 1914 en naderde haar voltooiing eind 1915. Vanaf halverwege 1916 werden de eerste schepen op de helling gelegd.

Blad 1 van het ingediende bouwplan van het kantoorpand in 1915.





[Bekijk hier blad 2](#) van de ingediende bouwtekening.

*\*Toen de Neptune Line met de dienst Rotterdam – Baltimore in 1906 werd gekocht door Furness, werd besloten om een kantoor in Rotterdam te openen met als titel Furness & Nephews. In 1912 werd dit veranderd in een Nederlands geregistreerd bedrijf en genaamd Furness Scheepvaart en Agentuur Maatschappij N.V. De schepen werden gebruikt voor de Indiase en Indonesische diensten en ook voor de wilde vaart. In 1916 werd de Nederlandse dochteronderneming Furness verkocht, maar ging verder als manager. In 1922 beheerde Furness vier schepen die de Zuid-Hollandsche Stoomboot Maatschappij werden.*

[Stichting Erfgoed Werf Gusto](#)  
Exloo: 10 september 2024

**Achtergrondinformatie [Hotel Sterrebos](#).**

Eerst op 6 oktober 1922 werd in de Nieuwe Schiedamsche Courant gemeld dat door de heer J. Broekzitter aan de heer G. Meijer in Rotterdam de bouw had opgedragen van een Hotel-Restaurant-Café annex autogarage en Schaftlokaal (voor scheepswerf '[De Nieuwe waterweg](#)' volgens ontwerp van de heer P. Sanders, architect in Schiedam.



Op 9 mei 1923 werd het Hotel-Café-Restaurant feestelijk geopend.

1932: Failliet

1939: [Swarttouw](#)'s [Machinefabriek](#) koopt het en bouwt het om tot tekenkamer.

1971: [Wilton-Fijenoord](#) koopt het na faillissement van Swarttouw en gaat na het beeindigen van de werf naar Damen Shipyard.

[Stichting Erfgoed Werf Gusto](#)

Exloo: 10 september 2024

## Het Sterrebos

Landschapsarchitect J.K. Domenicus ontwierp in 1909 vanuit een vlakte van opgespoten grond, afkomstig van o.a. de aanleg van de Waalhaven in Rotterdam (1907) aan de Nieuwe Maas, het Sterrebos. Een park met kaarsrechte wandelpaden die in een stervorm samen kwamen. Het was al vanaf het begin gereserveerd als toekomstig industrieterrein. Om de grond snel geschikt te maken als bouwgrond moest er veel water uit de grond verdwijnen. Vandaar dat de gemeente de opdracht gaf voor de aanleg van een bos.



*Boswachterswoning in het Sterrebos, gebouwd in 1912-1913*

Er werden populieren, wilgen en elzen geplant. Om vernieling van de vele planten en bomen te voorkomen mochten de Schiedammers er in de eerste jaren alleen wandelen met een gratis wandelkaart. Het park had ook een boswachter.

In 1916 werd een deel van het Sterrebos verkocht aan Scheepsbouw Maatschappij Nieuwe Waterweg. Omdat het park inmiddels een geliefd recreatiegebied was geworden, werd het aangrenzende Volkspark ter compensatie aangelegd. Om de drassige grond voor het Volkspark op te hogen gebruikte men het slib van de aan te leggen Wilhelminahaven (Tweede fase).

Toen rond 1950 het laatste stuk van het Sterrebos werd verkocht aan scheepswerf Wilton-Fijenoord, bleef er van het oorspronkelijke park niets meer over. Wilton-Fijenoord compenseerde het verlies van het Sterrebos voor de Schiedammers met de medefinanciering van het Beatrixpark in Schiedam.