

DS

INTERVIEW BRAM MULLER

De geschiedenis van rederij Muller Dordrecht leest als een spannend jongensboek. Het bedrijf bestaat nu 100 jaar. Ze breken ijs, transporteren bruggen en zinken fundamenteën af voor windmolens op zee. Portret van een Dordts bedrijf.



◀ Bram Muller: „De Dordtse zeehaven heeft de voorkeur.”
FOTO VICTOR VAN BREUKELLEN

Het jongensboek van rederij Muller

Rob van Es

Donderdag werd het jubileum van rederij Muller met collega's en opdrachtgevers gevierd in Kunstmin. Een kleine domper was er wel. Muller Dordrecht had met het eeuwfeest graag het predicaat Koninklijk binnengesleept. Algemeen directeur Bram Muller: „De kers op de taart.” Maar de aanvraag werd afgewezen.

Het mag dan gaan om een jubileum van 100 jaar, de familie Muller zit al veel langer in de scheepvaart. Teunis Muller begon in 1776 als zelfstandig schipper. Daarna voer generatie op generatie over de Nieuwe Merwede. Algemeen directeur Bram Muller is de derde generatie Muller in het familiebedrijf T. Muller. Terugkijkend zegt hij: „De zaak kwam in een stroomversnelling met Leendert Muller die eind 19de eeuw elk van zijn zes zonen beloofde met een sleepboot, zodat elke zoon als zelfstandig ondernemer verder kon. Teunis Muller was de derde zoon van Leendert. En het was deze Teunis die in 1918 rederij T. Muller oprichtte.”

Anno 2018 vaart de Mullervloot met twaalf sleepboten (de En Avant 1 tot en met 30) en zeventien pontons voor zware ladingen. Maar het begon

allemaal met minder en veel kleinere boten. De klussen waren in het begin ook anders. Zoals na de eerste wereldoorlog toen sleepboot En Avant 3 werd ingezet om smokkelaars op te sporen. Spannend werk. Maar tussendoor sleepten ze in de eerste jaren ook boten vol suikerbieten vanuit Zeeland naar de suikerfabriek in Dinteloord.

Zuiderzeewerken

Een nieuw tijdperk brak aan toen de sleepers van Muller zich met de 'natte aannemerij' gingen bezighouden. De Zuiderzeewerken in de jaren 30 bijvoorbeeld. In 1936 sleepte de rederij alle brugdelen voor de aanleg van de Moerdijkbrug op hun plek. „100 meter per brugdeel en elk stuk woog 900.000 kilo.”

Toen kwam de oorlog. „Mijn grootvader Teunis besloot zijn sleepboten in de Biesbosch te verstoppert, zodat ze uit handen van de Duitsers bleven. Dat leek te lukken, maar de schepen werden toch ontdekt. De boten werden gevorderd en ingezet bij de Kriegsmarine. Na de oorlog werden de boten teruggevonden in de haven van Hamburg.”

De sleepers moesten in 1945 snel terug naar Nederland. In de oorlog waren veel bruggen gebombardeerd of opgeblazen. De En Avants van Muller

voeren af en aan met brugdelen. De brug bij Deventer, bij Zaltbommel en nog veel meer.

Ondertussen ging de natte aannemerij gewoon door. De mannen van Muller werkten mee aan de afsluiting van de Brielse Maas in 1951 en de Braakman, de voormalige zeearm van de Westerschelde in Zeeuws-Vlaanderen in 1952. Muller was nu een ervaren rot in het dichten van zeearmen en bouwen van dijken. Bram Muller: „En dat kwam uitstekend van pas toen na de watersnoodramp van 1953 het gigantische project van de Deltawerken begon.”

In de jaren 70 werd alles anders. Bram Muller: „Het werk van de natte aannemers was voor een groot stuk opgedroogd in Nederland en vanwege de hoge olieprijs werd olie en gaswinning op het Noordzeeplat lucratief. Muller Dordrecht werd een binnengaatsse toeleverancier van de grotere offshore contractors.”

In 1983 werd Hak Zwaar Transport overgenomen en omgedoopt tot Muller Zwaar Transport. Muller stapte op dat moment in de wereld van de zware transporten. Vier jaar later draagt sleper Smit de haven-assistenties in Dordrecht en Moerdijk over aan Muller. In de jaren 90 wordt het bedrijf steeds internationaler en nemen de kleinere zeetransporten toe.

“**We hoeven niet de grootste te zijn, maar wel de beste**”

– Bram Muller

In 2010 gaat Bram Muller als enig aandeelhouder verder en verandert hij de strategie van het bedrijf. Hij wijzigt de koers van het bedrijf meer in de richting van buitengaatsse activiteiten, de offshore wereld van olie en gas en windmolenparken. Er wordt fors geïnvesteerd in grote zeeslepers en zeepontons. Het bedrijf groeit van 35 man naar ruim 100 medewerkers.

Muller Dordrecht is altijd druk met het binnenhalen van nieuwe opdrachten. Maar ondanks een gevarieerde orderportefeuille wil Muller verder groeien. „We hoeven niet de grootste te zijn, maar wel de beste. Eén tikkie groter nog zou mooi zijn.”

Maar een tikkie groter past niet meer in het statige kantoor aan de Merwehaven. Deze voormalige woning van Mullers grootvader is tot de zolder gevuld met bureaus vol belende en regelende managers en planners. Bram Muller: „Als we nog iets groter worden, kunnen we de mensen hier niet meer kwijt. We zullen dan een locatie elders moeten vinden. Wat betreft de traditie met dit pand zou het jammer zijn, maar het kan natuurlijk niet de groei in de weg staan. De Dordtse zeehaven heeft de absolute voorkeur, maar als dat niet kan, dan zou het wel eens Rotterdam kunnen worden.”