

voorbeeld hiervan is de fabriek Verolme Electra te Maassluis, uit de grond gestampt om de zeer gecompliceerde elektrische installatie van het Braziliaanse vliegdekschip Minas Gerais te kunnen maken. De leider van deze fabriek, de heer W. Verhoef, heeft zich voortreffelijk van de uiterst moeilijke opdracht gekweten. Zo denk ik o.a. aan een Van der Meer, een Rober, een Rijke.

In de loop van de jaren vijftig is de groei van het Verolme Concern steeds sneller gegaan. De vraag naar scheepsruimte was niet te stillen en Verolme reisde de wereld af om de mogelijkheden ten volle te benutten.

Men heeft in de buitenwereld wel eens gefantaseerd hoe de financiering van dit zo snel groeiend bedrijf mogelijk was. Verolme heeft zich hierover nooit willen uiten: opening van de boeken vond niet plaats; Verolme wilde slechts loslaten, dat het bedrijf 'kerngezond' was. In de na-oorlogse jaren waarin de vraag het aanbod belangrijk overtrof waren grote vooruitbetalingen bij het geven van een opdracht een gemakkelijke financieringsbron. Daarnaast was het mogelijk, op grond van langjarige charterovereenkomsten, bankcredieten te verkrijgen. Verolme heeft hiervan zeer behendig gebruik gemaakt, terwijl ook de ruime winstmarges op de gerealiseerde opdrachten het eigen vermogen belangrijk deden groeien. Voor zichzelf had Cornelis Verolme niet veel nodig: hij leefde eenvoudig, en dividenduitkeringen vonden niet plaats.

In 1956 werd de eerste paal geslagen voor de werf op Rozenburg, op een geheel maagdelijk terrein, door de Verolme Dok- en Scheepsbouw Mij. in erfpacht verkregen van de Gemeente Rotterdam.

Het doel van deze werf is vanaf het eerste moment geweest de scheepsreparatie en de nieuwbouw van schepen. En hierbij bleek zeer duidelijk de visie van Verolme. Terwijl grote opdrachtgevers, zoals Esso, Bethlehem Steel, nog aarzelend dachten over schepen van 45.000 en 50.000 ton, beraamde hij reeds plannen voor een bouwdok geschikt voor schepen tot 130.000 ton.

Door Cornelis Verolme was reeds in Alblasterdam een systeem ontwikkeld waarbij een schip tegelijkertijd met de scheepshelling wordt gebouwd. Dit systeem, dat de rentabiliteit van de helling bijzonder gunstig beïnvloedt, werd ook in Rozenburg toegepast. Onmiddellijk, nadat de eerste helling klaar was, werd begonnen met het Prinses Wilhelmina-dok, goed voor 130.000 ton. Daarna