STICHTING NDSM-HERLEEFT

Nieuwsbrief nr. 19 Mei 2020

Inhoud

- Voorwoord
- Bootje Halfom
- Museum om de Hoek
- Mijn herinneringen aan 2 jaar NDSM
- De scheepsbel van de Tabian
- Update voortgang archiefwerkzaamheden
- Oproep voor een nieuwe webmaster
- Dodenherdenking 4 mei 2020
- Vriend worden van Stichting NDSM-Herleeft
- Colofon
- Contact

De tekst in deze kleur blauw zijn links. Door erop te klikken wordt u doorverwezen naar een emailadres, een website of een andere pagina in deze Nieuwsbrief.

Klik op het blauwe huisje met paginanummer om weer terug te gaan naar de inhoudsopgave.

Voorwoord

Beste lezers,

Het zijn bijzondere tijden waarin we zijn terechtgekomen en we hopen dat het goed gaat met de gezondheid van iedereen. Als gevolg van de door de regering en de RIVM genomen maatregelen ter bestrijding van het coronavirus gebeurt er ook bij Stichting NDSM-Herleeft op dit moment niet zo veel. Alle presentaties/rondleidingen of andere evenementen waaraan wij zouden deelnemen, zijn afgelast, dus daarover valt niets te melden. Wij moesten dus op zoek naar andere artikelen om deze nieuwsbrief te vullen.

In deze lastige periode waarin we allemaal zoveel mogelijk binnen moeten blijven om de verspreiding van het coronavirus tegen te gaan, vinden velen het lastig om de tijd te vullen.

Omdat men nu wat meer tijd heeft om weer eens wat te lezen, staan er in deze nieuwsbrief dit keer wat langere artikelen dan doorgaans het geval is, daarom staat er nu een extra dikke uitgave voor u klaar.

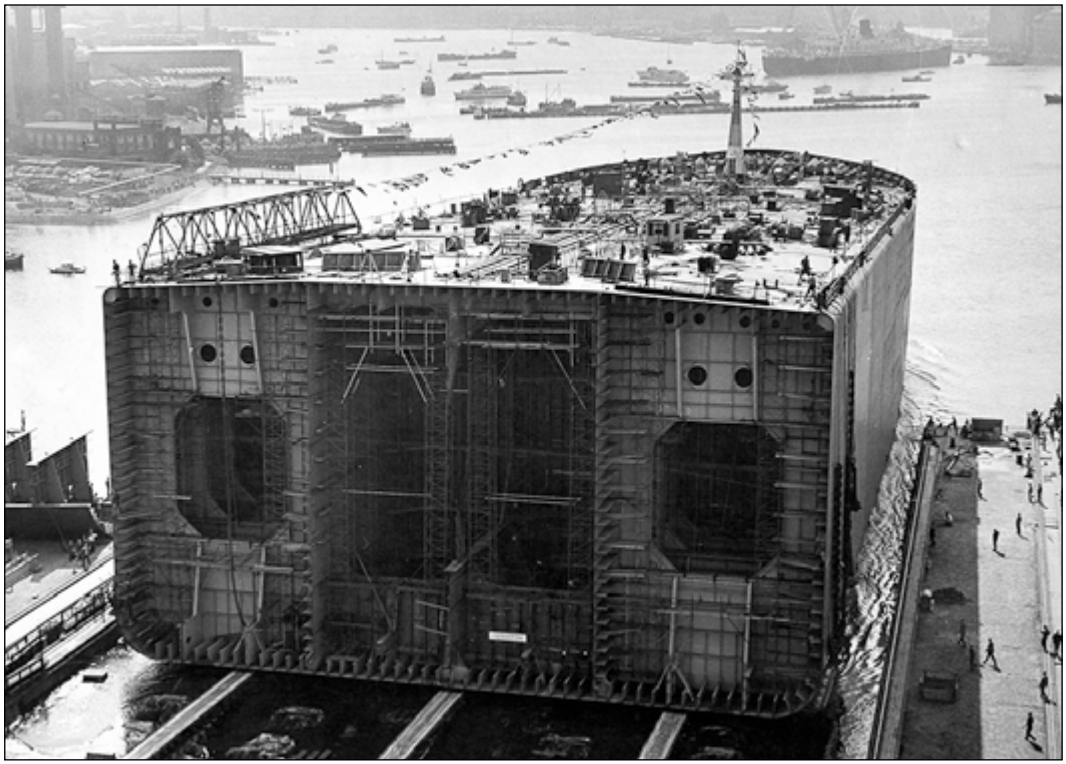
Voorlopig is het einde van deze crisis helaas nog niet in zicht en wordt het geduld van ons allemaal heel erg op de proef gesteld. Toch raden wij u aan in het belang van u zelf en van uw medemens de maatregelen van de overheid nauwgezet op te volgen des te sneller zijn wij door deze crisis heen. We zullen er het beste van moeten maken.

Wij wensen u veel leesplezier en veel sterkte toe in deze bizarre tijd en blijf vooral gezond!!

Ans Barning
Secretaris Stichting NDSM-Herleeft

Bootje halfom

Een ‘broodje halfom’ is iets typisch Amsterdams, maar dat gold ook voor de bouw van mammoettankers in twee delen, die drijvend in het water aan elkaar werden gelast. Een uniek staaltje scheepsbouwkunde dat plaats vond in 1968 bij de bouw van het grootste schip in Nederland tot dan toe.



Melania voorschip

“We moeten overwegen te stoppen met de scheepsnieuwbouw”, dat was de mening van de directie van de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij (NDSM) in Amsterdam omstreeks 1965. De verliezen liepen steeds verder op en de schepen waar nog vraag naar was, werden steeds groter. Voor de werf was de breedte van schepen geen probleem, want de hellingen 2 en 3 konden samen gebruikt worden voor de bouw van één schip en hadden dan een breedte van 54 m. Maar de lengte was beperkt tot 200 m en de tankschepen die destijds al elders (in Japan in een bouwdok) werden gebouwd, gingen naar 300 m.

De Koninklijke Shell, een trouwe afnemer van de werf, was al bezig een groot aantal mammoettankers te bestellen, de M-serie, schepen van ongeveer 210.000 dwt. Deze konden leeg door het Suezkanaal en geladen om de Kaap. De oliemaatschappij ging ervan uit dat NDSM dit soort schepen niet kon en wilde bouwen. Er waren al veel schepen voor de oliegigant gebouwd en de verstandhouding tussen NDSM en Shell was prima. Directeur Pieter Goedkoop Dzn van NDSM zei in een rede bij de doop van de Melania (bouwnummer 535, de eerste mammoettanker in Nederland): “Wij werden geprikkeld om de mogelijkheid tot de bouw van zeer grote schepen toch nog eens in studie te nemen.” Na overleg met Shell en de banken werd een order van drie mammoettankers geplaatst bij NDSM. In totaal bestelde Shell 22 van dit soort tankers waarvan de helft in Japan en de anderen in Noord West-Europa: in Nederland, Engeland, Duitsland, Frankrijk en Denemarken. Daarna gingen ze over op de L-serie van 300.000 dwt.

Een zeewaardig schip
In 1967 brak in het Midden-Oosten de Zesdaagse Oorlog uit en ging het Suezkanaal dicht. Hierdoor nam de vraag naar scheepsruimte sterk toe en daarmee ook de afmetingen van tankers. Een gevolg was dat er na de Melania nog vijftien soortgelijke schepen door NDSM zouden worden gebouwd. “Hadden wij anders besloten dan zou in 1966 de grote scheepsbouw uit Amsterdam zijn verdwenen”, aldus de heer Goedkoop bij de doop van de Melania. Helaas gebeurde dat vijftien jaar later alsnog.

De eerste van de drie, de Melania, was een turbinetanker met een lengte van 325,3 m, een breedte van 47,2 m en een hoogte van 24,5 m. Daarnaast had het schip een diepgang van 19 m, een snelheid van 15,4 kn, een HD en LD Atlantique Stal Laval turbine en een maximaal continu vermogen van 28.000 apk, bij 86 omw/min.

Verolme en NDSM waren nog niet gefuseerd en er was nog geen bouwdok waarin een schip van deze lengte gebouwd kon worden. Er was dus geen andere mogelijkheid dan het schip in twee helften te bouwen op de samengevoegde hellingen 2 en 3. De twee scheepsdelen zouden dan in het water gekoppeld moeten worden, iets wat niet eerder gedaan was en dus veel vernuft en onderzoek zou vragen.

Er waren ook voordelen aan deze manier van bouwen. Bij de tewaterlating van een schip met deze lengte zou er een enorme kracht op de voorsteven komen bij het opdrijven van het achterschip, waardoor veel dure voorzienin-

gen moesten worden getroffen. Bij een schip van 60.000 ton bijvoorbeeld, zou die kracht al 4.500 ton bedragen.

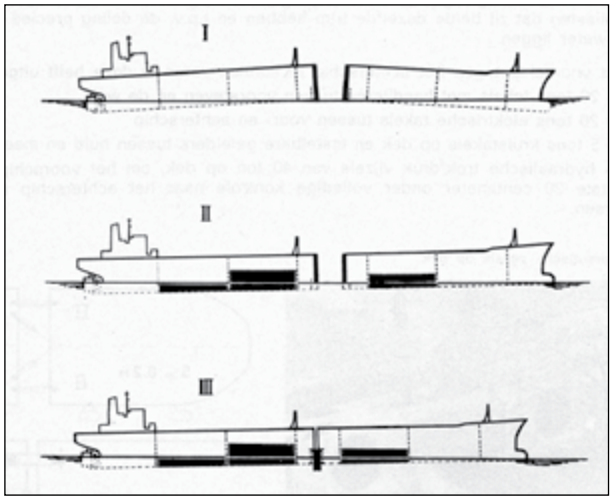
Bij het drijven van de twee helften zou de trim hiervan weinig verschillen van de hellingschuinte, zodat de opdrijfkrachten beperkt bleven en bovendien opgevangen werden door het brede middenschip. Nog een voordeel

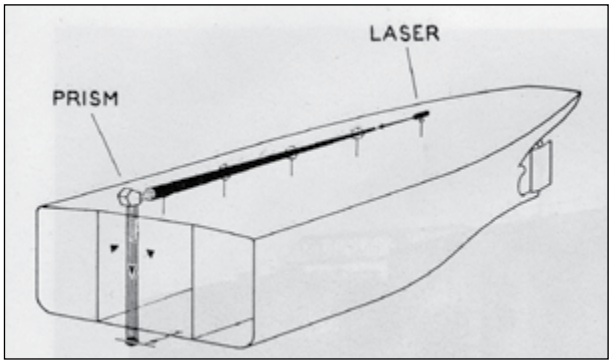
Kraanbaan met voor- en achterschip Melania, maar nog niet in de juiste positie.

was, dat voor de opslag van secties meer ruimte was in de buurt van de helling. Het lag voor de hand het achterschip eerst te bouwen, zodat daarin, na de tewaterlating, de werkzaamheden aan machinekamer en accommodatie tegelijkertijd met de bouw van het voorschip plaats konden vinden. De belangrijkste eis bij deze nieuwe manier van bouwen was dat een volledig zeewaardig schip afgeleverd moest worden. De problemen waarvoor men stond waren niet gering; de volgende oplossingen werden daarvoor gevonden:

Meten
De te koppelen delen moesten ter plaatse van het voegvlak identiek zijn. Dat is een hele opgave bij een scheepsbreedte van ruim 47 m. Voor- en achterschip moesten in lijn worden gebracht en de kiellijnen moesten in elkaars verlengde liggen. Dit betekende dat de voegvlakken exact haaks op de kiellijn moesten staan (anders zou er een knik in het schip komen). Voor- en achterschip moesten gelijke diepgang (ter plaatse van de deling) en trim krijgen en daarvoor was een nauwkeurig ballastprogramma nodig.

Voor het meten werd de hulp ingeroepen van deskundigen op dit gebied. De vereiste nauwkeurigheid voor het identiek maken van de voegvlakken van voor- en achterschip en het in lijn brengen van beide scheepshelften was niet gebruikelijk in de dagelijkse scheepsbouwpraktijk. Metingen werden nu dubbel uitgevoerd: door de ingehuurde specialisten en eigen personeel. Er werd ‘s nachts gemeten om temperatuurverschillen door zonneschijn te voorkomen en ook gebruikten beide ploegen dezelfde meet-





Boven; opstelling laser en prisma.
Links; de koppelprocedure.

instrumenten. Bij het afschrijven van de voegnaad op beide helften werd gebruik gemaakt van een nauwkeurig vijfhoekig prisma dat ongeveer 30 cm voor het voegvlak bovendeks werd aangebracht en draaibaar was om een as evenwijdig aan de hartlijn van het schip. (Dit prisma buigt een lichtstraal exact 90 graden af). Door een eveneens bovendeks opgestelde laserstraal van grote afstand (100 m) langs deze as op het prisma te laten vallen, kon de uittredende laserstraal naast het voegvlak een referentievlak bestrijken dat exact loodrecht stond op de hartlijn van het schip. Met een latje als mal kon vanuit dit referentievlak de positie van de voegnaad worden overgebracht op alle constructiedelen. Dit werd gedaan toen de scheepsdelen nog op de helling lagen. Om later de beide scheepsdelen in lijn te krijgen, werd de laser ook gebruikt door de bundel in lijn opgestelde vizieren op de beide drijvende scheepshelften te laten passeren.

Voorbewerking

Alle te lassen onderdelen van de constructie (plaatwerk, profielen en langsdragers) in de voegvlakken van beide scheepsdelen werden op de helling voorbewerkt, dat kon namelijk niet in het water. De openingen in de voegnaad moesten aan bepaalde toleranties voldoen vanwege de te leggen lassen. Deze waren:

- voor afwijkingen in het platte vlak +/- 5 mm.
- voor afwijkingen in de breedte in de ronde kimmen en de berghoutsgang +/- 3 mm.
- voor afwijkingen in het vlak van een plaatveld loodrecht op zijn vlak +/-25 mm.

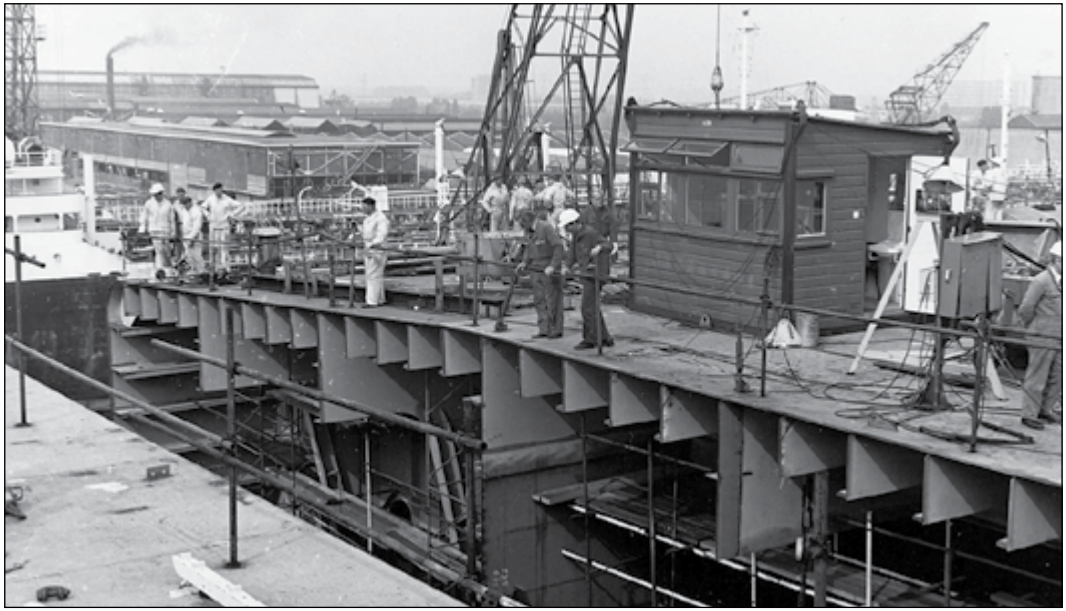
Tunnel middenstuk tussen voor- en achterschip.

Tunnel

De lassen moesten gelegd, gecontroleerd en eventueel hersteld kunnen worden. Om dit te verwezenlijken werd er gedacht aan een tunnel, die onder het voegvlak kon worden aangebracht en ruimte moest bieden

aan de lassers en voor inspectie van de lassen. Deze zou een U-vorm moeten krijgen waarvan de benen boven water uitstaken om toegang te bieden voor personeel en materieel en voor ventilatie.

De tunnel kreeg een trapeziumvormige doorsnede met een hoogte van 1,55 m, waarvan de korte zijde de vloer werd (0,70 m) en de open bovenzijde een breedte van 1,40 m had. Aan het horizontale deel van de tunnel (39 m lang) dat onder de scheepshelften zou worden gehangen, werden twee kimstukken aangebracht, die een verticaal deel hadden dat boven water uitstak. De



Nog enkele meters uit elkaar.

kimstukken konden nog 60 cm 'uitgeschoven' worden, om zo ruimte te bieden voor het aanbrengen van de tunnel om de romp van het achterschip ter plaatse van de deling. De verstijvingen (webframes) werden aan de buitenkant van de tunnel aangebracht om binnen geen obstakels te hebben, zodat de lassers daar geen hinder van zouden ondervinden. Rubberprofielen zorgden voor een waterdichte afdichting tussen scheepshuid en tunnel en ook tussen het 'liggende' deel en de kimstukken. Aan het horizontale deel van de tunnel werden drijftanks bevestigd, zodat er gemakkelijker mee gemanoeuvreerd kon worden. Deze konden gevuld worden bij het afzinken van de tunnel en leeggeblazen om op te drijven. Plaatstukken van 5 mm dikte dienden als hijsjukken waarmee de tunnel tegen de huid getrokken kon worden (met takels binnen het achterschip) door de spleet tussen de scheepsdelen. Na leegpompen werd de tunnel door het water tegen de huid van beide delen gedrukt en konden de hijsjukken verwijderd worden voor het lassen.

Voorzieningen aan de scheepsdelen voor het koppelen
Voor het precies positioneren van de twee scheepsdelen werden de volgende voorzieningen getroffen:

Takels: Twee elektrisch gedreven takels aan dek (20 t), twee met de hand bewogen kruistakels (5 t) om in dwarsrichting de twee delen te kunnen bijsturen (ook aan dek) en twee handlieren (20 t) met kabels bevestigd aan de voorsteven (aan de wal.)

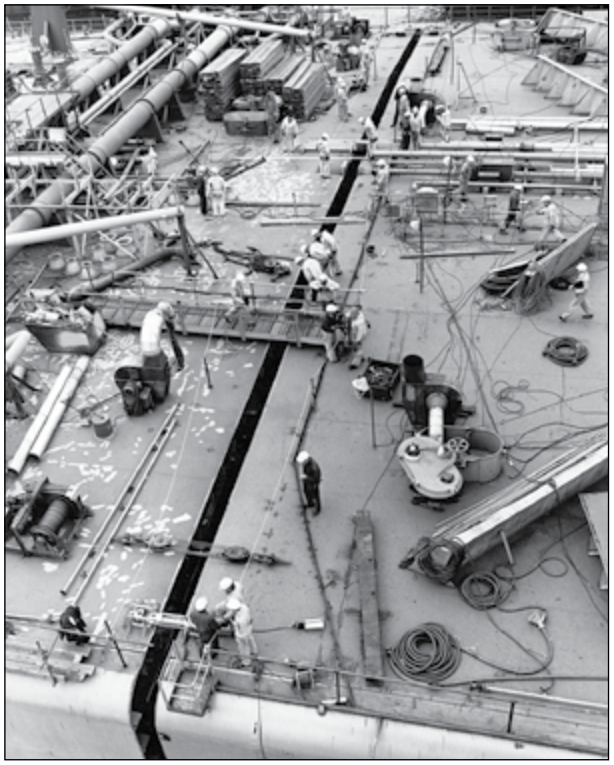
Jukken: aan BB en SB was aan dek een juk opgesteld met hydraulische vijzels trek/druk (40 t) om het laatste deel van de beweging van de scheepsdelen volledig onder controle te hebben.

Zoekers: Aan BB en SB op de huid en op de bodem waren zoekers aangebracht (simpel gezegd volgens het pen- gatprincipe), drie in totaal. Deze dienden ervoor te zorgen dat de delen in de juiste stand tegen elkaar aan kwamen. Bovendien konden dwarskrachten (als gevolg van ongelijkmatig pompen van ballastwater) opgenomen worden.

Stoppers: Om de gewenste vooropening voor het lassen veilig te stellen waren er stoppers (twee op het vlak en één aan dek) aangebracht. Ook konden hiermee langsscheepse krachten worden opgevangen die zouden ontstaan bij het leegpompen van het water in de deling.

Hechting van de scheepsdelen

Langs de kraanbaan werden voor- en achterschip in juiste positie op een afstand van 5 meter afgemeerd. Het horizontale deel van de tunnel werd (drijvend) tussen de delen gemanoeuvreerd en aangepikt aan de hijsjukken. Hierna werden de kimstukken aan het middenstuk bevestigd, maar in een positie die genoeg ruimte bood om nu het geheel af te zinken, met de halve tunnelbreedte op 30 cm onder het vlak van het achterschip. Inmiddels waren beide scheepsdelen in de juiste ballastcondities gebracht: gelijke diepgang bij het voegvlak, gelijke trim en zodanig dat doorbuiging van beide delen minimaal was. Nu kon het voorschip naar het achterschip worden getrokken. Duikers controleerden of onder water alles goed verliep. Hierbij deden zich geen problemen voor.



De koppeling vordert.

Lassers lassen vlaknaad in de tunnel.

Een spannend moment was aangebroken: het leegpompen van het tankgedeelte tussen de hulpschotten en de tunnel daaronder. Hierbij moest ervoor gezorgd worden dat de toename van het opdrijvend vermogen rond de deling gecompenseerd werd door vanuit andere tanks ballastwater richting deling te pompen (de totale ballast mocht niet veranderen omdat de diepgang constant moest blijven.)

Ook moest rekening gehouden worden met veranderende dwarskrachten en krachten op de stoppers. Daarom werd het pompen in fases uitgevoerd, waarbij na iedere periode opgetreden dwarskrachten en momenten werden

gecompenseerd vóór verder werd gepompt. Nadat het water uit tunnel en deling was weggepompt bleek de afdichting tegen de scheepshuid uitstekend te zijn. In de tunnel kon nu de vooropening tussen de delen bekeken worden: 80% van de doorsnede liet een afwijking zien van 2 mm of minder van de nominale waarde van 7 mm. De grootste waarde van de vooropening was 12 mm, de kleinste 3 mm. De afwijking van de theoretische lengteas (over 200 m) van de gekoppelde delen bleek nergens groter te zijn dan 4 mm.

Het lassen

Nu kon begonnen worden met het lasklaar maken van de naad. De ijzerwerkers hadden niet veel meer te doen dan het in één vlak brengen van de plaatvelden, omdat de afwijkingen van de vooropening door het gebruik van de laser over het algemeen minder dan 2 mm bedroegen.

Bij NDSM was het gebruik om bij het aanbouwen van secties de stuiken in een horizontaal vlak op een koperen onderlegstrip te lassen en waar nodig verticaal tegen een stalen onderlegstrip. Dit om krimpspanningen en vervormingen zoveel mogelijk te verminderen. Het laswerk verschilde van de gebruikelijke lasstukken doordat er nu ongeveer 500 m. te lassen viel, waarvan ongeveer 90 m. liefst binnen enkele uren en wel zo dat er gezegd kon worden: 'Die valt niet meer uit elkaar!' Twee ploegen lassers van ongeveer 45 man hadden na 48 uur het grootste deel van het laswerk klaar. Het vlak met de kimplaten, de huid en het dek waren aan elkaar gelast en het grootste deel van het binnenwerk. In de dagen erna werd het laswerk

voltooid, gecontroleerd en waar nodig gecorrigeerd. Daarna was het de beurt aan de schilders en, na uitharding van de epoxy- verflagen rondom de voegnaad, kon na veertien dagen de tunnel worden verwijderd.

Een volledig zeewaardig zeeschip

De scheepsbouwer is geen horlogemaker: het werk aan grote staalconstructies gaat nogal eens gepaard met grof geweld. Maar om twee scheepsdelen met een breedte van 47 m en lengtes van ongeveer 150 m op een paar milli-

Een zeewaardig schip!

meter nauwkeurig op elkaar te laten aansluiten en dat ook nog in drijvende toestand, mag een staaltje van precisiewerk worden genoemd.

Door het serie-effect verliep de koppeling na het eerste schip steeds vlotter, het werd een routineklus. Na de oliecrisis in 1973, met als gevolg een verviervoudiging van de olieprijs, kwam er wereldwijd minder vraag naar tankschepen, nieuwe schepen werden soms meteen opgelegd. Voor de NDSM was bouwnummer 884 de laatste, afgebouwd in 1978, voor eigen rekening (van RSV) onder de naam Schelderix. Totaal zestien tankers werden op deze manier gebouwd in Amsterdam, bijna tien jaar kon men aan de overkant van het IJ de blauwe portaalkraan bezig zien boven de reusachtige halve rompen van de tankers. Na twaalf jaar werd de eerste in de rij, de Melania, in 1990 gesloopt. (Zo'n tanker kostte 60 miljoen gulden; gezegd werd destijds, dat Shell met de eerste reis van 200.000 ton olie dat geld al terugverdiende!). De Texaco Amsterdam en de Pegasus haalden de tienjarige leeftijd niet eens, niet omdat het slechte schepen waren, maar door de verminderde vraag naar scheepsruimte. Een staaltje kapitaalvernietiging. Dat gold ook voor een prachtige werf als NDSM met de daaraan verbonden knowhow, die in 1978 moest stoppen met de scheepsnieuwbouw.

Simon Broerse

Bronnen:
– Documentatie van 'Stichting NDSM Herleeft'
– Schip en Werf 1968.

Museum om de Hoek

Sinds maart 2019 is Stichting NDSM-Herleeft, samen met nog 24 andere kleine musea in Amsterdam een samenwerkingsverband aangegaan met Stichting Museum om de Hoek.

Deze stichting is in 2017 opgericht door een kleine groep samenwerkende kleine musea in Amsterdam die tot dan toe 8 leden kende. Eind 2018 werd er een nieuwe voorzitter aangesteld en werd er gestreefd naar uitbreiding van het aantal deelnemende instellingen; in maart 2019 telt de stichting 25 deelnemende organisaties.

Museum om de Hoek is het samenwerkingsverband van een aantal kleine en buurtmusea in Amsterdam. Deze musea liggen verspreid door de stad en laten bezoekers kennis maken met bijzondere buurten van Amsterdam en hun eigen verhalen. Ze vertellen over de lokale geschiedenis, cultureel erfgoed en het samenleven in en rondom de stad, over het verleden, het hier en nu en de toekomst. In Museum om de Hoek zijn deze verhalen het uitgangspunt voor de tentoonstellingen, wandelingen en activiteiten die door kunstenaars samen met de lokale gemeenschap vorm krijgen. Bijzondere verhalen van de stad, die Museum om de Hoek op een heel eigen manier laat beleven.

Doel en uitgangspunten van deze samenwerking:

- Kennis met elkaar te delen, te vergroten en elkaar te inspireren.
- Verwerven van meer naamsbekendheid en daardoor meer bezoekers via gezamenlijke promotie.
- Een groter en breder publiek kennis te laten nemen van de verhalen vanuit, in en met de buurten van Amsterdam.
- Uitwisselen van talenten en de positieve effecten op de directe leefomgeving verder te verspreiden.
- Verdere professionalisering door elkaar te versterken qua inhoud (artistiek en organisatorisch/bedrijfsvoering) en blijven samenwerken met experts.

Belangrijk blijft dat de buurtmusea hun eigen gezicht bewaren en artistieke projecten kunnen doen die passen bij de omgeving waarin ze werkzaam zijn.

De uitgangspunten die hierbij worden gehanteerd zijn:

- De deelnemende buurtmusea behouden hun eigen visie en programmering. Daarmee geven ze invulling aan de verbinding met de buurt waarin ze functioneren.
- De buurtmusea behouden hun eigen bedrijfsvoering.
- Er bestaat geen hierarchische structuur binnen het collectief.

Voor het dagelijks bestuur van Museum om de Hoek is er een stuurgroep opgericht die bestaat uit vertegenwoordigers van vijf deelnemende instellingen en twee bestuursleden van Stichting Museum om de Hoek; de instellingen vormen gezamenlijk de Buitenkring van deze stichting. Eind november 2019 is hieraan een medewerkster toegevoegd die pas is afgestudeerd aan de Reinwardt Academie en nieuwe inzichten kan inbrengen.

De deelnemende organisaties zijn dus alle zelfstandige ondernemingen die samen een verrassende varieteit hebben. Een aantal musea zijn thematische musea met aandacht voor werk en persoon van bijv. een hervormer, een schrijver, een kunstenaar of een stedenbouwkundige. Of een monumentale scheepswerf waar het oude ambacht van smederij wordt gedemonstreerd, een manege waar de klassieke paardencarrousel regelmatig te zien is of een werkende poldermolen in de stad. Andere zijn typische buurtmusea, die intensief samenwerken met de bewoners om het lokale erfgoed te behouden en te presenteren. Tot deze groep behoort ook Stichting NDSM-Herleeft; wij zijn nog wel geen museum, maar hebben wel een hele mooie collectie! Tenslotte zijn er ook enkele archieven die een schat aan te bestuderen documenten herbergen.

De kracht van de kleine musea zit in het feit dat zij in een rustige omgeving liggen en dat de medewerkers persoonlijke aandacht aan de bezoekers kunnen geven.

In januari van dit jaar is er door Museum om de Hoek een boekje genaamd De Kleine Museum Gids uitgegeven, dat een overzicht geeft van alle aangesloten instellingen bij Museum om de Hoek met een fraaie foto erbij. Het boekje is tweetalig (Nederlands/Engels) en te koop voor € 5,00 (voor stadspashouders en studenten € 4,00) bij elk deelnemende organisatie. Door overmaking van € 8,99 (resp. € 7,99) inclusief verpakking en porto op NL17 INGB 0007753215 t.n.v. Stichting Museum om de Hoek met vermelding van naam en adres, krijgt men het boekje thuisgestuurd.

Tijdens de coronacrisis zal men geen gebruik van dit boekje kunnen maken, maar zodra alles weer is genormaliseerd, kan dit boekje een hele grote inspiratiebron zijn om toch eens een museum te bezoeken.

De Kleine Museumgids

Mijn herinneringen aan 2 jaar NDSM (1975-1977)

Noot van de redactie:
Simon Broerse is van 1975 tot 1977 werkzaam geweest bij de NDSM op de Productie Centrale werkplaats en Tekenkamer. Graag maakt hij de lezers van de nieuwsbrief deelgenoot van zijn ervaringen uit die tijd en omdat we toch allemaal thuis moeten blijven vanwege de coronacrisis is het misschien wel leuk om te lezen hoe het toentertijd op de werf toeging. Sinds 2018 is Simon lid van de werkgroep van Stichting NDSM-Herleeft.

Inleiding
Stuurman worden en dan kapitein, dat was mijn jongensdroom. Helaas stak erfelijke bijziendheid hier een stokje voor. Dan maar scheepsbouwkunde, had toch ook veel met schepen te maken, maar dan aan de wal. In 1964 begon ik aan de studie scheepsbouwkunde in Delft en verzeilde al snel in het studentenverzet tegen de autoritaire verhoudingen op de universiteiten in die tijd. Het ging om democratisering van het onderwijs, later van de maatschappij als geheel. In 1970 had ik 80% van de studie afgerond en ging toen sociologie in Amsterdam studeren; in Delft ging het hoofdzakelijk over techniek, de mens kwam nauwelijks aan bod. In de sociologiestudie was het precies omgekeerd: ik miste de exactheid van de technische studie; bovendien voorzag ik dat het beroep van socioloog neer kwam op het schrijven van rapporten voor de onderste la van een bureau op een ministerie, dat trok me ook niet echt aan.

Vijfdejaars cursuswerk bij de NDSM

Na het kandidaatsexamen sociologie (1973) besloot ik daarom de Delftse studie te voltooien. Het vijfdejaars cursuswerk hield voor mijn afstudeerrichting (bedrijfstechnisch) in een scheepswerf te ontwerpen. Daarvoor moest veel informatie verzameld worden uit de praktijk en omdat ik in Amsterdam woonde kwam de NDSM daarvoor in aanmerking. Daar werden o.a. grote tankers gebouwd, net zoals van 'mijn' werf werd verlangd. Ik maakte een afspraak met de directeur van de werf, destijds (tijdelijk) ir. van der Meer van RSV. Na verteld te hebben wat ik wilde doen bij het bedrijf, besloot hij mij toestemming te geven, op één voorwaarde. "Als je hier maar niet komt om de arbeiders op te ruien". In die tijd waren er studenten die hun studie opgaven en in een fabriek gingen werken om daar de werknemers op te zetten tegen het 'Kapitaal'; daar had hij vast over gelezen.

Ik kreeg een plaats toegewezen in de kamer van dhr. Visser, op de begane grond van kantoor Oost. Hij was de planner van de nieuwbouw, hij zat tegenover mij aan een bureau en achter hem hing een groot planbord. Het was (in mijn ogen) een oudere man met veel humor. Hij wist bij wie ik moest zijn om bepaalde informatie te verkrijgen, dat was handig. Het volgende is me altijd bijgebleven. Op een maandagochtend, nog bezig met de napret van het voorbije weekend, zei hij tegen mij: "Nou, ik heb ze weer aardig zitten verdienen dit weekend. De slijter had de jenever in de aanbieding".

Afstudeeropdracht bij de NDSM

Ook mijn afstudeeropdracht heb ik bij de NDSM uitgevoerd. De professor waarbij ik afstudeerde gaf me een opdracht waarin scheepsbouwkunde en sociologie gecombineerd werden. Het ging om een onderzoek naar de weerstand tegen het zwaartekrachtlassen en ook het ontwerpen van een panelenstraat voor halffabrikaten. Bij zwaartekrachtlassen werden extra lange elektroden gebruikt in een lastang, die langs een schuin opgestelde gladde buis langzaam naar beneden zakte en een hoeklas legde waardoor een lasser even niet nodig was. Die kon dus ondertussen een tweede apparaat in werking stellen. (Er werd zelfs beweerd dat één lasser wel drie toestellen tegelijk kon bedienen!). Dhr. Mikolka, bedrijfsleider lasloods, die in Japan had gezien dat het zwaartekrachtlassen veel werd toegepast, wilde graag weten waarom er bij hem nauwelijks gebruik van werd gemaakt. Ik begon aan de opdracht met eerst zelf aan de slag te gaan met de 'driepoot', zoals het lasapparaat ook werd genoemd, omdat de standaard drie steunpunten had. Je hoefde geen lasser te zijn, een koekenbakker als ik kon ermee werken. Het voert hier te ver het resultaat van dit onderzoek weer te geven.

Aangenomen na het examen (1975)

In Delft was het gewoonte om een presentatie te geven over de afstudeeropdracht. Direct daarna was er een examen, maar dat was een formaliteit. Er was een examencommissie en daarin zat ook ir. Herfst , die toen directeur was van de werf en die mij al kende. Na afloop van het officiële gedeelte kwam dhr. Herfst bij me staan en vroeg of ik zin had om bij de NDSM te komen werken. Het examen was in mei en dus vroeg ik hem: "Mijn vrouw en

ik hebben afgesproken eerst een lange reis te maken; is het een bezwaar als ik pas in oktober begin? ”Nee, dat was niet erg. Ik had gelezen dat er in het bedrijfsleven veel overwerk was en daar had ik al helemaal geen zin in.

Medewerkers PCW en Tekenkamer. Bovenste rij van links naar rechts; de Waal, Döderlein de Win, de Graaf, Dering, Nachbar, de Wit, de Vries en Schreuder. Onderste rij: Hilgen, Jonkman , onbekend, Suurhoff, Kortekaas, van de Mast en Yannikelis Deze foto dateert uit 1977.

Dus vroeg ik: ”Komt het vaak voor dat er overgewerkt moet worden?” Hij keek wel een beetje verbaasd, maar zei: ”Nou, het komt wel eens voor, maar sporadisch”. Toen kon ik eigenlijk niet anders dan de baan accepteren.

Ik zou groepsleider worden bij de afdeling Centrale Werkvoorbereiding en tevens plaatsvervangend chef van die afdeling, ofwel ‘souschef’. Zo werd ik per 1 oktober 1975 werknemer bij de NDSM.

Op kantoor

Op de vierde etage van het nieuwe hoofdkantoor bevond zich de afdeling PCW (Productie Centrale Werkvoorbereiding). Kort gezegd werden hier aan de hand van werktekeningen van een schip, die gemaakt werden op de tekenkamer een verdieping hoger, allerlei werkzaamheden verricht, die noodzakelijk waren om in de verschillende werkplaatsen op het uitgestrekte terrein aan de slag te kunnen met de productie.

Er werd aangegeven in welke stukken (secties en bloksecties) het schip geconstrueerd ging worden; er werden stuklijsten en materiaallijsten gemaakt (waarmee staalplaten en -profielen besteld konden worden evenals pijpen voor leidingen); onderdelen werden gecodeerd om ze op de numerieke (!) brandsnijmachines te kunnen uit te snijden uit de staalplaten; er werden bestellingen gedaan voor inrichting en uitrusting en hijstekeningen gemaakt. Over de groep (alleen maar mannen) die zich met dit laatste bezighield, kreeg ik de leiding. Hun taak was het hijsen voor te bereiden van de (blok)secties, die aangebracht moesten worden op het in aanbouw zijnde schip op de helling, met behulp van de kranen . Daarvoor moesten de

zwaartepunten berekend worden en op een aparte tekening (op A3–formaat) aangegeven worden waar hijsogen moesten komen. Ook werd de te volgen procedure voor het hijsen beschreven. Dit lijkt eenvoudig ,maar de secties moesten wel aangehesen worden in een stand waarmee passende aansluiting op het schip mogelijk werd. Het ging om in de loodsen gebouwde scheepsgedeelten, die wel meer dan 300.000 kg konden wegen. Soms waren de bloksecties zo zwaar dat de eigen portaalkraan samen moest werken met een drijvende bok om het scheepsdeel aan te brengen.

De eerste werkdag

Op 1 oktober 1975 stapte ik op mijn fiets in de Ferdinand Bolstraat, waar wij een bovenwoning hadden, om via de pont over het IJ naar de Klaprozenweg te rijden. Ik maakte kennis met de chef, Joop de Boer, die achter glas de verdieping in de gaten kon houden. Ook met de andere Joop, Döderlein de Win, hij was degene wiens plaats ik ging innemen als groepsleider. In een hoek waren twee oudere mannen bezig met materiaallijsten van het pijpenwerk. Verder was er Martin de Vries, die ging over uitrusting en inrichting, maar bovendien was hij betrokken bij jubileumvieringen en andere feestelijke gebeurtenissen op de werf. Hij verzorgde ook altijd fotoboekjes voor personeelsleden die jubileerden of afscheid namen. Daardoor genoot hij grote bekendheid bij de NDSM. De overige vier mannen hadden als taak de voorbereiding van het hijswerk. Mijn plaats was tegenover Joop D, een opgewekte veertiger, lang en mager.

Wat mij opviel was hoeveel er gekletst werd door de mannen op de afdeling. Ik denk dat wel een derde van de werktijd verloren ging aan 'geouwehoer'. De enige ervaring die ik had opgedaan met tekenen in een ruimte met meerdere mensen, was op de tekenzaal op de TH in Delft. Daar maakte je ook wel eens een praatje met een medestudent, maar daar werd veel harder gewerkt, niet in de laatste plaats natuurlijk omdat het puur eigenbelang was. Het leek erop dat de manier van werken, zoals die in het 'hijsgroepje' gebruikelijk was, als normaal werd beschouwd, ook door de groepsleider waarvoor ik in de plaats was gekomen en die tegenover mij zat. Ik was te jong en niet in staat om daarin verandering te brengen, had daar ook het karakter en de instelling niet voor.

Werkonderbreking

In 1977 werden er door de regering pogingen gedaan de automatische prijscompensatie af te schaffen. De Industriebond NVV, waarvan ik lid was, organiseerde op het werfterrein een demonstratie daartegen. Deels viel deze demonstratie in de middagpauze en mijn chef vroeg mij 's morgens te noteren welke personen er niet op tijd terug zouden zijn op de afdeling. Ik zei toen: "Dat zal niet gaan Joop, want ik wil zelf naar die demonstratie!" Daar keek hij raar van op, zoiets deed je niet als leidinggevende.

Andere acties heb ik zelf niet meegemaakt. Wel hoorde ik van Joop D. de leus die ergens op een muur van een loods geschilderd was na de uitreiking van een zilveren doosje ter gelegenheid van bouwnummer 497, lang geleden: Vele schepen in een poosje, zij de miljoenen, wij een doosje”

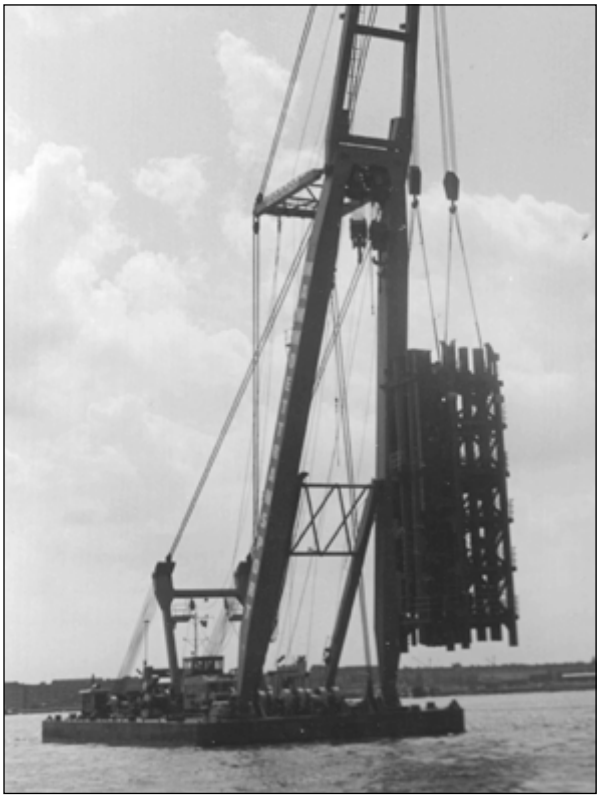
Zilveren doosje uit NDSM-collectie

Gevaarlijk werk

Op elke scheepswerf is het werk zwaar en ook gevaarlijk, natuurlijk niet achter de tekentafel of het bureau. Soms ging ik een wandeling maken over het uitgestrekte terrein, niet altijd noodzakelijk voor het werk dat ik deed. Er is een foto waarop ik te zien ben met twee jongens van mijn afdeling buiten bij de helling. Ik kijk een beetje benauwd naar boven, waar een sectie wordt gehesen door de portaalkraan. Het was een dek- of huidsectie met webspanten erop, die naast de helling had gelegen en waarin veel regenwater was blijven staan. Dat water kon niet weg zonder ergens een gat in de beplating te branden, maar dat betekende weer extra herstelwerk. De kraanmachinist had aangegeven dat de last te zwaar was, dat werd veroorzaakt door de hoeveelheid water, want natuurlijk hadden wij berekend, dat de kraan het gewicht kon hijsen. Er ging toen iemand naar de kraan om de beveiliging buiten werking te stellen, zodat de kraan meer kon hijsen dan eigenlijk was toegestaan. Dit was (gelukkig) de verantwoordelijkheid van de afdeling ‘Aanbouw’, zoiets werd blijkbaar wel vaker gedaan.

De 'modules'

Zo werden de (gedeeltes van) de staalconstructies genoemd die in een nacht gelost werden aan de westkant van de werf met nog veel los staalmateriaal. Een scheepswerf in Spanje had een opdracht van de Amerikaanse firma Santa Fe aangenomen, maar slaagde er niet in deze tot een goed einde te brengen. De NDSM was in het stadium gekomen, dat elke opdracht werd aangenomen, ook deze 'bouwstenen' waarmee op zee boorplatforms geassembleerd werden. Al het materiaal dat in Spanje lag en bedoeld was voor de bouw van deze constructies, werd per schip overgebracht naar de NDSM. Er werd een projectmanager van buiten ingehuurd, dhr. Kraal, omdat de werf geen ervaring had met dit soort opdrachten.



Module Santa Fe

Al gauw wisten we dat deze man f 12.000 bruto per maand verdiende, terwijl ik het als beginnend academisch geschoold ingenieur met f 2.400 moest doen. Voor dit project werd ik projectleider op onze afdeling. Bijzonder hieraan was, dat elk stukje staal dat voor deze opdracht werd gebruikt, gecertificeerd moest zijn. De bedoeling was, dat van elk onderdeel geregistreerd werd uit welk plaat- of profielstaal het afkomstig was. Dit werd 'buiten' niet altijd goed begrepen, in ieder geval niet nagevolgd, waardoor onderdelen gehaald werden uit andere dan de daarvoor aan-gewezen platen en profielen. Na beëindiging van dit project kostte het nog veel moeite de administratie van dit alles recht te breien.

Meten is weten

Deze afgezaagde leus werd gebruikt bij de start van een gezamenlijk project binnen de RSV (het overkoepelende concern waarvan de NDSM deel uitmaakte) om de meetmethoden te verbeteren. Veel tijd (en dus geld) kostten de werkzaamheden, die nodig waren om secties passend te maken voor aansluiting op het in aanbouw zijnde schip. Daarvoor was een nauwkeuriger wijze van meten noodzakelijk. Voor de NDSM werd ik aangewezen om me daarmee bezig te houden, wat ik ook een leuke uitdaging vond. Voor overleg ben ik nog een keer naar de werf van Verolme op Rozenburg geweest. Ongeveer twee weken na de start, we waren net bezig, werd het project afgeblazen, kostenbesparing! Omdat het bedrijf grote moeite had het hoofd boven water te houden, werden er allerlei opdrachten aangenomen, maar nauwelijks schepen. Bovendien bleven de tekorten van het RSV concern

Proeftocht bouwnummer 884 de Schelderix.

maar groeien, iedereen kon zien aankomen dat het een aflopende zaak was en dat kwam de sfeer niet ten goede. Het stoppen van het project 'Meten is weten' was de spreekwoordelijke druppel: ik hield het voor gezien bij de NDSM.

Terugblik

Per 1 augustus 1975 ging ik werken als leraar natuurkunde aan de R.S.G. 'Kennemerland' in Alkmaar.

Ik kreeg van de NDSM nog een uitnodiging om een stukje mee te varen op de 'Schelderix' op weg naar IJmuiden voor de proeftocht. Het was de laatste tanker die in twee delen van de helling liep, voor rekening van RSV afgebouwd, 320 m. lang en net niet te breed voor de Hembrug. Vanaf de brugvleugel van het schip gezien leek de overspanning van die spoorbrug een stukje speelgoed.

Een scheepswerf is een bijzonder bedrijf, er is een grote saamhorigheid onder het personeel. Dat komt omdat men daar allemaal, iedereen met eigen vakkennis, bezig is aan één product: het schip.

Dat ziet men groeien van stalen platen en profielen tot een gigantisch gevaarte dat zijn weg gaat vinden over de wereldzeeën.

Heel wat anders dan een fabriek voor chocoladerepen!

Simon Broerse

De scheepsbel van de Tabian

In nieuwsbrief Nr.17 (juni 2019) van de Stichting NDSM-Herleeft is aandacht besteed aan de scheepsbel van het motorschip Rufina. Dit schip is in 1938 voor rekening van de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij N.V. bij de NSM op helling 3 gebouwd. De uitleg ging toen met name over het feit dat er van dit schip twee bellen bestaan. Het onderwerp werd “De bellen van de Rufina”.

Na een reconstructie is duidelijk geworden waaróm er twee bellen zijn geweest.

Inmiddels heeft de stichting, dankzij sponsoring, ook een bel aan de collectie kunnen toevoegen. Deze bel is afkomstig van het eveneens bij de NSM gebouwde motorschip Tabian. Dit schip is gebouwd voor de N.V. Stoomvaart Maatschappij “Nederland” en liep in 1930 van stapel.

De bel van ms.Tabian bouwnummer 203

Na het verwerven van de bel bleek, indien met een kritisch oog bekeken, dat de tijd op de bel weinig invloed heeft gehad. Gebruikssporen, enige mate van oxidatie door weer, wind en zeewater, ontbraken na negentig jaar (1930-2020). Hoe kon dit?

Het antwoord op die vraag was snel gevonden, óók de Tabian heeft twee bellen gehad. Het waarom leest u hieronder.

Op 19 mei 1955 vond er in de Perzische Golf tussen de met stukgoed geladen ms. Tabian, op weg naar Basrah en Calcutta, en de Italiaanse met “crude oil” geladen tanker Argea Prima een aanvaring plaats. De Tabian kwam met de neus terecht op het schot tussen de twee achterste zijtanks van de Argea Prima.

Argea Prima

Op beide schepen brak brand uit. Op de Argea Prima brandden de beide zijtanks alsmede de achteraccommodatie uit. De neus van de Tabian, tot het voorpiekschot, verdween geheel in zee. Dit was inclusief ankers, kettingen, kettingbak, ankerspil enz. Het kan dus niet anders zijn dan dat ook de scheepbel die op het bakdek was geplaatst verdween.

Na de aanvaring (foto Hans Spies)

De brand kon met eigen middelen worden geblust en de Tabian werd met behulp van de sleepboot Loire die toevallig in de buurt was, Bahrain binnen gesleept en daar op de rede geankerd met geleende ankers.

De haven van Bahrain, hoofdzakelijk bestaande uit oliestations, had geen reparatiefaciliteiten zodat herstel aldaar was uitgesloten. De beschadigde lading van de Tabian werd overgeladen naar een gecharterd Liberty-schip

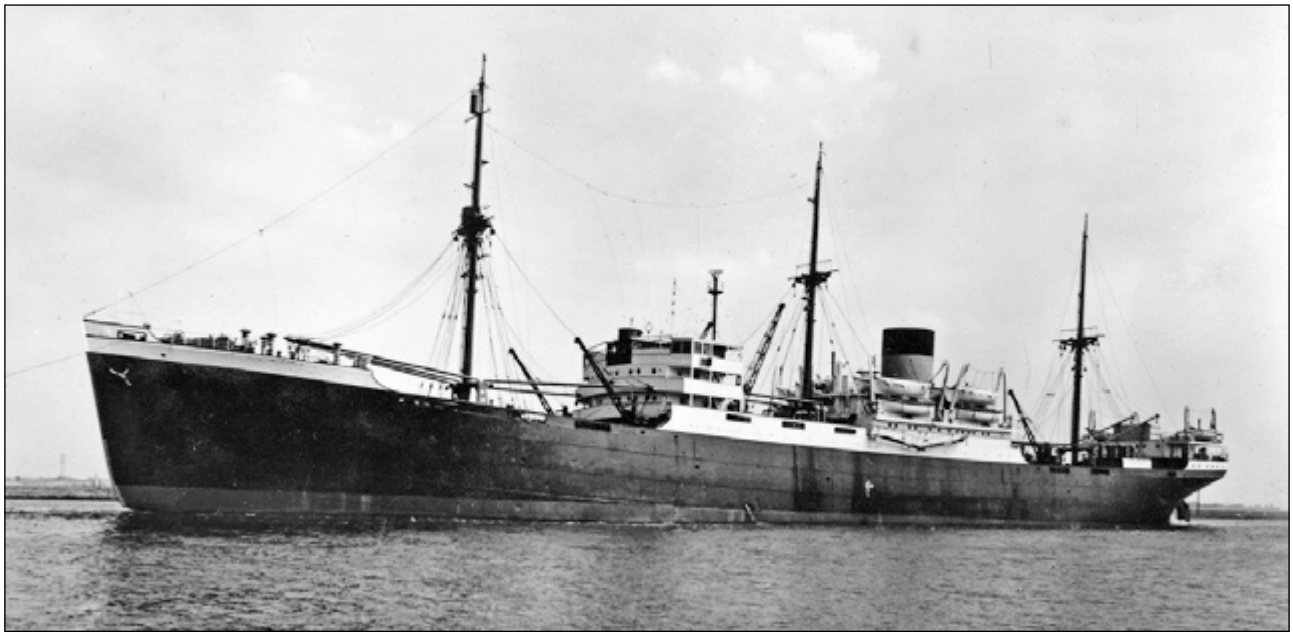
dat langszij kwam. Door het lossen van deze lading kwam het voorschip van de Tabian, of wat daarvan nog restte, boven water waarna, o.a. door de bemanning, werd begonnen aan de noodreparatie.

Op 2 augustus 1955 vertrok de Tabian uit Bahrain en kwam op 9 september in Amsterdam aan waarna werd afgemeerd aan de NDSM werf. Omdat de

De Tabian in het dok voor reparatie

Tabian bij de NSM was gebouwd waren de bouwtekening nog in huis en kon al voor aankomst worden begonnen met de voorbereidende werkzaamheden. Alles lag gereed nog voor de Tabian aan de werf arriveerde. In twee secties werd een geheel nieuwe kop gebouwd. Tevens werden vervangende ankers, ankerspil e.d. besteld die tijdig konden worden geleverd. De Tabian heeft tussen 14 september en 26 oktober in dok 2 gelegen.

Op 23 september werd het eerste deel van de kopsectie met een gewicht van 35 ton geplaatst.



ms.Tabian

De bovenste kopsectie volgde op 1 oktober.

Op de rede van Bahrain is tijdens het overzetten van de lading naar het Liberty-schip, veel schade aan de huid ontstaan waardoor naast de kopschade ook nog 90 ton aan huidplaten moest worden vervangen. Totaal is er 450 ton aan staal gebruikt voor het herstel.

Op 7 november 1955 heeft de Tabian de werf verlaten en vijf dagen later zee gekozen, mét een nieuwe bel. Onze bel die inmiddels in ons ontvangst- en informatiecentrum De Blauwdruk hangt!

Bel ms Tabian in Blauwdruk

Update voortgang archiefwerkzaamheden

Zoals de meesten van u reeds weten is sinds de oprichting van Stichting NDSM-Herleeft in 2013 de werkgroep bezig alle gevonden materialen te sorteren en op te bergen op de daarvoor bestemde plek. Na 7 lange jaren, waarin vele materialen diverse keren moesten worden verplaatst, is alles wat destijds onder de hellingen werd gevonden, uitgepakt en op onderwerp gesorteerd. En uiteindelijk zijn alle bouwtekeningen van schepen die bij de NSM/NDM/NDSM/NSM2 zijn gebouwd op bouwnummer ondergebracht in kokers en foliomappen en op stellingen gezet op de plek waar het thuishoort t.w. in onze archiefruimte A2 bij Damen.

Zo langzamerhand begint er binnen Stichting NDSM-Herleeft dus orde op zaken te komen, is er zicht op wat wij allemaal in huis hebben en zijn de 2 archieven (A1 en A2) bij Damen overzichtelijk geworden, zoals te zien is op onderstaande foto's.

A1 anno 2017

A1 anno 2020

Bovenstaande foto's behoeven enige uitleg, daar men in 1e instantie zou denken dat er niet veel is gewijzigd. Maar het tegendeel is waar.

De foto uit 2017 laat een A1-archief zien waar aan de linkerkant een stelling staat, waarop kokers en foliomappen liggen die tot dan toe waren uitgezocht. Echter toen het archief A2 bij Damen beschikbaar kwam, moesten deze stellingen bij gebrek aan stellingmateriaal worden leeggeruimd om deze 1 etage hoger weer opnieuw op te bouwen. Dit betekende dat alle kokers en foliomappen van deze stellingen op de grond moesten worden gelegd. In april 2018 lag de grond dus bezaaid met honderden kokers, foliomappen en andere materialen en waren de tafels bedekt met volle dozen en mappen. Helaas hebben we hier geen foto's van. Nadat de stellingen in A2 weer waren opgebouwd, moest al het materiaal van beneden bij gebrek aan een lift via een wenteltrap naar boven worden gesjouwd.

Toen wij meer materiaal beschikbaar kregen kon er in A1 opnieuw een stellingwand worden geplaatst.

De 2e foto laat de A1 zien in de staat waarin deze anno 2020 verkeerd en de ruimte wordt nu gebruikt voor het doel waarvoor het was beoogd namelijk een opslagruimte voor incourante zaken.

A2 dient als archiefruimte voor alle op de NDSM-gevonden bouwtekeningen van schepen die daar zijn gebouwd en als opslagruimte voor alle personeelsgegevens en infratekeningen.

De kale ruimte van A2 in 2017

A2 anno 2020

A2 anno 2020 gezien van de andere kant

Opbergruimte voor infratekeningen en personeels-gegevens

Ingerichte bibliotheekkasten

Bureauruimte bibliotheek

Ook de bibliotheek maakt onderdeel uit van deze ruimte; alle boeken en tijdschriften die in de loop der tijd zijn verzameld, zijn hier ondergebracht en gesorteerd op categorie.

Omdat het de bedoeling is dat wij onze gehele collectie gaan digitaliseren is er contact geweest met het Zijper Collectie Beheer Systeem en wij hopen nog dit jaar dit systeem bij ons in gebruik te kunnen gaan nemen.

Tot zover een update over onze archiefruimten bij Damen aan de westzijde van het NDSM-terrein..

Aan de oostzijde van het terrein ligt De Blauwdruk dat dient als ontvangst- en informatiecentrum van de stichting. Ook hier zijn veel veranderingen

Keukentje oud

Keukentje anno 2020

aangebracht. Inmiddels is het kleine keukentje een groter keukentje geworden, het kielleggingsbord opgehangen, de fotocollectie aan de wand uitge-breid, de Stork Hotlo-machine geschilderd en nog vele andere klei-nere aanpassingen doorgevoerd.

Wij zijn blij te kunnen vermelden dat onze werkgroep inmiddels met 2 mensen is uitgebreid. Wel zijn wij nog op zoek naar een webmaster,

Hotlo-motor vóór schildering

waarvoor elders in dit nummer nogmaals een oproep wordt gedaan. Mocht u dus iemand in uw kennissenkring of familie kennen die bij Stichting NDSM-Herleeft als vrijwilliger zou willen komen werken, laat het ons dan weten.

Hotlo-motor na schildering. Op achtergrond bovenaan het kielleggingsbord.

Oproep voor een nieuwe webmaster.

Ben jij iemand die zijn/haar vrije tijd nuttig wil invullen? Dan ben jij degene die wij zoeken!!

Stichting NDSM-Herleeft, gevestigd aan de tt. Neveritaweg 61a te Amsterdam-Noord, is **dringend** op zoek naar een nieuwe webmaster voor het bijhouden en beheren van onze website.
Onze website is het visiteplaatje van onze stichting, maar deze moet nodig worden gerenoveerd en bijgewerkt. Daarnaast is enige ICT-kennis gewenst, want wij hebben voor het toekomstige collectiebeheersysteem een systeembeheerder nodig die:

- handigheid heeft met (standaard en de veel voorkomende) computerprogramma's zoals Word Press
- kennis heeft van FTP (evt. Total Commander), editor, eenvoudige grafische bewerkingen van foto's of het zelf eigen willen maken
- vooral graag het nodige wil leren/opsteken op computergebied en
- eigen initiatief kan tonen

De meeste werkzaamheden kunnen thuis achter de eigen PC worden uitgevoerd.

Spreekt deze oproep je aan, meld je dan aan als vrijwilliger (man of vrouw) van onze stichting door een mail te sturen naar info@stichting-ndsm-herleeft.nl of bel naar 06-58887273; wij kunnen jouw inzet goed gebruiken. Belangstelling voor de geschiedenis van de nautische industrie is een pré maar zeker niet noodzakelijk of vereist.

Wat doen wij?
Het hoofddoel van onze stichting is het bijeenbrengen, documenteren, beheren, bewaken, maar vooral visualiseren van de rijke scheepsbouw- en scheepsreparatiegeschiedenis, zoals die ooit in Nederland heeft bestaan. Momenteel gaat onze aandacht primair uit naar de NDSM.

Door onze werkgroep wordt gewerkt aan het in kaart brengen van al het verzamelde NDSM-materiaal en dat onder te brengen in een overzichtelijk archief.

Op deze manier proberen wij in kaart te brengen wat door vele duizenden werknemers van de NDSM is gepresteerd. Wij hopen dan uiteindelijk dat het een en ander zal leiden tot de oprichting van een eigen nautisch industrieel museum.

Dodenherdenking 4 mei 2020

Graag willen wij nog even stil blijven staan bij 4 mei, de dag waarop de Dodenherdenking plaatsvond en Stichting NDSM-Herleeft normaal gesproken een krans legde bij het oorlogsmonument aan het Aldebaranplein in Tuindorp Oostzaan. Het was dit jaar voor de 75e keer dat de slachtoffers van de Tweede Wereldoorlog werden herdacht, maar helaas kon dit vanwege de coronacrisis niet op de gebruikelijke manier plaatsvinden, omdat wij momenteel in een “blijf thuis”en “houd afstand” maatschappij leven. Zo leeg het op de Dam in Amsterdam was, zo leeg was het ook op het Aldebaranplein en bij alle andere 3900 monumenten in Nederland.

Het blijft van belang om het oorlogsverleden en de gevallen slachtoffers jaarlijks te herdenken om zo de geschiedenis levend te houden en om ons en met name de jongere generaties bewust te laten zijn van het enorme leed dat is geleden, om er lessen van te leren en in de hoop dat de geschiedenis zich niet zal herhalen, alhoewel in vele landen om ons heen nog dagelijks de vrijheid wordt bevochten.

Het bleef dit jaar bij een herdenking thuis en er werd aan alle oorlog-slachtoffers door de diverse media op eigen wijze die aandacht gegeven die zij zo verdienen. Velen van hen hebben vooral gestreden voor onze vrijheid en hebben dit met de dood moeten bekopen.

Bent u ook 2 minuten stil geweest om:

– hen die vielen te eren?

– stil te staan bij de pijn die nabestaanden dagelijks voelen?

– om het verleden levend te houden?

– om te beseffen dat dit nooit meer mag gebeuren?

– om na te denken over wat vrijheid voor u betekent?

– om te beseffen hoe kostbaar deze vrijheid is, maar ook hoe kwetsbaar?

Vriend worden van Stichting NDSM-Herleeft

Middels uw financiële steun kunnen wij ons werk voortzetten en wat hier door vele duizenden werknemers is gepresteerd in kaart brengen. De nog aanwezige kennis willen wij graag aan de jongeren en geïnteresseerden doorgeven.

U bent al Vriend van Stichting NDSM-Herleeft vanaf € 25,- per kalenderjaar. Vrienden van Stichting NDSM-Herleeft worden voor bijzondere bijeenkomsten en events rondom Stichting NDSM-Herleeft uitgenodigd en worden per nieuwsbrief op de hoogte gehouden van de laatste ontwikkelingen.

Aanmelden
U wordt Vriend door € 25,- over te maken op de bankrekening NL30 ABNA 0478 7615 62 tnv. Stichting NDSM-Herleeft. Voor dit bedrag bent u lid voor een jaar. Zodra uw bijdrage binnen is, krijgt u een bevestiging.

U kunt zich opgeven via het emailadres; vriend@stichting-ndsm-herleeft.nl

Graag in uw email het volgende vermelden;
Voornaam, achternaam, straat en huisnummer, postcode en woonplaats, telefoon, emailadres en uw relatie tot de NDSM (regelmatig bezoeker, oud werknemer of anders).

Wilt u als bedrijf een sponsorbijdrage doen, dan vragen wij u contact met ons op te nemen via onderstaand mailadres:
vriend@stichting-ndsm-herleeft.nl

Colofon

Redactie: Ruud van der Sluis & Ans Barning

Vormgeving: Ruud Slagboom

100 jaar geleden, NSM bouwnummer 155, het vrachtschip Tosca

Contact

Kantoor:

Stichting NDSM-Herleeft

tt. Neveritaweg 61a

1033 WB Amsterdam

Tel.: +31 (0)6 5888 7273 (Ans Barning)

Postadres:

Stichting NDSM-Herleeft

t.a.v. Ans Barning

Watermolen 2

1746 BL Dirkshorn

info@stichting-ndsm-herleeft.nl

www.stichting-ndsm-herleeft.nl