

Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij

door Ruud van der Sluis

ontstaansgeschiedenis en diverse locaties van de N.V. Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij NSM / NDSM



De vestiging van de N.V. Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij (NSM) op Oostenburg en aansluitend in de Noorder IJ-polder is niet simpelweg af te doen met alleen maar een oprichtingsdatum. Er is met name op die eerste locatie immers een lange geschiedenis aan voorafgegaan. Hoewel het hier primair over de NSM gaat, is de verleiding toch groot om kort terug te gaan in de tijd. Overigens zijn over alle activiteiten op de Oostelijke eilanden door de eeuwen heen, veel en soms ook dikke boeken volgeschreven. De navolgende tekst is dus niet meer dan een summier overzicht, hinkstapsprongen door de tijd.



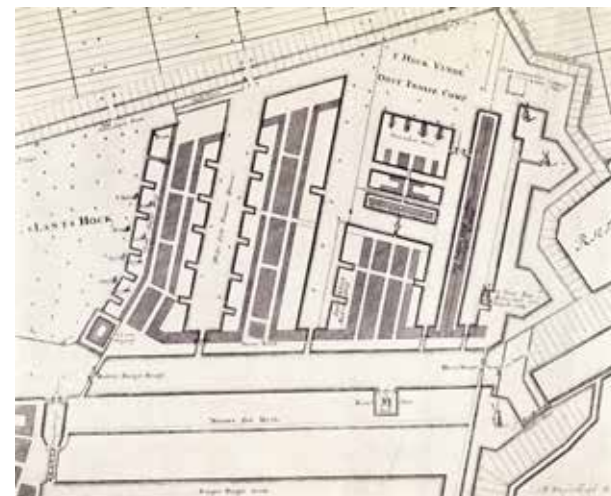
Na de zoveelste uitbreiding van Amsterdam, de Oostelijke eilanden, werden Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg ingenomen en boden o.a. plaats aan diverse werven. Met name Oostenburg is in dit kader van belang, daar kwam de werf van de Amsterdamse kamer van de Vereenigde Oostindische Compagnie. Het meest opvallende zullen daar, vanwege de lengte, de lijnbanen zijn geweest, deels in beheer bij de Admiraliteit en deels bij de VOC. Het overige deel van het VOC-domein was, afhankelijk van de werkzaamheden, verdeeld over drie werklocaties, een soort van eilanden die middels bruggen of dammen met elkaar verbonden waren.

Een goede opvallende tweede naast de lijnbanen was het 'Oost Indisch Magazijn' dat op het eerste 'eiland' was verrezen. Een zeker voor die tijd imposant bouwwerk bestemd voor opslag van bijna alles dat de VOC elders kon vergaren. Via een dam werd de volgende locatie bereikt en vervolgens, ook weer via een dam, kreeg men toegang tot de sloopstimmerwerf. Hier waren de werkplaatsen van o.a. de blokkenmakers, zeilmakers en verder van alles dat maar nodig was om de schepen überhaupt te kunnen bouwen en uit te rusten.

Aan de oever waren de vier stapels te vinden. Het begrip 'stapel' zal u mogelijk niet direct iets zeggen maar als iemand beweert iets op stapel te hebben gezet of iemand u waarschuwt om niet te snel van stapel te lopen, heeft dit alles met de scheepsbouw van toen te maken. Vanaf deze stapels zijn in Amsterdam in de VOC-tijd 683 schepen van stapel gelopen. Overigens, dit terzijde, is het begrip van stapel lopen bij de NDSM tot het laatste in 1979 gebouwde schip in gebruik geweest, ondanks dat schepen niet meer op stapel werden gezet maar op betonnen hellingen werden gebouwd. De moderne scheepsbouw hangt erg aan tradities.

Na het faillissement van de VOC werden wij verrast door een Frans bestuur. Van onze groot-schalige scheepsbouwactiviteiten bleef toen niet veel meer over. Dit wil uiteraard niet zeggen dat er geen scheepswerven meer waren; elke aan het water gelegen stad en dorp beschikte wel over

*Bij de foto op het omslag:
Hier komen vele aspecten van de Amsterdamse
scheepsbouw en -onderhoud bij elkaar. Op het
grondstuk van de voormalige Nederlandsche
Droogdokmaatschappij Von Lindern bouwt de
NSM het Julianadok voor de ADM. Foto genomen
op 12 mei 1911.*



*Boven: Oostelijke Eilanden met rechts Oostenburg
waar de VOC neerstreek
Onder: De hellingen van de VOC-werf met daar-
achter het grote Zeemagazijn*



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij

bescheiden werffaciliteiten. Dan ging het vooral over vaartuigen die, naast de visserij, van dorp naar dorp en van markt naar markt voeren. Onze rol als heerser op de wereldzeeën was voorbij en niet in elke haven was onze nationale driekleur nog te zien. Onze wereldvloot was gedecimeerd. Het gebied dat lang bij de VOC in gebruik was geweest was verlaten, gestript en in verval geraakt. In Groot-Brittannië was al geruime tijd de 'industriële revolutie' gaande. Er viel dus een behoorlijke inhaalslag te maken. Dit werd o.a. gedaan door Paul van Vlissingen, in 1826 oprichter van de Fabriek van Stoom- en Andere Werktuigen. Hij had op Oostenburg een reparatiewerkplaats voor



Boven: Penning in bezit Teijlers Museum Haarlem

Links: Koninklijke Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen, het latere Werkspoor in 1871, zijde Oostenburgergracht

Onder: Bord met bouwnummer en jaartal



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij

stoommachines. In 1827 vond uitbreiding plaats door de voormalige VOC-rokerij toe te voegen aan het bedrijfscomplex. In 1828 werd Dudok van Heel zijn compagnon en in 1871 werd het bedrijf gereorganiseerd en kreeg het predicaat Koninklijk.

Na een moeilijke periode hield de 'Fabriek' op 24 maart 1890 op te bestaan en is de onderneming in 1891 mét financiële hulp van Stork verder gegaan als Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel dat u mogelijk nog kent als Werkspoor N.V.

Deze overgang had uiteindelijk grote gevolgen voor de scheepsbouw in Amsterdam. Want bouwde de Fabriek van Stoom- en Andere Werktuigen ook schepen, ijzeren schepen met een stoomvoortstuwing, de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmateriaal zag daar van af. De focus lag vanaf toen volledig op de productie van stoominstallaties voor b.v. gemalen, industrie, locomotieven én schepen.

Het gevolg was dat het werfdeel in onbruik was geraakt en dat opnieuw een generatie scheepsbouwers werd bedankt voor bewezen diensten. Er waren nog wel werven over in Amsterdam, maar vaak nog op oude leest geschoeid. De werkloos geworden scheepsbouwers konden daar geen emplot vinden, zij waren met teveel en meer ook thuis in de ijzeren scheepsbouw met andere werkwijzen en materialen dan de kleinere werven. Slechts een klein aantal vond werk bij de Rijksmarinewerf op Kattenburg.

Het werkvolk ging niet zonder strijd lust bij de pakken neerzitten, integendeel. Er werd een poging ondernomen om de grote scheepsbouw in Amsterdam te doen opleven. Zij werden in dit streven gesteund door niet de geringste invloedrijke personen. Aanvankelijk vonden zij deze steun bij de heer J.T. Cremer, toen nog Tweede Kamer lid, die op zijn beurt contact zocht met Luitenant ter Zee Jhr. L.P.D. Op ten Noort (zie portretten rechts).

Beiden zagen in Daniël Goedkoop Jr., tot dan eigenaar/directeur van de werf 't Kromhout aan de Hoogte Kadijk, een goede kandidaat voor het inrichten van een nieuwe werf. Hij werd benaderd en verzocht zijn visie uit te werken. Dat 'Daan' een goede en waarschijnlijk ook de beste keus was, zou later worden bewaarheid. Voortvarend ging hij te werk net zoals hij dit had aangepakt op werf 't Kromhout. Op 7 februari 1894 verscheen van zijn hand „Beschouwingen omtrent de levensvatbaarheid eener Scheepswerf te Amsterdam”. Met de tekst rechtsboven, als laatst alinea, sluit Daniël Goedkoop Jr. zijn beschouwingen af.

De memorie van Daan Goedkoop Jr. viel goed. Op 16 april 1894 is in besloten kring een prospectus verspreid waarin zijn visie ten grondslag lag. De ondertekening van deze prospectus werd behalve door Cremer en Op ten Noort, ook gedaan door andere personen met de noodzakelijke

Daniël Goedkoop Jr. in de gevraagde memorie van 7 februari 1894:

„Na overweging van dit alles, komende tot eene conclusie, meen ik, dat eene moderne inrichting voor scheepsbouw te Amsterdam, goed beheerd en onbeschermd in den zin van protectie, doch gesteund door de sympathiën van Amsterdam en van mannen van invloed, levensvatbaarheid heeft, en zonder te kunnen verwachten het afwerpen van groote winsten, nut van verspreiden voor allen, die met haar bestaan direct of indirect te maken hebben”.

4

Onder: J.T. Cremer en Jhr. L.P.D. Op ten Noort

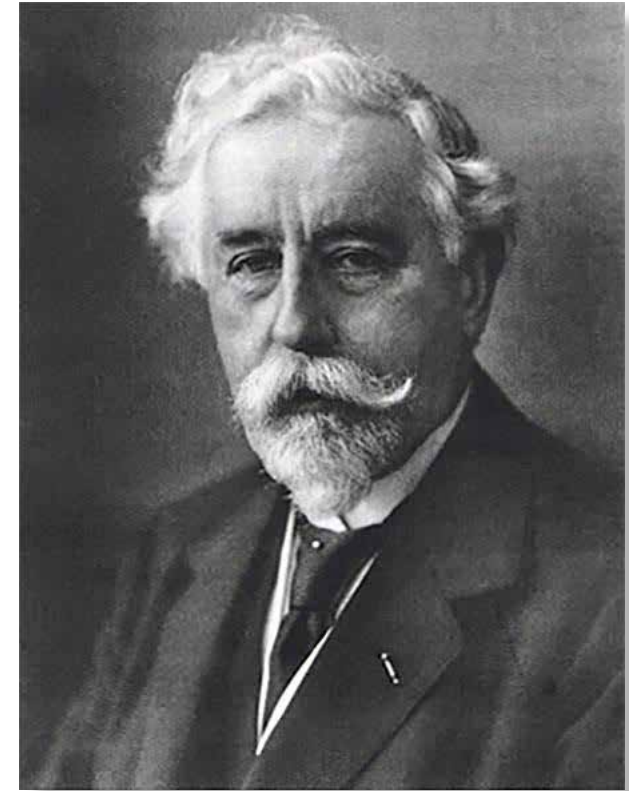


Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij

en welkome invloed in de Amsterdamse gemeenschap zoals: J. Boissevain, S.P van Eeghen, W. Fenenga, P. Goedkoop Dzn., R. en W. van Hasselt, A. Hendrichs, W. Hovy, Dr. W. Janssen, Mr. E. H. Rasmussen, C.W.J. Ramann, L. Serrurier, J.G. Sillem, P.E. Tegelberg, Jhr. Mr. C.J. den Tex, A.G. Tindal, A.C. Wertheim en A.D. Zur Mühlen. Ziehier de mannen die aan de wieg hebben gestaan van de NSM. Een aantal van deze namen komt u ook tegen in het Amsterdamse stratenboek en/of vlootlijsten van rederijen. Als commissarissen werden benoemd de heren, W.J. Geertsema, J.T. Cremer, J.C. Janssen, Jhr. Mr. C. J. den Tex en Jhr. L.P. D. Op ten Noort.

Goedkoops beschouwingen zijn zo helder als glas: er is wat de productie betreft, volgens hem op de nieuw op te richten werf alleen plaats voor nieuwbouw en daar past geen scheepsreparatie bij. Daniël Goedkoop Jr. is verzocht de leiding op zich te nemen van deze nieuwe scheepswerf en, na aanvankelijk toch met enige terughoudendheid, stemde hij toe. De steun van bovenstaande ondertekenaars zal zeker hebben bijgedragen om tot deze beslissing te komen. Nadat goedkeuring der statuten was verleend bij koninklijk besluit d.d. 17 juli 1894 N° 69, is op 25 augustus 1894 na het passeren van de akte van oprichting ten overstaan van notaris N.J.N. van Hasselt, de N.V. Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij een feit en vanaf dan gevestigd aan de 3^{de} Conradstraat op Oostenburg.

Het werfterrein werd voor tien jaar gehuurd van de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en



Boven: Daniël Goedkoop Jr.



C.W. Jansen

P.E. Tegelberg

A. Hendrichs

J. Boissevain

E.N. Rahusen

S.P. van Eeghen



A.C. Wertheim

P. Goedkoop Dzn

A.D. Zur Mühlen

C.J. den Tex

W. Hovy

L. Serrurier

W. Fenenga



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij

Spoorwegmaterieel. Uiteraard was het niet zo dat er van de ene op de andere dag een nieuwe kant-en-klare werf was verzezen. Vier dagen na de oprichting vond de aanbesteding plaats van de gebouwen en totale werfoprichting. De vestiging op Oostenburg was min of meer uit nood geboren. Aanvankelijk werd er, blijkens een artikel in Het Nieuws van den Dag d.d. 28 mei 1894, gekeken naar de 'overkant'. Daar, aan de noordoever van het IJ, was immers veel ruimte, maar de hoge kosten voor het verstevigen van de slappe grond en het ontbreken van andere voorzieningen aldaar hebben de keus op de Oostenburg locatie doen vallen. Het werfdeel van Oostenburg werd middels een houten schutting gescheiden van het Werkspoorterrein. De gehele infrastructuur ging op de schop, hellingen, nutsvoorzieningen, kranen enz. Wat niet meer bruikbaar was en/of in de weg stond werd afgebroken, nieuwe werkplaatsen, een ketelhuis en kantoor werden gebouwd. Bedroeg de totale werfoppervlakte in december 1894 aanvankelijk 20320 m², waarvan 3565 m² bebouwd, in december 1915 was dit resp. 66040 m² en 18600 m². Dit proces was van lange duur maar gestaag dijde de werf via de 1^{ste} en 2^{de} Conradstraat uit naar de 3^{de} Conradstraat.

De limiet was bereikt en daar kwam in 1899 de fraaie gemetselde toegangspoort. Over deze poort is het nodige te vertellen. In het midden was een hoge doorgang met dubbele geklonken deuren. Deze grote doorgang was bestemd voor het doorlaten van karren en 'automobielen'. Ter weerszijde daarvan zijn eveneens twee geklonken deuren. Deze deuren, het zal toentertijd anders zijn gezien, waren het gevolg van een klassenverschil.

Vanaf de Conradstraat gezien was de linkerdeur uitsluitend bestemd voor directie, kantoorpersoneel en een ieder die het verder gegund werd. De rechterdeur was een ander verhaal. Bij het betreden van de werf was rechtsachter de deur in een nis als eerste het penningenbord ondergebracht. Iedere arbeider diende daar zijn genummerde roodkoperen penning van het bord te nemen en ging daarmee vervolgens naar het gereedschapmagazijn. Na het afgeven van de penning ontving de arbeider zijn gereedschap en ging naar de werkplek. Aan het einde van de dag ging het andersom.



De portier was een man met veel invloed en niet ieders 'best friend'. Hij hield nauwlettend toezicht op het penningenbord en de toegang tot de werf. Geknoei met penningen van een collega had uiteraard gevolgen. Zodra de werktijd begon werden de poorten gesloten en even naar binnen glippen was er niet bij. Indien iemand te laat was kon op de poort worden geklopt, keek de portier door een opening of het goed volk was en mocht de arbeider zich bij hem verantwoorden. De tijd die men te laat was werd, afhankelijk van de duur en hoe vaak dit plaatsvond, op



Onder: Toegangspoort Conradstraat (recent)



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij

het loon gekort bijvoorbeeld een kwartier, een half uur of een uur loon-inhouding. Indien dit chronische vormen aannam werd de arbeidsovereenkomst opgezegd. Dit ging heel soepel, het waren uurloners die per week, op zaterdag na werktijd, werden betaald, hen ontslag aanzeggen was een eenvoudige zaak. De portier te vriend houden kon dus geen kwaad. Deze poortsituatie is niet anders te beschrijven als een 'hoeden en petten' gevolg. Verschil in stand/positie moest duidelijk zijn. Het passeren van het penningbord was dus alleen voor de 'petten' bedoeld. De heren met stijve boord, stro- of bolhoed behoeften geen penning. En dit gold ook voor het hogere kader, de hoofdbazen, commandeurs en de hoofdcommandeur.

Van de NSM-werf is vrijwel niets meer over, het enige herkenbare en tastbare dat nu nog rest is de toegangspoort (pag.6) met aangrenzende portiersloge. Achter de portiersloge bevond zich een verbandkamer en daarachter het schaftlokaal. Het schaftlokaal is thans nog steeds een eetgelegenheden t.w. Rosa & Rita, gevestigd aan de Conradstraat 471. Het pand zelf is door de huidige uitbater gelukkig zoveel mogelijk in de oude staat gelaten.

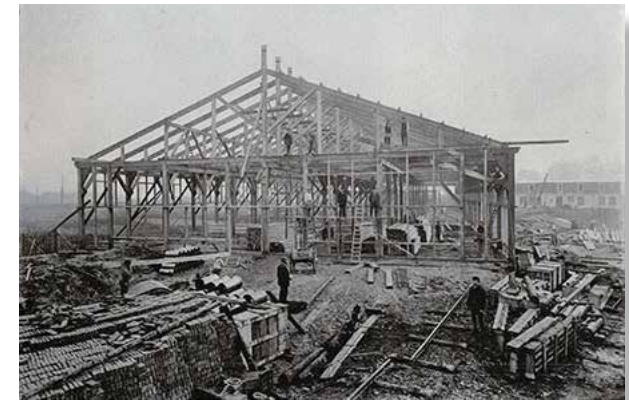
De verbandkamer was toen geen overbodige luxe. In de tijd dat de ARBO-wet nog heel ver weg was, waren 'kwetsuren' en erger aan de orde van de dag. De zwaartekracht lag daaraan vaak ten grondslag. Brandwonden en oogletsel deden zich ook regelmatig voor. Persoonlijke beschermingsmiddelen zoals stalen neuzen, oor- en oogbescherming, helmen en handschoenen waren er in die tijd niet.

Een deel van de buiten Amsterdam afkomstige werknemers liep vaak op klompen die enige bescherming boden en dit gold ook enigszins voor de gebruikelijke pet. In het boek 'Statistieken' van de NSM is per dag bijgehouden hoeveel en welk letsel zich heeft voorgedaan. Een uitschietter: veertig maal oogletsel op één dag. Dit werd meestal veroorzaakt door rondstuivend stof en zaagsel maar ook wegspringende vonken van snijbranders en open vuren. Meestal was spoelen voldoende om weer snel aan het werk te gaan want niet werken betekende geen geld.

Er waren wezenlijk verschillen met de VOC-tijd. Gleden de schepen bij de VOC rechtstreeks vooruit het IJ in, bij de NSM was het een heel andere situatie. De moderne tijd, stoom, stoomlocomotieven en dus een ook treinstations. Het Centraal Station en de daarmee in verbinding staande spoordijken hadden tot gevolg dat de locatie van de VOC-stapels verleden tijd was. De hellingen die door de NSM in gebruik waren genomen, waren een kwartslag naar het westen gedraaid. Vier in totaal. Ook deze hellingen werden aangepast, verstevigd, verbreed en verlengd. In 1899 kwam daar nog een vijfde helling bij. Dit hield in dat de schepen die vanaf toen te water werden gelaten achteruit de Dijksgracht in gleden (zie schema's pag.8).

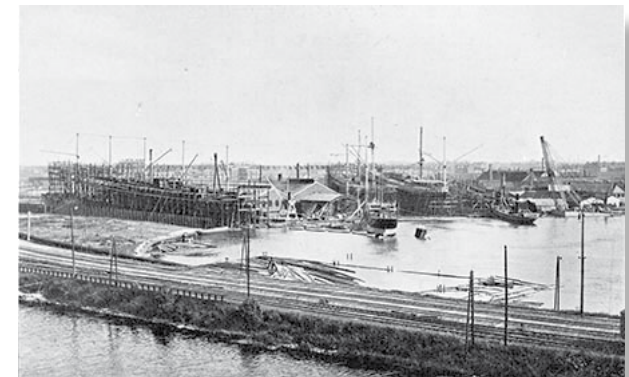


Boven: Kapconstructie schaftlokaal (huidige staat)

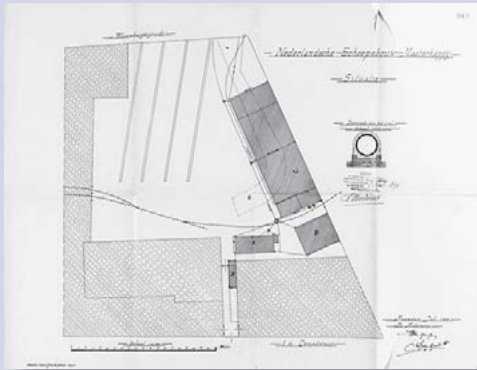


Boven: Bouwactiviteit in 1894

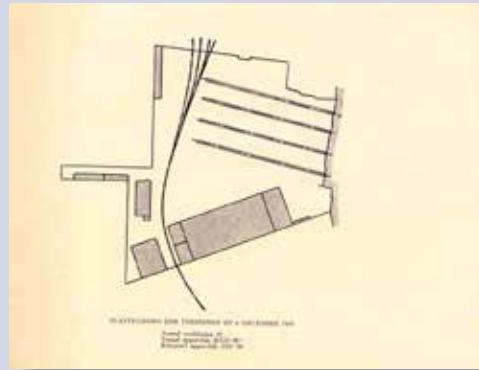
Onder: De werf in 1899



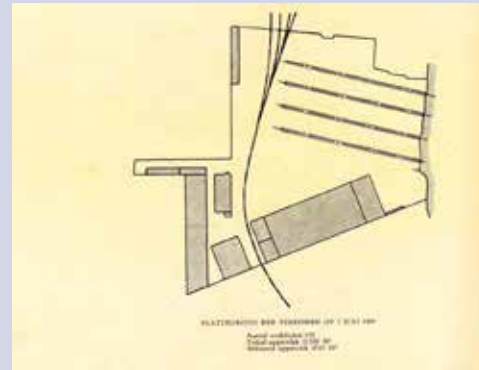
Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij



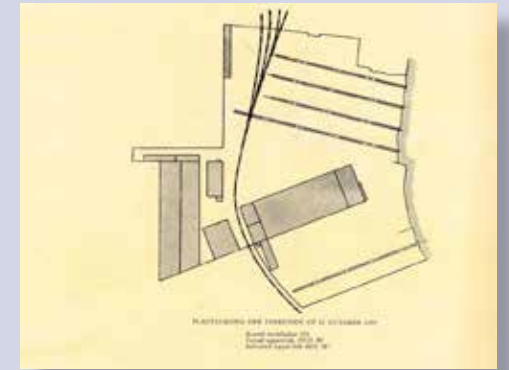
Werf Oost Conradstraat situatie 1894



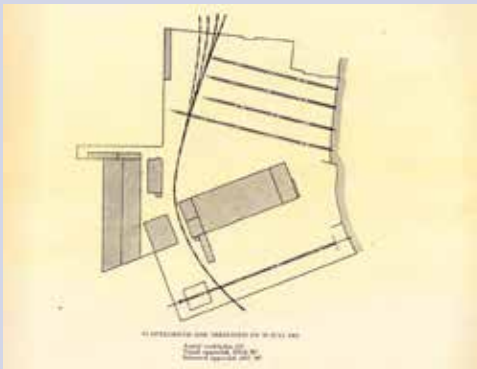
1898



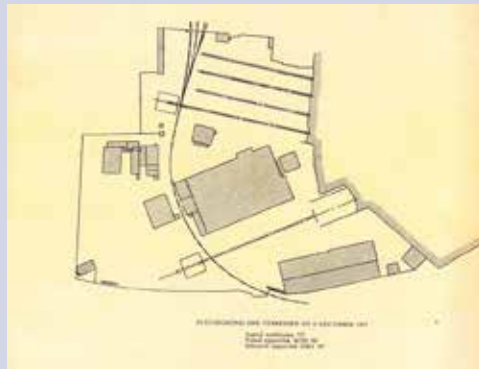
1899



1899a



1901



1905



1915



1919

De vraag naar scheepsruimte nam snel toe, wij waren zeer afhankelijk van vervoer over water en 'onze' koloniën speelden daarin een cruciale rol. Het aantal rederijen groeide, het aantal schepen, behorende tot die rederijen, eveneens. Van invloed op de werfouitillage was het feit dat ook de schepen zelf groter werden. Dit had uiteraard invloed op de werkzaamheden, het personeelsbestand en de beschikbare ruimte en middelen. Om steeds grotere schepen te kunnen bouwen, groter in lengte, breedte en holte, dienden de hellingen daarvoor te zijn toegerust. En zo geschiedde. Maar, t.a.v. de productie niet zonder gevolgen, zo zou later blijken.

Uiteindelijk gaat het om de productie, er werd gebouwd op de werf. Bouwnummer 1 was een dekschuit die de prachtige naam Lombok's Glorie kreeg en op 8 mei 1895 in de Dijksgracht gleeed. Echter in september 1894 al werd de kiel gelegd voor bouwnummer 2, het dubbelschroef vrachtschip, ss. Amsterdam V. Dit schip liep 6 maart 1895 van stapel (foto rechts). Een hoger bouwnummer dus maar de bouw begon nog vóór bouwnummer 1. Dit geeft aan dat de volgorde van de bouwnummers niet persé de volgorde van het feitelijke bouwen betrof.

Nog voor het einde van december in dat jaar, werden tussendoor ook nog de sluisdeuren te Hansweert en Vlissingen gerepareerd. Geen nieuwbouw maar werk buiten de deur. Deze zijstap druisde blijkbaar niet in tegen de nieuwbouwprincipes.

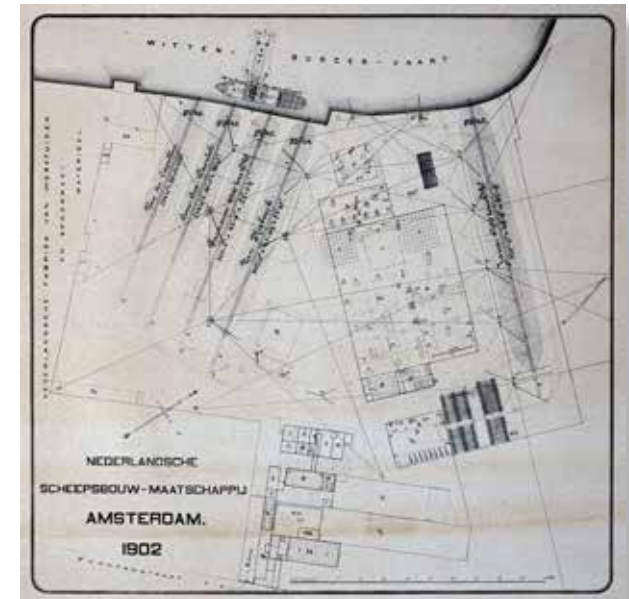
Net zoals de werf gestaag uitbreidde, ging dit evenredig ook met het aantal werknemers. Waren er in december 1894 19 werklieden in loondienst in december 1915 waren dit er 1231. Hierbij moet wel worden aangegeven dat het om de handarbeiders ging, de bazen en het kantoorpersoneel werden niet tot het werkvolk gerekend en zijn hierin niet meegeteld. Ook niet vergeten mag worden dat een werkweek nog zes dagen telde en de werktijden waren ook anders dan wij nu gewoon zijn. Volgens het NSM 'Reglement voor de Werklieden' d.d. 1 februari 1895, de twaalf NSM geboden, opgehangen bij het penningbord, werden begin en einde van de werkdag bepaald door de seizoenen. Zes maal per jaar werd de werktijd aangepast, niet alleen begin- en eindtijd maar ook de duur van de werkdag. Om ons tot de werkdagduur te beperken: vanaf: 1 januari: 8 uur, 1 februari: 9 uur, 1 maart t/m 15 oktober: 10 uur, 16 oktober t/m 15 november: 9 uur, 16 november t/m 15 december: 8 uur en 16 december t/m 31 december: 7½ uur.

Het personeel kreeg altijd veel aandacht, het ging er dan wel om hoe dit ervaren werd. Kon de portier via de loonadministratie iemand laten korten op het inkomen, er waren meer sancties mogelijk die door bazen konden worden aangezegd. Er was veel verboden en de straffen waren ook hier weer op de loonstrook terug te vinden. Onder werktijd roken, vechten, kaarten, slapen, vloeken, nuttigen van alcoholische dranken en 'spuwen' (van pruimtabak) werden bestraft. Op



Boven: Stapelloop van bouwnr.2 in 1895

Onder: De werf in 1902



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij



daarvoor niet bestemde plaatsen urineren en niet (op tijd) aanwezig zijn eveneens. Er is op een der personeelskaarten nog een variant aangetroffen n.l. het plegen van onzedelijke handelingen. Hier mag iedereen zelf op door fantaseren. Hoe dan ook had dit laatste ontslag tot gevolg. Het mag duidelijk zijn dat diefstal sowieso ontslag op staande voet betekende. Echter, vaklieden waren schaars dus werden de oneervol ontslagenen binnen een paar dagen of weken weer aangenomen. Er was een uitzondering: stakingsleiders, die waren niet meer welkom en staken was absoluut geen onbekend fenomeen bij de NSM. Dat er met ‘harde hand’ werd geregeerd is te verklaren. De opkomst van socialistische en andere bewegingen was een ontwikkeling waar terdege rekening mee werd gehouden. De NSM kende een strakke hiërarchische cultuur met ‘rangen en standen’, amicaal gedrag vanaf de werkvloer werd niet op prijs gesteld.

Boven: Het reglement voor de Werklieden (fragment) dat als een schilderij ingelijst ‘ter inzage’ hing.

Links: een klein deel van de in totaal 700 werklieden; hier is te zien dat een groot deel van het personeel uit nog jonge kinderen bestond

Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij

In de tijd van de kaartenbak werd alles met de hand ingevuld (afb. rechts). Ook de redenen voor ontslag als sanctiemiddel werden, meestal met een rood potlood, vet op de kaart vermeld. Utdrukkingen als: 'onbetrouwbaar sujet, niet weder in dienst nemen' of 'onbeschoft persoon, heeft geen ontzag' zijn er zo maar twee.

De aandacht voor het personeel kende ook een andere kant. Uiteraard, in eerste instantie, uit bedrijfsbelang. Bij het opstarten en het aannemen van personeel kon de directie niet direct over alleen maar vaklieden beschikken. Het gekwalificeerde personeel had óf reeds een werkgever in de scheepsbouw óf was om andere redenen niet meer beschikbaar. Een ander gevolg van deze personeelsschaarste was dat het aangetrokken personeel al op een dusdanige leeftijd was, waardoor een lang dienstverband niet meer voor de hand lag.

Verjonging, dat was de oplossing! Dit was noodzakelijk voor een goede bedrijfspgang. De verjonging zat niet zozeer in de leeftijd alleen, er werd gezocht naar jongeren die een vakopleiding hadden genoten aan een der ambachtsscholen en dat was in de oprichtingstijd van de NSM lang geen vanzelfsprekendheid. Een deel van de jongens was na de lagere school naar een 'patroon' gegaan. In de vaak grote gezinnen, misschien ook wel met een werkloze vader, waren ook de inkomsten van de kinderen, hoe bescheiden dan ook, zeer welkom. Het volgen van een vakopleiding schoot daar dan vaak bij in. Hoe dan ook werden er toch, uit noodzaak, veel jongens aangetrokken, er was altijd wel wat te doen. Zij die wel een vakopleiding hadden genoten werden aan een oudere collega gekoppeld die zijn 'jongen' de fijne kneepjes van het vak bijbracht.

Dat hier vaak naar *jongens* wordt verwezen, is te verklaren. Bij de NSM werkten ten eerste geen meisjes – het heeft dus niets met het geslacht te maken – en ten tweede was *jongen* een beroep. Althans, zo stond dit op de personeelskaarten vermeld: 'jongen'. Na verloop van tijd werd daar een aanvulling bijgeschreven, dan werd het bv. jongen bij het smidsvuur, jongen bij de wals, jongen bij de ponsmachine enz. Het vak werd dus op de werkvloer geleerd. *Learning on the job*.

Toch was dit niet het ei van Columbus. Daniël Goedkoop wilde meer, wilde beter. Het vak leren van een oudere collega was uiteraard een goed begin, maar daarmee kreeg je nog geen specifiek opgeleide scheepsbouwers. In die tijd kwam het volgen van cursussen in buurthuizen en andere geschikte locaties in zwang. De NSM-directie was er van overtuigd dat er ook voor de werf kansen lagen. In 1897 werd, in samenwerking met andere partijen, besloten tot de oprichting van een 'Avondvakteekenschool speciaal t.b.v. de scheepsbouw'. Als voorbeeld diende een dergelijk initiatief in „Ons Huis” in de Rozenstraat.

De lessen, gegeven in de avonduren, zouden toegankelijk worden voor jongens die gemotiveerd,



Boven: Personeelskaart

De Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij vraagt aanbiedingen voor het geregeld weghalen van houtkrullen en zaagsel. Br. fr. aan de Ned. Scheepsbouw Mpij., 3e Conradstraat, te Amst.

De nieuwe Avondvakteekenschool „De Eenheid” voor Scheepsbouw- en Werktuigkunde, in de Conradstraat, wordt hedenavond om 8 uur geopend. Dit zal op eenigszins plechtige wijze geschieden door den Heer J. T. Cremer, den Minister van Koloniën.

SCHEEPSMAKERS.
Bij de Ned. Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam kunnen ijzeren en houten Scheepsmakers geplaatst worden. Loon naar bekwaamheid. Brieven met volledige inlichtingen te richten aan de Directie.

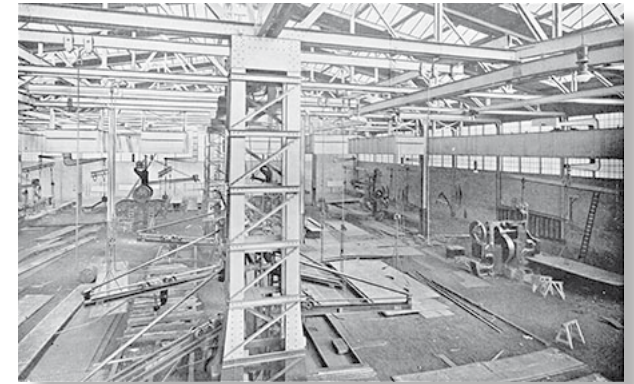
Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij

leergierig én 14 jaar oud waren. Zij moesten bereid zijn om na een zware werkdag een avondopleiding te volgen. Door het bedrijf betaald! Dat er aan de motivatie niets mocht mankeren is niet verwonderlijk, de cursus was immers gratis. De deelname was niet beperkt tot NSM-jongens maar zoals toen in kranten werd vermeld, ook ‘voor andere werklieden van de zoogenaamde eilanden’. De school, voluit Avondvakteekenschool „De Eenheid”, vond een plek in het voormalige wacht- en afrekenlokaal aan het ’s Gravenhekje 8. Bij de opening van de school op 19 oktober 1897 waren er verschillende genodigden waaronder uiteraard NSM-directeur Daniël Goedkoop Jr., chef NSM-tekenkamer H. Gravestein, Dr. C.W. Janssen, H.P. Berlage én (inmiddels Minister van Koloniën) J. T. Cremer die daarvoor speciaal uit Ned. Indië was overgekomen. Uiteraard werd ook de inwendige mens niet vergeten en werd ten leste met regelmaat het glas geheven. Tijdens dit deel van de feestelijk dag mochten ook niet of minder bekende sprekers de aandacht vragen. Zo ook een delegatie van een der werklieden-verenigingen waarvan de spreker zijn betoog eindigde met „leve de Eenheid”. In 1900 is de school naar de werf verplaatst.

Niet onvermeld moet blijven dat de ‘leerjongens’ vanuit het bedrijf een spaarboekje ontvingen. Met regelmaat werd het saldo vanuit het bedrijf aangevuld. Met welk frequentie dit plaatsvond en hoeveel het aanvullende saldo bedroeg is niet bekend. Na het behalen van het diploma tekening-lezen en tekenen, ging deze aanvulling door. Na een paar jaar of bij het bereiken van een bepaalde leeftijd werd het spaarboekje aan de inmiddels ouder geworden jongen uitgereikt. Dat dit niet eerder plaatsvond had natuurlijk een reden. Men wilde voorkomen dat een geëxamineerde zwaaiend met het uitgereikte diploma, meteen zou overstappen naar een andere werkgever.

In de vele NSM-publicaties (dit komt later nog aan de orde) werd regelmatig melding gedaan over uitbreidingen aan van alles dat op de werf steen en beton betrof. Er werd doorlopend uit- en aangebouwd, maar het is ondoenlijk om elke afzonderlijke verbouwing en uitbreiding door nieuwbouw hier toe te lichten. Dit was immers een doorgaand proces. Een paar details zijn toch het vermelden waard. Al het stof, afval, zaagsel e.d. uit de timmerwinkel werd machinaal weggezogen en in het ketelhuis verbrand. De daarmee verhitte lucht werd in de winter in de timmerwerkplaats geblazen. De meubelmakers hadden het in de winter, in tegenstelling tot hun buitencollega’s, dus redelijk comfortabel. Blijkbaar was dit toch niet functioneel en werd er in het Nieuws van den Dag d.d. 11 december 1909 een oproepje geplaatst (pag.11).

Een andere werkplaats is ook het vermelden waard. Dit was de nieuwe plaatwerkerij. Is er van deze werf op de poort na niets meer te vinden, deze werkplaats kunt u nu in twee delen aanschouwen in Noord op de voormalige NDSM-werf. De geklonken staalconstructie van deze werkplaats



Boven: De plaatwerkerij ± 1919, later veranderd in de de timmerwinkel

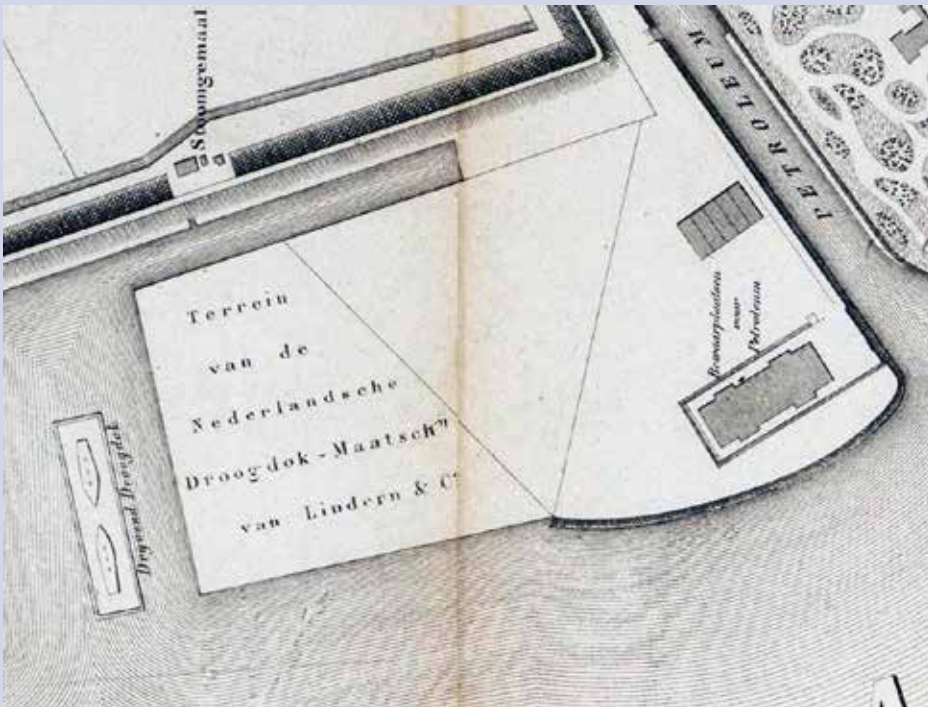
Onder: Drijvende bok, gebouwd voor de ADM



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij



*De doop en te-
waterlating van
het mailschip ss.
Prinses Juliana
(1910 - bouwnr.105
voor Stoomvaart
Mij Ned.) was door
aanwezigheid van
de koninklijke fami-
lie extra feestelijk.
Daniël Goedkoop
Jr. begeleid de ko-
ningin, achter hen
prins Hendrik die
het schip een zijden
vlag schonk.
Foto links: SAA*



*Het terrein
van de Ne-
derlandsche
Droogdok
Maatschap-
pij van de
Gebr. Von
Lindern in
de Buik-
sloterham:
links in 1884
en rechts in
gebruik bij
de NSM om
in 1911 het
droogdok
Juliana voor
de ADM te
bouwen*



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij

is afgebroken en na de verhuizing van de werf naar Noord, aldaar in twee delen opnieuw opgebouwd. De stalen kolommen en spanten zijn daar, indien u door de glazen toegangen naar binnen kijkt, nog steeds te zien.

Het eerste deel werd aldaar de smederij en later verrees het tweede deel dat als timmerwinkel werd ingericht met hierin een fineerkelder, de machinale houtbewerking op de begane grond en de meubelmakerij en politoerderij op de verdiepingsvloer. Nu bevinden zich in deze panden resp. Greenpeace/Pernod en Viacom International Media Networks waaronder o.a. MTV. Deze beide panden zijn inmiddels als Rijksmonument aangemerkt.

Zoals aangegeven is het beschrijven van al het onroerend goed en de inrichting daarvan in dit kader ondoenlijk. Dit geldt eveneens voor de productie. Op de werf aan de Conradstraat zijn 180 bouwnummers uitgegeven. Maar niet alles betrof schepen en niet alles is op deze werf gebouwd. Een aantal bouwnummers is toegekend aan andere objecten zoals petroleumtanks, schoorstenen, kraanpontons en een tussensectie (voor een verlenging). Verder zijn er vier droogdokken gebouwd en dit gebeurde op andere daarvoor ingerichte locaties (zie afb. rechts en pag.15).

Een jaar na de oprichting van de Amsterdamsche Droogdok Maatschappij (ADM) werd in 1878 de werf van de gebroeders Von Lindern opgericht. Deze Alblasserdamse broers bezaten in hun woonomgeving al een werf. Ondanks dit waren zij voornemens om ook in de hoofdstad vaste voet aan de grond te krijgen. De gekozen locatie maakte deel uit van de Buiksloterhampolder, op de plek waar nu het filmmuseum Eye is gevestigd. De werf moest vanaf de grond worden opgebouwd en ingericht. In eigen beheer is een tweedelig droogdok gebouwd volgens het composiet-systeem. D.w.z. ijzeren spanten, water- en eindschotten en vloerplaten. De constructie was zoals toegepast in de brugbouw. Het uitwendige bestond uit Amerikaans grenenhout. Dit leek een goed begin.

De broeders Von Lindern hoefden in de Amsterdamse, door reders, haven- en werfbaronnen gedomineerde haven, echter niet op veel bijval te rekenen. Integendeel zelfs, zoals blijkt uit de bijgehouden familiedagboeken. In 1884 viel voor de Nederlandsche Droogdok Maatschappij (niet te verwarren met de latere Nederlandsche Dok Maatschappij) het doek en heeft de ADM zich na het faillissement van de 'vergeten werf' ontfermd over het terrein, de opstellen, machines en het droogdok.

Waarom is dit van belang? Op deze werf zijn in opdracht van de ADM door de NSM óók twee dokken gebouwd, het Wilhelminadok (1899) en het Julianadok (1910). Deze dokken gingen niet buitengaats dus het passeren van sluizen was niet aan de orde.

Twee andere droogdokken moesten over zee naar hun uiteindelijke bestemming worden overge-



Boven: ss Vondel (bouwnr.72) gebouwd voor Stoomvaart Mij. Nederland, kort voor de stapelloop op 23 januari 1907

Onder: Locatie van de tijdelijke werf voor droogdokken op Zeeburg t.h.v. Schellingwoude



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij

varen. Ook deze droogdokken waren te groot om op de NSM-werf gebouwd te kunnen worden en bovendien was de doorvaart vanuit de Dijksgracht naar het IJ, vanwege de te geringe doorvaartbreedte bij de Oostelijke doorgang, een belemmering. Dit gold ook voor de Oranjesluizen en de sluizen bij IJmuiden. Men was bij de NSM echter niet voor één gat te vangen.

Op de voormalige modderbergplaats (ook wel vermeld als baggerdepot) buiten de Oranjesluizen werd een soort van NSM-dependance gebouwd. Met 1200 palen onderheide kraansporen, machinekamer en dwarshelling speciaal voor het bouwen van deze twee droogdokken t.w. het Soerabadjadok (1912) voor het Departement van Koloniën en het Wilhelminadok (1914) bouwnummer 137 voor de werf van Wilton in Rotterdams.

De beide dokken werden na gereedkomen via de Zuiderzee naar de Noordzee overgebracht en daarna verder naar de uiteindelijke bestemming gevaren.

Het soort opdrachten kon dus verschillen in afmetingen en bestemming. Niet alleen liepen er schepen van stapel maar werd ook op de wal gebouwd. Dit betrof kleinere vaartuigen zoals bv. de reddingboot *Brandaris*.

Omdat vliegen nog geen gemeengoed was en alleen weggelegd voor avonturiers en/of welgestelden, werden er betrekkelijk veel schepen met passagiersaccommodatie gebouwd. De vraag naar schepen voor het transporteren van fossiele brandstof was in het stoomtijdperk aanvankelijk bescheiden. Passagiersschepen, vracht/passagiersschepen en vrachtschepen afgewisseld met veerponten en vistrawlers vormden de hoofdmoot.

Het klinkt logisch als er vanuit gegaan wordt dat naarmate een schip groter is het ook meer kan vervoeren. Maar alles kent zijn beperkingen, in dit geval betrof dit de doorvaartbreedten en diepten in de Amsterdamse wateren. Het bouwen van de dokken is daar een sprekend voorbeeld van maar dit ging ook spelen bij de scheepsnieuwbouw.

Als een schip in omvang toeneemt, heeft dit als gevolg, dat bij het te water laten het achterschip ook dieper water nodig heeft. De Dijksgracht was t.h.v. de werf maar 7,70 meter diep en niemand zat er op te wachten dat een aflopend schip met de 'kont' in de prut bleef steken. Het ter plaatse verhogen van het waterpeil vanwege een op handen zijnde tewaterlating leek een lumineus idee ware het niet, zo werd later ervaren, dat een aflopend schip nogal wat deining veroorzaakt. Dit golfslagbad-effect ging in de omringende bebouwing niet onopgemerkt voorbij. Onderlopende straten en souterrains waren het gevolg. De omwonenden en het gemeentebestuur waren hiermee niet erg gelukkig.

De NSM moest weg, de NSM wilde ook weg. In april 1910 heeft er door Publieke Werken een



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij

meting plaatsgevonden bij de Oosterdoksluis en in de 'Oosterdokstoegang'.

De meting werd gedaan op verzoek van de NSM. Per meter is de diepte en breedte, met en zonder remmingwerk op schaal getekend. Op zeker moment heeft de NSM-directie ingezien dat deze doorvaartbreedte en diepte van invloed zou gaan worden op het aan te nemen werk. Omdat regeren vooruitzien betekent, is deze meting verricht, want het was immers passen en meten tijdens het passeren van de doorvaart naar het IJ.

Het stoomschip Jan Pieterszoon Coen (JPC) werd de hekkensluiter. Dit schip naar het IJ verhalen heeft veel hoofdbrekens gekost. Achteruit werd het van de werf gehaald. Het eerste probleem deed zich voor bij het schampen van meerpalen bij de Mariniersbrug. De JPC was volledig onbelast en lag hoog op het water. Door zijwind ging het naar bakboord overhellen, weinig maar genoeg om de palen te raken, maar de schade was minimaal. Tevens diende, zo was berekend, een deel van het remmingwerk rond de spoorbrugfundatie in de oostelijke doorgang te worden verwijderd.

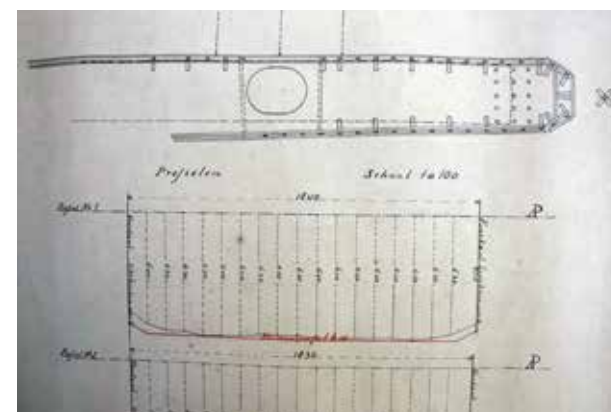
Dit bleek niet genoeg, want ook van het metselwerk van de brugfundatie moest een hoek worden weggehakt om te kunnen zwenken. Het passeren van de doorgang heeft onder grote belangstelling van de pers, de hele nacht geduurd. In die nacht werd de treinloop stilgelegd en deze brug bleef open tot het passeren achter de rug was. Weliswaar lag de JPC om 02.15 uur in het IJ, alles moest daarna nog gecontroleerd worden voordat het treinverkeer weer op gang kon komen. Na het passeren stak de JPC het IJ over en ging bij de ADM in het dok.

Het vinden van een nieuwe werflocatie was geen makkelijke opgave. Toch bleef de noordzijde van het IJ in beeld. Maar net als vóór de oprichting van de werf was het vinden van een geschikte locatie niet eenvoudig. Schellingwoude en Nieuwendam vielen om diverse logistieke redenen buiten de boot, maar toen kwam er een andere locatie in beeld, de Noorder IJ-polder ofwel Polder VIII. Deze polder, ontstaan tijdens de aanleg van het Noordzeekanaal, was aanvankelijk niet meer dan een polder. Hij was gelegen binnen de (toen nog) Oostzanerzedijk en de Noordelijke kanaaldijk en was een verkaveld gebied. Onderaan de eerstgenoemde dijk liep de Ringweg en daar werden boerderijen gebouwd en zo ook tegen de Noorderkanaaldijk. De polder werd van west naar oost doorsneden door een Wester- en Oostertocht. Deze sloten waren ter weerszijde van de Middenweg gelegen. Bedenk wel, Tuindorp Oostzaan bestond toen nog niet. De Middenweg is later de Plejadenweg gaan heten. Waar ooit op de Noorderkanaaldijk een boerderij stond ligt nu dok 4 van Damen.

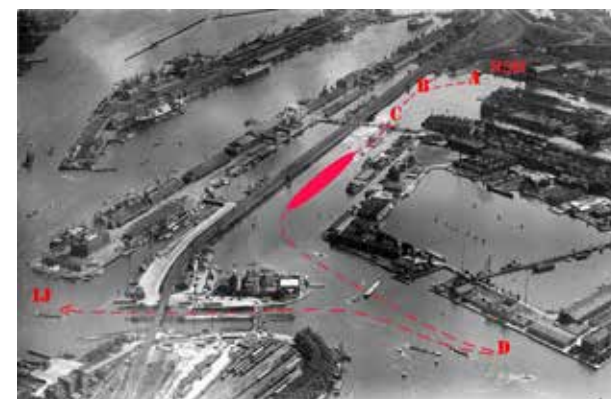
Op een kaart uit 1912 (pag.18) is deze situatie goed te zien. Opvallend is dat het gebied waar de NSM zich zou gaan vestigen daarop al is ingetekend. D.w.z. het werfgebied inclusief het dwars-



Opmetingen aan de Oosterdokssluis in 1910



De Jan Pieterszoon Coen (bouwnr.130) was in 1914 het laatste grote schip dat de moeizame tocht door het Oosterdok naar 't IJ maakte (zie pag.17)



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij



NSM Oost

Linksboven de spantenvloer

Rechtsboven de werf gezien vanaf de hoofdingang; rechts de portiersloge, daarachter de plaatwerkerij

Links vracht-passagierschip Van Neck (bouwnr.125) op de helling in 1912

Rechts wordt de Jan Pieterszoon Coen (bouwnr.130) achterwaarts de Dijkgracht door gesleept om in het Oosterdok pas te draaien voor het doorvaren van de sluis





De nieuwe locatie in Noorder IJ-polder, op een tekening van 1912 (links) al ingetekend door de gemeente Amsterdam. In 1915 wordt het pas bevestigd in het Gemeenteblad.

kanaal (dwars op het Zijkanaal I) zijn hier aangegeven. De brug over het Zijkanaal I, de huidige NSM-brug, ontbreekt nog op deze tekening. Inmiddels is duidelijk geworden dat de NSM al vóór 1912 een optie had op dit deel van de polder. Binnen het bedrijf zijn diverse plannen gemaakt voor de inrichting van deze ‘nieuwe’ werf. Een groot aandeel daarin had ingenieur Heijme Goedkoop, zoon van Daniël Goedkoop Jr. De ruim bemeten locatie moest ook als zodanig worden ingericht. Het ingesloten gevoel op Oostenburg moest worden voorkomen en uitbreidingsmogelijkheden waren een eis.

Op 24 december 1915 verkreeg de NSM het gebied voor 50 jaar in erfpacht. Tweemaal, elk voor 25 jaar, kon het contract verlengd worden. Deze uitgifte in erfpacht was uiteraard niet gratis. Het



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij

betrof een gemeenteterrein gelegen aan de noordzijde van het IJ en ten westen van het Zijkanaal I, groot ongeveer 105.000 m² tegen een jaarlijkse canon van fl.0,12½ per m² gedurende de eerste 50 jaar. Indien gebruikt zou worden gemaakt van het optierecht dan zou dit voor de eerste en tweede verlenging resp. fl.0,20 en fl.0,30 per m² zijn.

Daarnaast bestond het gebied uit een watervlakte ter grootte van ongeveer 45.000 m² tegen een jaarlijkse canon van fl.1 en, net als het terrein, gold dit voor dezelfde duur. In het geval van verlenging zou dit ook fl.0,20 en fl.0,30 per m² zijn. Blijkbaar was water duurder dan grond.

De NSM had op de Oostenburglocatie aan opdrachten overigens geen gebrek en met name na de eerste wereldoorlog was er voldoende aanbod. Een groot aantal schepen was vergaan, of dusdanig afgeleefd dat slopen nog de enige reële optie was. Het werk ging daar door als vanouds, ook voor de Nederlandse en de Koloniale Marine, waaronder in 1923 voor onze marine de onderzeeër O-10. Pas in 1917 is op de nieuwe werf in Amsterdam Noord begonnen met de bouw van de hellingen I en II. Hiervoor werd eerst de werf uitgebouwd. Een driehoekig stuk grond werd voor de werf aangelegd ten einde ruimte te krijgen voor de hellingen. Vanwege de slappe veengrond werd dit deel tot op de zandlaag weg gebaggerd en vervolgens met zand opgehoogd.

De beide hellingen waren van beton en berekend op de bouw van grote stalen schepen. Aan de oostkant van helling I werd nog een plek gevonden voor een andere kleinere helling, helling 0. Omdat deze nummering niet logisch was, werd dit op de tekeningen eenvoudig met een rood potlood aangepast in I, II en III. Ten westen van de hellingen kwam vervolgens helling IV. De hellingen II en III waren elk berekend op één grote of twee kleinere schepen die dan in elkaars verlengde konden liggen.

Het lage deel van deze hellingen echter was één grote betonnen plaat. De reden hiervoor was het bouwen van droogdokken. Dokken werden in afzonderlijke delen gebouwd en waren ondanks dit toch te groot voor één helling. Het eerst gebouwde dok betrof het Hendrikdok voor de ADM dat bestond uit acht secties. De eerste vier werden gekoppeld tot een geheel en te water gelaten. Zo geschiedde en een jaar later werd dit herhaald met de andere vier sectiedelen.

De hellingen waren anders van ontwerp dan op Oostenburg. De hellingvoeten lagen verder en dus dieper in het IJ-water. Daardoor kon een schip bij het aflopen langer op de helling rusten zonder dat deze abrupt ophield en het voorschip als het ware een stuk naar beneden dook. Alle hellingen waren voorzien van stalen deuren. De gecombineerde hellingen I en II hadden ieder een eigen deur met daartussen een verplaatsbaar en afzinkbaar caisson.

Indien een schip zover gereed was dat de voorbereidingen voor de stapelloop in gang werden ge-



Boven: De bouw van hellingen 2 en 3 op de nieuwe werf in Noord in 1918

Onder: Bouw van het Hendrikdok (bouwnr. 170) voor de ADM in 1922 op de nieuwe werf in Noord (foto: SAA)



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij

zet, werd water toegelaten op de helling totdat dit het waterpeil had bereikt zoals dit ook buiten de deur(en) was. Het schip stond dan nog steeds droog, de schroef en roer net niet of deels wel in het water. Dan werd de deur, of beide deuren in het geval van de droogdokken, door de drijvende kraan (bok) opgetild en in de takels hangende naar een rustigere locatie gevaren. Dit laatste was vanwege de golfslag die bij het aflopen ontstond zoals men voorheen ook op Oostenburg hinder ondervond door golfslag.

Bijzonder was dat in 1919 óók aan de Conradstraat nog een nieuwe helling werd gebouwd. Dit werd helling V. De nood was blijkbaar zo hoog dat deze investering op de valreep toch noodzakelijk en verantwoord was.

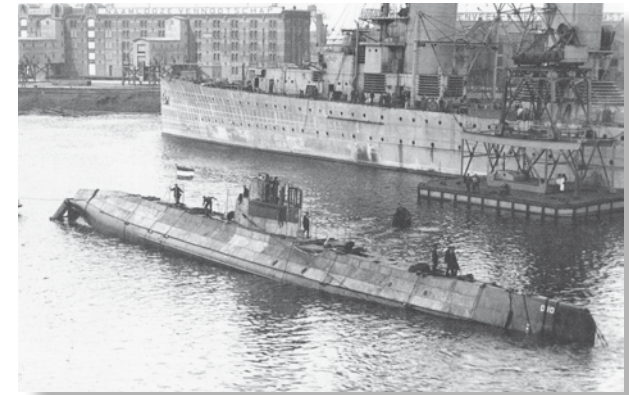
Het is al eerder vermeld: de scheepsbouwers hechten aan traditie. Zo ook bij de NSM en daarna. Het dopen van een schip was voorbehouden aan een vrouw. Dames uit de hogere kringen. Echtgenotes van... Deze dames werden met alle egards door de directie op de werf ontvangen, kregen een bloemstuk uitgereikt en vervolgens, na de besloten ontvangst, toog het gezelschap naar de helling. Afhankelijk van de ruimte was voor of naast het schip een tribune opgebouwd, alleen bestemd voor genodigden. Gezinsleden en relaties van werknemers, schoolklassen en omwonenden mochten, indien voorzien van een toelatingsbewijs of uitnodiging, de werf betreden en konden zo de tewaterlating bijwonen.

Er is bij de NSM op zeker moment, nog op de oude werf, bedacht dat er een elegante manier van dopen moest komen, iets dat in een dameshand zou passen. Bij een Amsterdamse juwelier is toen een zilveren (of zilverkleurig) aambeeldje gemaakt met daaronder een mes, een soort guillotine. Boven het aambeeld was een ronde knop waarop de doopster met een, met zilver beslagen, (echte) ivoren hamer een klap gaf. Het koord onder het mes werd doorgesneden en vervolgens viel er een fles champagne tegen de scheepshuid aan stukken. De doopster wenste het schip bij naam een behouden vaart en het aflopen begon.



Voor de hamer was nog een speciale behandeling mogelijk. Op de kop van de hamer was een klein rond zilveren knopje bevestigd dat voor de schijn de verbindingen vormde tussen kop en steel. Dit knopje werd vervangen door een zilveren kroontje indien een lid van het Koninklijk Huis de doop verrichtte.

Zo ging dit jaren lang, bouwnummer na bouwnummer. Het aantal schepen dat bij de NSM op de 'nieuwe' werf is gebouwd is niet met zekerheid te vermelden. In de tweede wereldoorlog werd ook de NSM



Boven: Onderzeeër O-10 (bouwnr.169) na de tewaterlating van de werf Oost in 1925



Onder: Doop van de Poelau Laut op 27 juli 1928 met de nieuwe hamer (foto: De Tijd)



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij



gedwongen voor de bezetter te werken. De beide nog voor Nederlandse rekening op stapel staande schepen (voor de Rotterdamse rederij van Nievelt Goudriaan) werden geconfisqueerd en aan de Duitse vloot toegevoegd. De laatste was het motorschip Altair die op 5 juni 1942 van stapel liep. Zo ging in de jaren daarna ook voor de Kriegsmarine én voor de Duitse koopvaardij het ene na het ander schip te water. Echter heeft de bezetter wel heel veel schepen gepland, maar niet alles is gebouwd. Veel tempo zat er ook niet in op de werf; een aantal werknemers was gedeporteerd of ondergedoken, er ontstond brand, machines gingen kapot, materiaal was verkeerd besteld, veel ziekmeldingen enz. Over Duitse tewaterlatingen is niets bekend, het aantal (af)gebouwde schepen blijft dus gissen. Er moet wel worden vermeld dat de opdrachtgevers, de Kriegsmarine en Hansa alles tot op de cent hebben betaald, er zijn vele facturen die dit aantonen. Zakelijk gezien was alles dichtgetimmerd.

De tewaterlating van het ms. Altair heeft model gestaan voor het nieuwe logo van de NSM-werf.



Het is aannemelijk dat dit een stil protest verborg. Het was immers het laatste Nederlandse schip in aanbouw, gestolen goed. Opmerkelijk is ook dat de bedrijfsnaam niet in het logo voorkomt. Mogelijk lag de lettercombinatie NSM niet goed in het gehoor. De letters NS stonden in die tijd ook ergens anders voor. Hoe dan ook werd het nieuwe logo voor het eerst in 1942 waargenomen, op correspondentie, op de noordgevel van de scheepsbouwloods en op de kop van helling V.

Het was op 25 augustus 1944 dat de NSM het vijftigjarig bestaan herdacht. Hoewel er van uitbundige festiviteiten geen sprake kon zijn, werd er toch aandacht aan dit heuglijke feit besteed. De directie was van mening dat er een moment van ontspanning moest komen.

Op zaterdag 26 augustus, toen nog een werkdag, heeft Daniël Goedkoop Dzn, zoon van oprichter



Boven: *Bouw van de hellingen op de werf Noord*

Onder: *De opbouw van de hoogbouw voor een helling van de werf Noord in 1920*



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij



NSM Noord

Linksboven het NSM fanfareorkest Crescendo in 1922

Rechtsboven de werf in 1929 met helemaal links het Julianadok

Links de kiellegging van de ms. Oranje (bouwnr.270) in 1937

Rechts de Oranje wordt afgebouwd; ervoor ligt de Tjitjalengka - 1937



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij

Daniël Goedkoop Jr. († 1929), zijn functie als directeur der NSM overgedragen aan zijn zoon Piet Goedkoop. Dit vond plaats in het nu niet meer bestaande hoofdkantoor op de werf.

Buiten het hoofdkantoor werd een monument onthuld dat nu, na een aantal omzwervingen, weer dicht bij de locatie van het voormalige hoofdkantoor is te zien. Deze zuil, inmiddels *de Naald van Goedkoop* genoemd en ontworpen door Carel Kneulman, voordien ook werkzaam bij de NSM, is gesierd met een bronzen medaillon waarop de beeltenis van 'the founding father' is te zien. Al het personeel mocht bij deze onthulling aanwezig zijn en gezeten op daken en in lichtmasten werd de onthulling gevolgd. De muzikale noot werd verzorgd door het Harmoniecorps Tuindorp Oostzaan, een aantal muzikanten onder hen was ook werknemer bij de NSM. Wat toen wel ontbrak was de rood-wit-blauwe vlag.



Dit was niet het einde van de feestelijke dag want de gehele dag, tussen 09.00 en 16.30 uur werd op het terrein van A.S.C. de Volewijkers op het Mosveld (afb. rechts) ook een sportdag gehouden. Op het programma stonden spelen (zoals touwtrekken en zaklopen), atletiek- en voetbalwedstrijden. Er werd tevens gezorgd voor een warme maaltijd (snert; afb. rechtsonder) en 'verfrissingen'. Na deze dag van jolijt was men in de avond tussen 20.15 en 04.00 uur uitgenodigd in de Apollohal voor de feestavond.

Een keur aan artiesten zou de NSM'ers ('ieder personeelslid mag zich door een dame doen vergezellen' zo is vermeld) gaan vermaken. Er werd een door Hella Haase en Clinge Doorenbos geschreven

toneelstuk opgevoerd door werfpersonnel. Verder traden op: muziekensemble de Kilima Hawaiians, dans- en showorkest de Grasshoppers, accordeonvereniging Animato, Cor Steijn en ten slotte en niet de minsten, Snip en Snap. Die avond vond ook de prijsuitreiking van de sportdag plaats en zou ook hier voor de 'inwendige mensch' worden gezorgd. Voor vervoer naar huis zou eveneens zorg worden gedragen.

Het liep allemaal anders, omdat er vanuit werd gegaan dat de oorlog dan wel bekeken zou zijn, was geen rekening gehouden met spertijd. Van de nood een deugd maken werd hier in de praktijk gebracht. Het feesten ging door tot einde spertijd.

Een aantal werknemers van de NSM was woonachtig aan de rand van het IJsselmeer. Zij hadden, in overleg met het verzet, een geheim transport georganiseerd van paling e.d. naar de Apollohal. Dit moest uiteraard voor de bezetter verborgen blijven. Zo werd het na vier jaar oorlog en honger,



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij



toch nog gezellig. Elke aanwezige werknemer ontving een koperen penning (links) met in reliëf het logo van de NSM. Op de keerzijde is een tekst gegraveerd: "Voor Uw medewerking aan de viering van het 50-jarig bestaan der N.S.M. 29 Aug. 1944".

Niet alle werknemers waren blij met de aanwezigheid van onze oosterburen. Verzet was echter levensgevaarlijk. Ondanks deze dreiging was er wel degelijk iets aan de hand. Op de werf werd in het weekeinde en de avonden niet gewerkt. Zonder licht en zicht konden de kranen niet werken, was het werken aan boord niet veilig en was kunstlicht verboden. Dit was, op het laatste na, altijd al zo op de werf. In de uren dat er niet werd gewerkt, waren er alleen nachtportiers en brandwachten aanwezig. In de oorlogstijd waren er ineens veel meer nachtportiers en brandwachten en niet zonder reden.

Dit waren overwegend werknemers die in het verzet zaten. Het ging niet zozeer om sabotage maar er waren wel wapens en springstoffen verborgen in de Scheepsbouwloods, er waren een ziekenboeg en radiatorruimte verstopt onder een helling achter een muur van lege verblikken (ongetwijfeld grijze verf). Deze voorzieningen waren afkomstig van een schip of aanvankelijk daarvoor bestemd. Dat de geallieerde opmars rond Arnhem misging is de reden geweest dat het verzet niet is opgetreden, het risico was te groot.

In september leek het of de bezetter wraak kwam nemen. Op vrijdag 22 september 1944 vroeg in de ochtend, werd de werf aan de landzijde afgezet door de Grüne Polizei en op het water door de Wasserschutz Polizei. Iedereen die op dat moment aanwezig was moest de werf verlaten.

Daar werd door een Duits Springcommando, een begin gemaakt met de vernielingen. Machines, werkplaatsen en kranen werden opgeblazen en dit ging door op 23, 24, 25 en 26 september. Het gaat te ver om hier de hele bezettingstijd met alle dieptepunten en gevolgen te vermelden. Het hele verhaal, tot in detail, is beschreven in het in 1946 verschenen boek *Het Schipryck Amsterdam*, samengesteld door J.H. Wijnand en ook A.A. den Donkelaar, voor, tijdens en na de oorlog onder-directeur bij de N(D)SM.

Dat de Duitsers vernielingen zouden komen plegen, was bij het verzet en directie bekend. Uit voorzorg zijn er, overwegend in de nachtelijke uren, evacuatie geweest van personeelsgegevens, gereedschap, machineonderdelen en andere kostbare en onvervangbare voorwerpen. Overwegend in de nachtelijke uren is dit te evacueren materiaal met kleine verduisterde schepen weggebracht naar diverse polders waar het in lege kippenschuren en stallen werd verstopt.



Boven: Programmaboekje personeelsfeest 1944

Onder: Personeelsfeest in de Apollohal 1944



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij

De drijvende kraan werd naar Zaandam gesleept en daar in het Zijkanaal H verstopt. Een andere werfkraan was gedemonteerd en in delen over de werf verdeeld. Deze onderdelen werden blijkbaar over het hoofd gezien en de werfkraan werd na de oorlog weer opgebouwd.

De drijvende kraan was helaas niet aan de vernielzucht ontkomen. Na dagenlange vernielingspogingen is de bok uiteindelijk als een stervende zwaan voorover in het water gezakt. Met behulp van de rederij Goedkoop, Koninklijke Marine en Stork is de bok gelicht en met voorrang hersteld. Deze bok was namelijk van groot belang voor het herstel van de Amsterdamse havenvoorzieningen. Na zijn naoorlogse herrijzenis kreeg de bok een naam: Phoenix.



Na de feestavond bleken er nog een aantal gedenkpenningen over. Een onbekend aantal van deze penningen werd dunner gemaakt en voorzien van een extra achterzijde met een grotere diameter. In de voorrand hiervan werden de woorden *Toewijding - Durf - Overleg* gegraveerd. Op de achterzijde kwam de tekst *“Voor toewijding durf en overleg betoond bij de geheime evacuatie van de werf in de periode september '44 mei '45.”* Daaronder werden de namen vermeld van de ontvangers van deze penningen.

Om de productie weer zo snel mogelijk te kunnen oppakken, maar ook om de gehavende infrastructuur te kunnen herstellen én omdat eendracht nu eenmaal macht maakt, is in februari 1946 de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij v.o.f. opgericht.

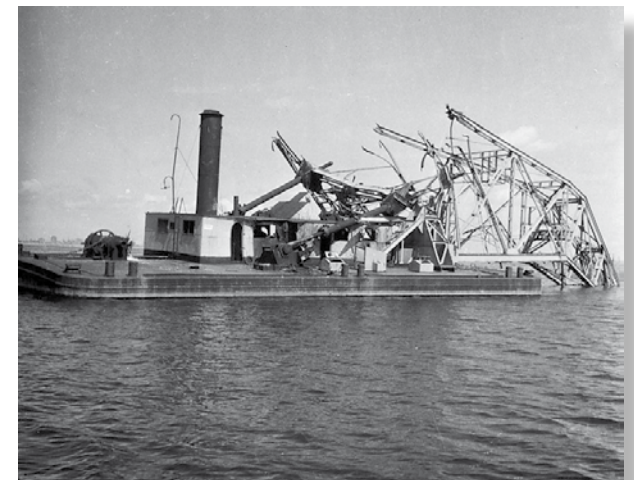
De NSM en NDM waren en bleven de productiebedrijven in het NDSM-bestel. De NDSM is niet ontstaan uit een fusie, de beide werven bleven werkzaam onder eigen directie en altijd zelfstandig. De NDSM was als zodanig geen productiebedrijf, maar hield zich o.a. bezig met het verwerven van opdrachten, veiligheid, opleiding, huisvesting, personeelszorg en salarisbetalingen. In 1946 werd een nieuw bedrijfslogo ontworpen. Dit werd gedaan door F. Boudewijns, tekenaar bij de NDSM. Er is uitgegaan van het vorige logo maar dan gespiegeld. Naast het op de helling staande schip werd een schip in een droogdok toegevoegd. Goedbeschouwd klopt dit niet mat het schip in dok, de reparatie verbeeldende, dan aan de andere kant had moeten staan. Dit zou dan niet kloppen met de letters NDSM. De D moest onder het dokkende schip komen.

De eerder aangehaalde Avondvakteekenschool „De Eenheid” is in deze periode nog steeds actueel. Na de verhuizing naar de Cornelis Douwesweg 1 is na verloop van tijd ook de school verhuisd. Op de nieuwe locatie werd het gehuisvest in een pand waarin ook een paar werkplaatsen waren ondergebracht.



Boven: Vernielingen aan o.a. de hoogbanen, aangericht door de Duitsers in september 1944

Onder: De door de Duitsers vernielde drijvende kraan, na de oorlog ‘wederopgestaan’ als de Phoenix



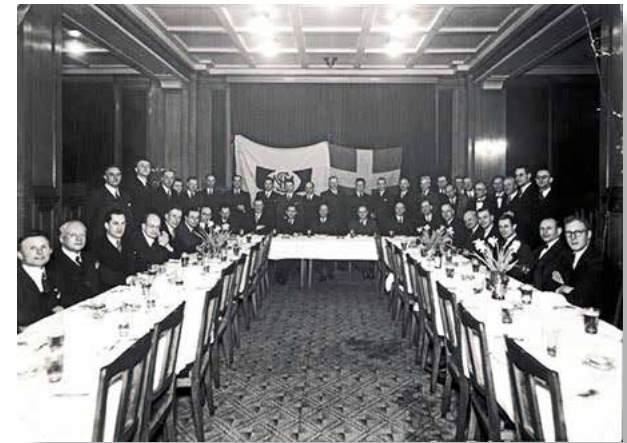
Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij

Het lesgeven in de avond was overgegaan naar dagonderwijs volgens het leren/werken principe. De theorie werd op deze locatie verzorgd, terwijl de praktijkopleidingen werden gegeven in de betreffende werkplaatsen. Ook de naam werd aangepast in 'Opleidingsinstituut De Eenheid'. De school, in de wandelgangen de leerschool en bedrijfsschool genoemd, leidde op voor een erkend diploma. Op zeker moment heeft de school aansluiting gezocht bij de Stichting Bedrijfsopleiding Metaal en Electrotechnische Industrie t.w. BEMETEL.

Toen in 1955 de koperslagerij werd gebouwd, zijn de theorieopleidingen naar deze loods verhuisd. Een afgescheiden deel van de koperslagerijloods was als school ingericht, leslokalen met tafels en stoelen maar ook met tekenborden en –tafels. Verder ruimten voor de directeur, administratie, lerarenkamer en, zeker niet onbelangrijk: er was een echte sportzaal met daarin alles wat maar wenselijk was.



De praktijkopleidingen waren degelijk en streng en werden verzorgd door zeer deskundige 'praktijkleermeesters'. In de tijd dat het met de scheepsbouw slechter ging en dit ook bij de NDSM merkbaar werd, liep het aantal leerlingen en daardoor ook leerkrachten gestaag af. Doorleren was wat ouders voor hun kinderen wilden, mijn kind niet naar een scheepswerf. Door werfbazen werd er als neventaak nog wel theorie- en praktijkles gegeven maar uiteindelijk was de koek op, het einde van zeer goede praktijkopleidingen. (In 2009 is deze voormalige NDSM-loods die niet meer als koperslagerij en bedrijfsschool in gebruik was, in zijn geheel afgebrand).



Samenvattend kunnen we stellen dat de NSM een indrukwekkend bestaan heeft gekend met tal van ups en downs: twee wereldoorlogen, een recessie, tal van stakingen, brand en een verhuizing. Er waren ook vele hoogtepunten: een enorme productie, patenten en aandacht. De NSM behoorde ooit tot de grootste werven ter wereld. De grootte betreft niet de werfoppervlakte, maar is berekend naar het aantal afgeleverde bruto registertonnen. De NSM was een creatieve, inventieve maar ook een innovatieve onderneming.

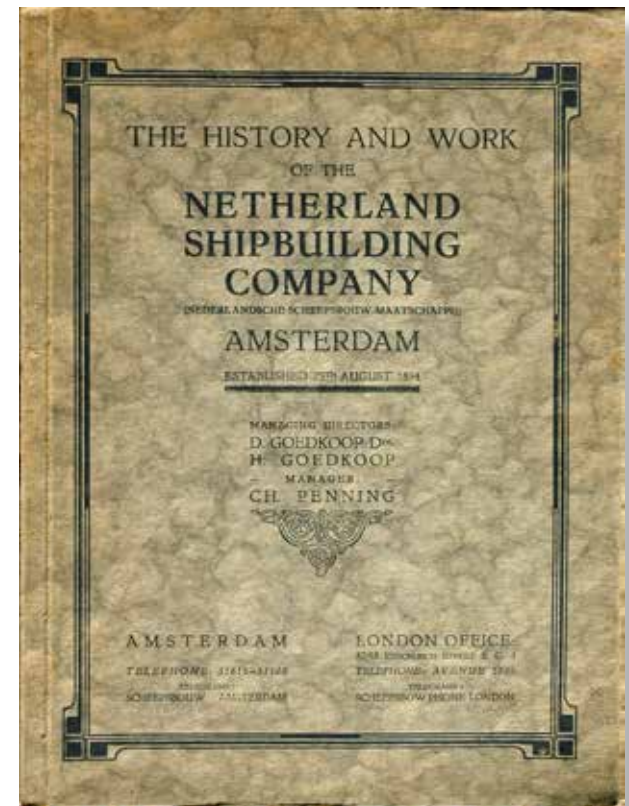
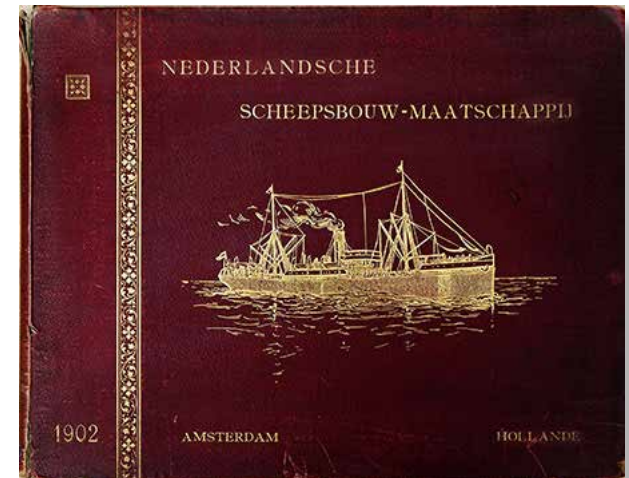
Daarvan was men zich bij de NSM ook terdege bewust. Er werd geen gelegenheid onbenut gelaten om aan de weg te timmeren. Aandacht van de geschreven media en stadsfotografen was meer dan welkom. Ook deed men daar zelf veel aan middels tal van publicaties. Fraaie boeken met daarin foto's van de gebouwde schepen en het verhaal over de werf zelf. De eerste uitgave was in 1902 en betrof genummerde exemplaren van een fraai boekwerk, geheel in het Frans en ongetwijfeld een kleine oplage die werd verzonden naar relaties. Als bijlage een kaartje met het verzoek de ontvangst van het boek aan de afzender te bevestigen middels het terugsturen van dit kaartje.

Wat de reden was voor deze, gezien de afwerking, dure uitgave is niet bekend. In 1902 bestond de NSM pas 8 jaar dus zal het geen jubileumjaar zijn geweest. In die tijd zijn er ook geen schepen voor Franse rekening gebouwd. Er zouden nog meer boeken verschijnen, de PR-machine draaide op volle toeren. Dit was in 1910, 1913, 1918, 1919, 1924, 1928, 1930 en 1934. In de NDSM-tijd ging dit net zo: 1950, 1951 en 1960. Dit staat los van het grote aantal fraaie brochures dat bij de NDSM is verschenen.

In 1979 is de NDSM v.o.f. opgeheven en zijn gelijker tijd ook de NSM en NDM gestopt. Einde van een tijdperk, einde van een markante periode. Het begin van het bijeenbrengen van wat nog rest, conserveren en zichtbaar maken is de taak van de in 2013 opgerichte Stichting NDSM-Herleeft. Het hoeden van de nautisch industriële erfenis is onze taak. Mogelijk ten overvloede, het gaat niet om de scheepvaart maar om de scheepsbouw en -reparatie in ons land.



*Ter gelegenheid van het feit dat 100 jaar geleden de dokactiviteiten in de Noorder IJ-polder begonnen
Ruud van der Sluis - 2020*



Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij

Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

