Historische Kring Nederhorst den Berg

juni 2012, nummer 81

jaargang 22

opgericht januari 1988

Inhoud

Van de redactie		2
Mededelingen en Berichten		3
Van de kaart	*Ruud Verkaik*	7
Herinneringen aan Overmeer (1)	*Jan Schapers*	10
Industrieel Erfgoed van de Verenigde Oost-Indische Compagnie	*Ton Kuijs*	18
Een werkzaam leven bij allerlei onderdelen van Werkspoor en er buiten	*Gerard Baar*	32

Foto omslag

Onbewoonbaar verklaarde woningen aan de Kerkstraat, omstreeks 1970.

Van de redactie

Werinon 81 is voor een groot gedeelte gevuld met een bijdrage uit ons industriële verleden die geschreven is door Ton Kuijs.
Het werkzame leven van Theo Vrijhoef bij Werkspoor wordt uit de doeken gedaan door Gerard Baar.
Verder schrijft een bekende oud-Overmeerder, Jan Schapers, over zijn buurtschap vanuit een vooral door zijn moeder gerund café.
'Met ons gaat alles goed', van Ruud Verkaik komt weer in de volgende Werinon.

Hoewel er in Nederhorst den Berg geen echte buitenplaats meer te vinden is, doet de Historische Kring mee aan het jaar van de buitenplaatsen. De samenvoeging van de vijf dorpen onder de naam Wijdemeren heeft die van 's Graveland dichterbij gebracht. In de komende nummers kunt u beschrijvingen van verdwenen buitenplaatsen in en rondom Nederhorst den Berg verwachten.
Herinneringen aan voorouders die op buitenplaatsen gewerkt hebben leven ongetwijfeld nog voort binnen enkele families. Graag nodigen wij u uit hierover te schrijven of het aan ons te vertellen. Indien u liever vertelt dan schrijft, komen we graag bij u langs om naar uw verhalen te luisteren en deze op te tekenen.
U kunt de redactie bellen of op donderdagavond vanaf half acht bij de Kring langs komen in de volledig vernieuwde en vergrote 'Spot' aan de Blijklaan bij de sporthal. We hebben ons onderkomen op de eerste verdieping (lift is aanwezig). Als de voordeur dicht is kunt u aanbellen.
Er ligt allerlei informatie op u te wachten.

Het boekje '200 jaar H. Maria Hemelvaart' kreeg een uitgebreide recensie in het regionale tijdschrift 'Tussen Vecht en Eem'.
Naast wat op- en aanmerkingen, welke onontkoombaar zijn bij een dergelijke bespreking, is de uitgave goed ontvangen. De heer Michielse constateerde dat er bijna niets instond over de eigenlijke bouw van de 'kathedraal', maar daar had Jan Baar al een heel boek aan gewijd onder de titel 'Nu, Gij bouwt niet uit weelde'.

MEDEDELINGEN EN BERICHTEN

PROGRAMMA 2012
Eind september
Excursie Koog-Zaandijk met bezoek aan Molenmuseum (optie).

Vrijdag 9 november
Lezing: 'De geschiedenis van landschap en natuur van de Vechtstreek', door Wim Weijs. (Zie informatieartikel hierna.)
Jaarvergadering en lezingen vinden plaats in de Bergplaats, Kerkstraat 7 en beginnen om 20.00 uur.
Meer informatie is t.z.t. te lezen in 'De Brug', de regionale bladen en op onze website: www.historischekring.nl

SCHENKINGEN
Eetborden Nederhorst - Kees Vlaanderen, Hilversum
Memorabilia - fam. G.Snel Pzn
Boek over de Vechtstreek - van de auteur W. Weys
Emaillebord met de tekst 'Stichting wasserij voorlichting aan de nederlandse huisvrouw - Johan Snel
Boekje uit de nalatenschap van W. van Diermen getiteld:
'De verschoppeling' - Mevrouw H. Jansen
Vestingen - Baro Schmitz

KOPIJ
Kopij voor het volgend nummer van Werinon **vóór 15 juli 2012** inleveren bij de redactie of per e-mail naar werinon@historischekring.nl
Via de mail: Uw artikel s.v.p. aanleveren als een bijlage in 'word' (platte tekst). Foto's en overig beeldmateriaal svp ook als aparte bijlagen meezenden. U kunt de foto's e.d. ook afleveren bij de redactie.

NIEUWE DOCUMENTATIERUIMTE IN GEBRUIK
De Historische Kring heeft haar intrek genomen in de nieuwe werkruimte in Sociaal Cultureel Centrum 'De Spot', Blijklaan 1, 1394 KA in Nederhorst den Berg. Hier is documentatie en het archief van de Kring te vinden.
Dankzij een bijdrage van de Rabobank Hilversum Vecht en Plassen is de ruimte voorzien van nieuwe computerapparatuur. Een zeer welkome

aanwinst voor het documenteren van verkregen spullen en het digitaliseren van fotomateriaal. Op donderdagavond van 19.30-21.30 uur kunt u, met uitzondering van de vakantieperiode, in de documentatieruimte terecht voor het inwinnen van informatie, historisch materiaal afgeven of het kopen van uitgaven van de Historische Kring.

STREEKARCHIEF GOOI- EN VECHTSTREEK HILVERSUM

Via de nieuwsbrief van het streekarchief Gooi- en Vechtstreek kregen wij de volgende informatie:

Archieven Protestantse Gemeente Weesp en Driemond

Dankzij het werk van de Archiefcommissie van de Protestantse Gemeente Weesp en Driemond, heeft het gemeentearchief Weesp er twee geïnventariseerde archieven bij gekregen.

Na de fusie van de Hervormde- en Evangelisch-Lutherse Gemeente en de Gereformeerde Kerk tot de Protestantse Gemeente Weesp en Driemond heeft de Archiefcommissie de archieven van de Gereformeerde Kerk (1861-2006) en de Evangelisch-Lutherse Gemeente (1643-2006) geïnventariseerd.

Momenteel is de Archiefcommissie bezig met het inventariseren van het archief van de Hervormde Gemeente. Zodra de inventarisatie gereed is, houden we u daarvan op de hoogte.

Gereformeerd Burgerweeshuis Weesp

Het gemeentearchief Weesp heeft er een nieuw toegankelijk archief bij: het archief van het Gereformeerd Burgerweeshuis Weesp.

Het archief berustte al eerder bij het gemeentearchief Weesp en is nu door regent mevrouw A.B. de Vries- Hooghordel van het College van Regenten toegankelijk gemaakt.

De stukken van het archief dateren uit de periode 1610-1999.

Wilt u meer weten kijk dan op hun website: www.gooienvechthistorisch.nl

Zie voor adres e.d. achterin dit blad.

VRAAG AAN WERINON

Een jongeman, Johan Spruijt uit Bleiswijk (zh) heeft de Kromhout dieselmotor van het Spiegelpoldergemaal op de kop getikt.

Hij vraagt of iemand misschien een foto heeft uit de tijd dat deze motor nog in de machinekamer van het gemaal aan de Dammerweg te draaien stond.

Op het verzoek van Peter Spruijt uit Werinon 80, 'wie herkent de boerderij en de mensen op de foto', is helaas geen reactie gekomen.

JAARVERGADERING VAN 2 MAART 2012

De opkomst lag rond de 45 personen. Na een snelle afhandeling van de lopende zaken stemden de leden er door middel van applaus mee in dat Ton Kuys tot het bestuur toetrad. Ben Hageman had graag gebleven, maar de tijd ontbreekt hem gewoon om zich optimaal in te zetten. Hij heeft een jong gezin en moet lange werkdagen maken. In de toekomst komt hij ongetwijfeld terug. Hij blijft beschikbaar in tijd van nood voor hand- en spandiensten. Na de pauze gaf Gerard Baar aan de hand van foto's uit het bezit van de HKN enig inzicht in de totstandkoming van de huidige vorm van de voormalige gemeente Nederhorst den Berg. Dat heeft heel wat voeten in de aarde gehad, met als gevolg politieke aardverschuivingen. Kort samengevat, oude plannen tegenover nieuwe belangen.

Het door de Loenen aan de Vechtse kunstenares A.A. Sondaar ontworpen beeldje, dat onder de naam 'de Baggeraar' midden in de loop van de voormalige Reevaart staat, wekt de indruk dat het werk af is. Of hij er tot in lengte van dagen zal blijven staan is koffiedik kijken. Het kan zijn dat de kunstenaar zijn creatie in een spittende houding terug moet brengen, waarna hij gewoon aan de kant gezet zal worden.

Na afloop lieten de aanwezigen zich niet wegzetten en praatten onder het genot van een drankje zeer geanimeerd verder over verleden, heden en toekomst.

LEZING VAN VRIJDAGAVOND 13 APRIL 2012 'BOTTE EN BETWETERIGE HOLLANDERS'

Herman Pleij, emeritus professor Historische Nederlandse Letterkunde aan de Universiteit van Amsterdam, zorgde voor een volle Bergplaats. Hij geniet TV bekendheid en kan in een niet aflatende woordenstroom het verloop van de Nederlandse geschiedenis deels naar zijn hand zetten. Hij prentte op humoristische wijze zijn 65-koppige gehoor in (waarvan de jongste net de 50 gepasseerd was) dat er toch wel het een en ander aan hen mankeerde. De zaal nam dat in dank af, want spreker kreeg het voor elkaar dat iedereen om zijn eigen ondeugden ging lachen. Pleij erkende tussen de regels door wel dat hij zichzelf ook niet helemaal vrij kon pleiten van hetgeen hij probeerde uit te leggen. We hebben met zijn allen een beetje de neiging onszelf geweldig te vinden. Om dat gevoel te behouden duwen we

zonder veel scrupules anderen in een hoek waarin we zelf niet willen zitten. Hij gaf zijn toehoorders in bedekte termen mee de hand eens in eigen boezem te steken. Rest ons nog mee te delen dat de uitgenodigde spreker op het wenslijstje van ons vorig jaar overleden lid Jan Baar stond. Professor Pleij voelde zich zeer vereerd en stemde meteen in met het door het bestuur gedane verzoek. Het maakte hem niet uit dat hij in een dorpszaaltje moest optreden. De aanwezigen hebben met volle teugen genoten van zijn bijzondere kijk op ons door allerlei factoren uit het verleden gevormde karakter. Menigeen zal bij zichzelf te rade zijn gegaan.
Een uitgebreid verslag van Ruud van Dijk kunt u lezen in de Brug van 3 mei j.l..



De baggeraar.
Foto Theo van der Zee.

VAN DE KAART

Ruud Verkaik

Onbewoonbaar verklaarde woningen aan de Kerkstraat omstreeks 1970

Lopend door de Kerkstraat valt de vreemde huisnummering op. Deze gaat van nummer 8 inéén naar nummer 20.

De ontbrekende nummers behoorden toe aan woningen die op een zijpad van de Kerkstraat (nu Kuijerpad) stonden. Dit pad heeft verschillende benamingen gehad, zoals de 'Jan Meijersteeg' (-pad). De familie Meijer bezat percelen grond en woningen aan het pad. Het linker gedeelte van het rijtje woningen op de foto was ook eigendom van de familie.

Grootvader Jan Hendrik Meijer geboren in 1863 te Nederhorst den Berg was een klein aannemertje en heeft de eerste woningen langs het pad gebouwd. Buiten zijn schuld ging hij failliet en is deze tegenslag nooit te boven gekomen. Hij raakte in de war. Als uiting van zijn ongenoegen, hij had geen inkomsten meer, liep hij door het dorp met een protestbord waarop de tekst: "Éénheidsworst voor Jan de Bul". Sindsdien werd dit pad in de volksmond, vooral door de ouderen ook wel de 'Bullegang' genoemd (volgens mondelinge informatie van mevrouw Mulder- Meijer).

Om aan de verschillende benamingen een eind te maken, heeft de gemeente halverwege de jaren tachtig besloten het pad officieel het *Kuijerpad* te noemen.

Vóór de woningbouw in de Kuijerpolder tot ontwikkeling kwam, liep dit doodlopende zijpad van de Kerkstraat tot de scheidingssloot van het weiland van Groenendaal.

Het was een bedrijvig buurtje. In de schuur die er nu nog staat en bij het pand Kerkstraat 22 hoort, was begin jaren dertig meubelmaker C. van Huisstede gevestigd. Hij vraagt en krijgt een vergunning voor het plaatsen van een 3 P.K. elektramotor voor zijn houtbewerkingmachines. Lang heeft hij daar niet verbleven, in 1936 verhuist hij met zijn bedrijf en gezin naar Kerkstraat 38.

Naast meubelmaker Van Huisstede had slager Martens een stal of schuur, waarin hij misschien wel varkens hield. Dan kwam er een stuk onbebouwde grond van zo'n 37m^2 dat eigendom van de familie Meijer was.

Waarschijnlijk heeft er op die grond ook een bebouwing, een schuur, hok o.i.d., gestaan.

De groene schuur op de foto was eigendom van Kobus van Vuuren, één gedeelte was in gebruik om geiten te houden. Kobus zelf woonde met zijn gezin aan de overzijde.
Het rijtje woningen op de foto bestond oorspronkelijk uit vier woningen. Toen de foto genomen werd door L. M. Houtop, waren de twee woningen aan de linkerkant al onbewoond en eigendom van de familie Meijer. Het rechter gedeelte kocht J. Pouw in 1950 van de familie Meijer. Op dat moment werd het nog in tweeën bewoond en waren de panden al onbewoonbaar verklaard.
In 1952 vertrekt de, erachter wonende familie ten Haken naar Overmeer en Pouw heeft dit gedeelte bij zijn pand getrokken.
De laatste jaren zijn er diverse verbouwingen en verbeteringen aan de woning uitgevoerd, dit alles om de woning aan de eisen van die tijd aan te passen en ook om het woongenot te verbeteren. Maar de verbeteringen hadden ook nog een andere bedoeling, namelijk om de onbewoonbaar verklaring die er op zat ongedaan gemaakt te krijgen.
Na inspectie van de provinciale volkshuisvesting is het advies naar gemeente, bewoner en eigenaar, helaas negatief. Er zijn verschillende gebreken geconstateerd: het pand heeft halfsteensmuren, de trap is te steil en te smal, maar vooral de slaapkamers voldoen niet aan de in de bouwverordening gestelde eisen. De afmetingen zijn te klein en te laag. Door het gebruik van verkeerde materialen, er is veel afgetimmerd met zachtboard, daardoor is het geheel erg brandgevaarlijk geworden. Na langdurig overleg met de gemeente, gaat eigenaar J. Pouw uiteindelijk akkoord met de verkoopprijs, de familie wordt op de gemeentelijke lijst van woningzoekenden geplaatst. Zodra er een geschikte woning beschikbaar is zullen zij het pand Kerkstraat 16 moeten verlaten. Al vrij spoedig verhuizen zij van dit idyllische plekje naar een woning in de Horn- en Kuijerpolder.
Om in aanmerking te komen voor een premie voor krotopruiming moet de gemeente aan kunnen tonen dat het vroeger twee woningen zijn geweest.
In september 1978 krijgt de plaatselijke aannemer opdracht tot het slopen van het pand. De fundering gaat er tot een halve meter beneden het maaiveld uit en het geheel wordt met zwarte grond afgedekt. Het grasveld, de zandbak en de schommel aan de overzijde hoorden bij de familie N. Snoek die daar op dat moment woonde.
Vóór die tijd had L. Bouwer er zijn boerderij. Een luchtfoto uit 1950 geeft een mooi beeld van de situatie toen. Daar, waar nu de garage boxen staan, was een stal met daaraan vast een schuur, waarschijnlijk voor varkens. Ook

stond er een drie roeden hooiberg, het kippenhok maakt het plaatje compleet. Wanneer je over het bruggetje keek, zag je de woningen van de Jozef Israelslaan. Later is daar het in 1975 geopende bejaardentehuis gebouwd en ook werd er een gras- en voetbalveld aangelegd.
Nu bijna veertig jaar later is de situatie weer anders, zo snel kan het gaan. Er zijn de afgelopen jaren nog een paar pogingen gedaan om op het strookje braakliggende grond langs het Kuijerpad, te komen tot woningbouw. Door aankoop van het laatste stuk particuliere grond door de gemeente is aan alle onzekerheid een einde gekomen en blijft het groen. Maar de tijden veranderen snel dus je weet maar nooit.



De Kuijerpolder omstreeks 1950. De witte gevel is Kerkstraat 16, de houten stelling in het weiland is voor de toen nog bovengrondse stroomvoorziening.
Vanaf de kerkheuvel kon men van een weids uitzicht genieten.

HERINNERINGEN AAN OVERMEER (DEEL 1)

Jan Schapers

Onlangs las ik in een oude editie van 'De Brug' dat het café-restaurant de Herberg in Overmeer, twee nieuwe uitbaters had gekregen. Ik heb vele herinneringen aan deze locatie. Ik werd er geboren in 1938 en heb mijn ouders tijdens mijn school- en studieperiode tot 1959, zoals toen gebruikelijk was, geholpen met de bediening en het onderhoud van het café. Daarnaast bewaar ik vele leuke herinneringen aan klanten en gebeurtenissen, die er plaatsvonden. Bijzonder aansprekend in het artikel was de opmerking van de nieuwe uitbaters, dat zij ook traditionele uitsmijters en ballen gehakt op hun menu gingen zetten. Dat waren naast haar kroketten en soepen juist de gerechten, waarmee mijn moeder jarenlang in de wijde omtrek grote bekendheid genoot. Samen met mijn zussen Paula en Gerda, die ook hier werden geboren in resp. 1940 en 1948, hebben wij de proef op de som genomen en we werden niet teleurgesteld. Al pratende realiseerden wij ons, dat onze familiewortels al sinds het begin van de 19^{e} eeuw in de Overmeerse horeca hebben gelegen.

Toen wij geboren werden zag Overmeer er heel anders uit dan nu. De enige vorm van industrie bestond vanaf de drooglegging van de Horstermeerpolder rond 1890 tot 1936 uit vier bedrijven, die van griendhout hoepels voor houten tonnen maakten.

Ook was er sinds 1926 een melktransportbedrijf van de Gebroeders Venneman, dat zich in het begin toelegde op het dagelijks transport van volle melkbussen van de veehouders in de gemeente, naar een grote centrale. Daarna werden de lege bussen weer teruggebracht. In eerste instantie gebeurde dat met paard en wagen.

De belangrijkste vorm van industrie in Nederhorst den Berg werd gevormd door de wasserijen en blekerijen die gebruik maakten van het heldere water in de Vecht en de vele polders. Het vervoer van en naar de klanten in Nederhorst den Berg e.o. geschiedde vele jaren voornamelijk per trekschuit. Maar op enig moment werden de eerste vrachtauto's in gebruik genomen. Daardoor ontstond er al gauw behoefte aan een ervaren reparatie- en onderhoudsbedrijf. Mede als gevolg hiervan belandden mijn ouders, die toen in Delft woonden, in 1936 in Overmeer en kwam mijn moeder terug in het dorp van haar voorouders.

Van 'Rustoord' naar 'Partycentrum De Herberg'

Arie Poolman, in 1844 geboren, trouwde met Gerretje van Deudekom, die omstreeks diezelfde tijd op het eiland in Nederhorst den Berg op de wereld kwam. Ze gingen na hun huwelijk op de boerderij 'Rustoord' aan de Vreelandseweg wonen, gelegen in de Meeruiterdijkse polder. Naast het boerenbedrijf hadden ze ook een zogenaamd logement met drie kamers en kon er een eenvoudige maaltijd worden genuttigd. Het echtpaar kreeg twee dochters, Gerretje (geb. 1875) en Regien (geb. 1877). De laatstgenoemde huwde ene Jacob Stalenhoef en ging aan de Voorstraat naast de hervormde pastorie wonen. Één van de gasten in het logement was op enig moment Jan Vriens (geboren in 1867), afkomstig van het eiland Tholen in Zeeland. Hij was rond 1882 met zijn vriend Charles de Vilder aangetrokken door de Exploitatiemaatschappij Horstermeerpolder om mee te werken aan de ontginning van de pas drooggelegde polder. Jan en Gerretje konden het snel met elkaar vinden. Charles reisde verder om mee te werken aan het nieuwe Amsterdam-Noordzeekanaal en werd later de oprichter van de Ballast Maatschappij, dit bedrijf zou later veel gaan betekenen voor heel Nederhorst den Berg. Op 5 februari 1895 huwden Jan en Gerretje, in de toen net gereed gekomen r. k. kerk in het centrum.

Het huwelijk werd ingezegend door de toenmalige pastoor Vismans, die de bouwheer van de nieuwe kerk was. Hun eerste drie kinderen werden geboren op Rustoord.

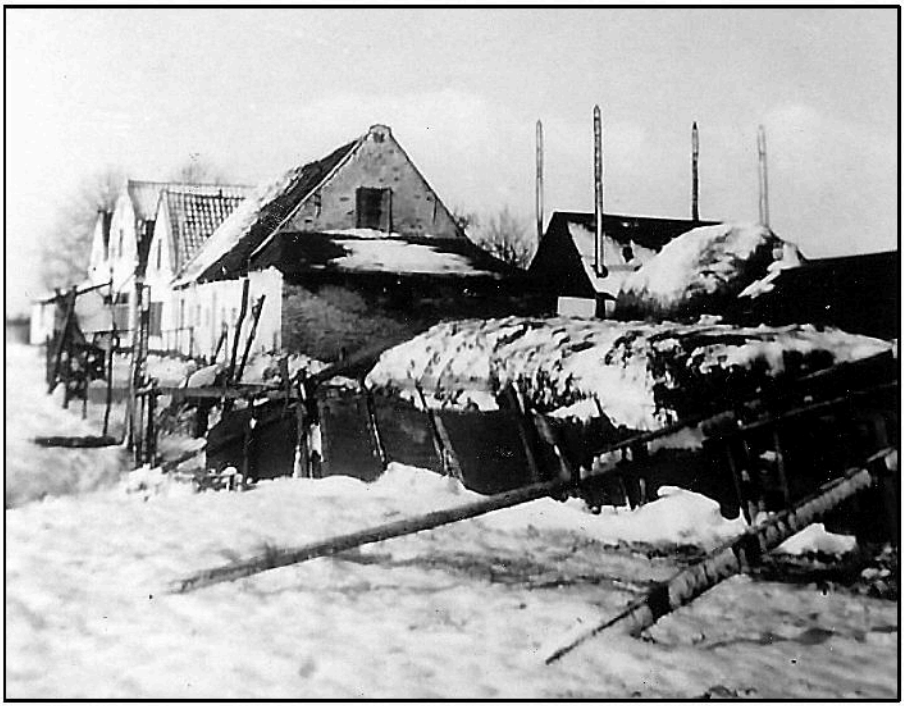
De oudste, Arie, werd later op 30 jarige leeftijd tot priester gewijd en was ooit de eerste pastoor van de r. k. kerk in de knalrode gemeente Watergraafsmeer. Die plek werd in de volksmond Betondorp genoemd.

Hij was zeer bevriend met pastoor Groot en nam vele jaren deel aan allerlei evenementen in de parochiekerk van Nederhorst den Berg.

Omstreeks 1900 heerste er een grote epidemie, als gevolg waarvan vele boeren hun vee verloren. Jan en Gerretje besloten toen te verhuizen naar een cafébedrijf in Oud Over, thans gemeente Loenen aan de Vecht, maar in die tijd behorende bij Loosdrecht. Het was aan het begin van de opkomst van de watersport in die gemeente en bood vele mogelijkheden voor initiatiefrijke horecamensen.

Groot probleem was de aanvoer van de noodzakelijkste producten voor de café's, als er door onverwacht mooi weer plotseling veel meer toeristen en sporters kwamen dan verwacht. Jan en Gerretje vonden de oplossing door voor zichzelf en andere café's, limonade in zogenaamde kogelflesjes en

bier te gaan bottelen. Daarnaast werden ze agent van een paar leveranciers voor sterke dranken. Later gevolgd door een eigen jenevermerk,'Oude Jan', dat grote bekendheid kreeg in de streek. Een goede zet, want als leverancier aan de cafés verkregen ze ook de noodzakelijke vergunningen voor de horecabedrijven van de betreffende gemeente. Hun eigen café in Oud Over werd Pretoria genoemd. Vóórdat hij Gerretje leerde kennen was Jan Vriens namelijk met zijn vriend Charles in Zuid-Afrika geweest, waar hij met honderden andere Nederlanders had meegewerkt aan de opbouw van de nieuwe hoofdstad Pretoria.



Rustoord in de sneeuw.

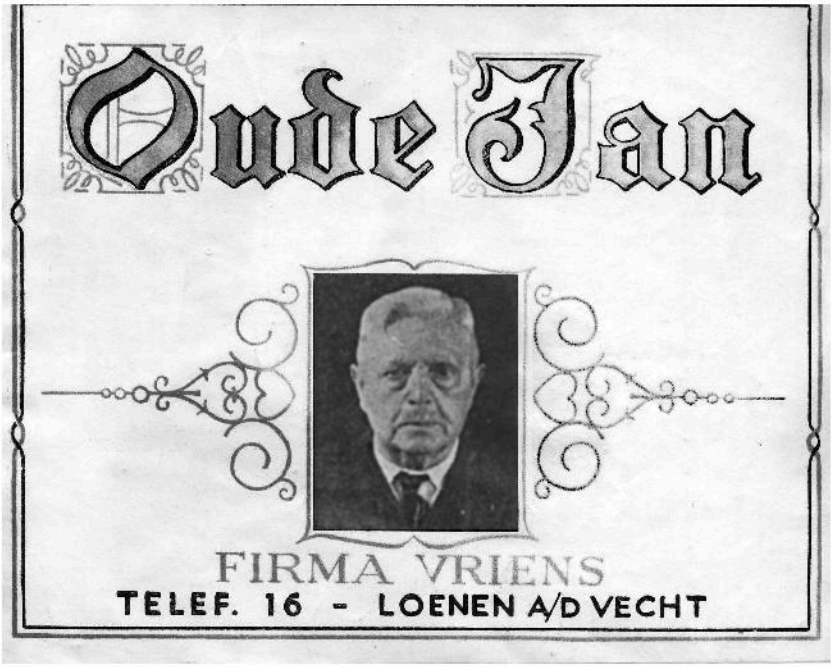
Het echtpaar Vriens kreeg in Oud Over nog negen kinderen, waarvan er twee op jonge leeftijd overleden.
Alle kinderen moesten, vooral in de zomermaanden, een bijdrage leveren aan de zakelijke activiteiten. Als gevolg daarvan mocht de oudste zoon pas op latere leeftijd naar het seminarie, toen een jongere broer zijn werk kon

overnemen. Uiteindelijk belandden alle kinderen, meestal na hun huwelijk, in een horecabedrijf in de omgeving van Oud Over, veelal financieel geholpen door hun ouders. Zo ook dochter Cathrien. In 1932 ontmoette zij tijdens een vakantie in Delft vele studenten, waaronder ene Jan Schapers. Hij was een fanatieke motorrijder en kwam daarna met grote regelmaat naar Oud Over. Ze trouwden in 1935 en woonden ruim een jaar in Delft, waar Jan de leiding had over een smederij annex reparatiewerkplaats voor motoren en automobielen van zijn pas overleden vader.
In 1936 kochten opa en oma Vriens een café in Overmeer en vroegen het jonge paar dit over te nemen. Cathrien had er wel zin in maar Jan had niet veel interesse. Er waren toen echter grote mogelijkheden voor iemand met ervaring om een garagebedrijf te starten vanwege het snel groeiende aantal vrachtwagens in de hele gemeente Nederhorst den Berg. Jan liet zich overtuigen en gelukkig kon een jongere broer de zaak in Delft overnemen. De rest is geschiedenis. Er kwam in eerste instantie een werkplaats van golfplaten, die na de oorlog werd vervangen door een stenen gebouw. Weer later werd boven het garagebedrijf een appartement gebouwd, waar het echtpaar Schapers-Vriens woonde totdat in 1965 het bedrijf werd verkocht aan opvolger Hans van de Helm.
Moeder Cathrien stortte zich met hart en ziel op het runnen van haar café met biljart. Vooral in die tijd was het een ontmoetingsplaats voor de lokale, voornamelijk mannelijke inwoners. Men kwam er voor een neut maar vooral voor de gezelligheid, om te kaarten en te biljarten. Er werden allerlei spelletjes bedacht en onderlinge competities. En natuurlijk werd er altijd gestreden om vloeibare prijzen. Gegeten werd er nauwelijks behalve dan de zelfgemaakte gehaktballen en kroketten van Cathrien. Allengs kwamen er ook regelmatig bezoekers van buiten, voornamelijk mannen, die een dag hadden gevist in de Vecht of een van de polders. Ze kwamen veelal met een bus van de NBM, die eens in de paar uur op ongeregelde tijden door Overmeer reed. Met de buschauffeurs was afgesproken, dat ze altijd even zouden stoppen bij het café, als er een vlag was gehesen. Een teken dat er meerijders waren. Meestal werkte de formule, maar soms was er een nieuwe of vergeetachtige chauffeur, met alle gevolgen van dien.
Een van de bekendste vissers uit die periode was bijvoorbeeld een redelijk welgestelde marktkoopman uit Hilversum, Ome Toon Zieltjes. Als hij gesignaleerd was, vulde het café zich snel in de loop van de middag. Ome Toon vermaakte zich uitstekend met de Overmeerders en gaf menig rondje

weg. Vaak miste hij de bus en als het wat al te laat werd, stuurde zijn zus Bertha een taxi van Gooitax om hem op te halen.
De sociale functie van het café was in die tijd derhalve groot. Slechts weinig dorpelingen hadden telefoon, zeker in de periode vóór en tijdens de oorlogstijd. Regelmatig ontvingen wij dan ook een oproep om iemand in de buurt te waarschuwen en te vragen om dringend naar een bepaald nummer terug te bellen. Aanleiding van zo'n telefoontje was niet altijd even vrolijk. Ook nadat de eerste TV uitzendingen succesvol waren, werd het café vaak een klein theater. Dat waren de enige avonden, dat sommige mannen met hun echtgenotes naar het café kwamen. Vooral op avonden, dat Toon Hermans optrad of de wekelijkse uitzending van Tom Manders uit Saint Germain des Prés in Amsterdam, zat de zaak vol. Ook de eerste kinder-uitzendingen met Tante Hannie en later Swiebertje en Pipo de Clown waren een succes. De mannen waren dan niet aanwezig maar de aanwezige vrouwen dronken heel wat stiekeme glaasjes bessenjenever, brandewijn met suiker of boerenjongens. Toen de eerste wereldkampioenschappen voetbal werden uitgezonden was het tjokvol en ontstond er regelmatig kabaal, als de kwaliteit van het beeld verslechterde en er allerlei strepen of sneeuw verscheen.

De oorlogsperiode mei 1940–1945
Daar Nederhorst den Berg onderdeel was van de Hollandse Waterlinie, bestonden er reeds plannen, dat grote delen van de gemeente in geval van oorlog geïnundeerd moesten worden. De bevolking zou dan geëvacueerd worden naar het noorden van Noord Holland en het vee naar het Gooi. En zo geschiedde. Mijn moeder werd met mij en haar pas geboren dochter Paula naar Wognum vervoerd. Mijn vader bleef achter, omdat hij ondercommandant was van de plaatselijke brandweer. Na enkele weken werd het gezin weer herenigd. Natuurlijk volgde toen een spannende en uitdagende periode, omdat men op menig moment moeilijk aan voeding, koffie en alcoholische dranken kon komen. Gelukkig had mijn vader via een oude studievriend geleerd hoe hij van bieten een alternatieve alcohol kon stoken. Meestal deed hij dat experiment op de boerderij van één van de broers Venneman. Het verhaal gaat dat de varkens, die na het stoken de resterende pulp kregen, regelmatig zwalkend door de wei liepen en daarna nog heviger snurkten. Het enige telefoontoestel in Overmeer hing in ons huis. Vaak kregen mijn ouders een stiekeme melding dat er Duitse troepen voor inspectie in aantocht waren. Één van die meldingen betrof een razzia

op 14 januari 1945 met de mededeling, dat alle mannen beneden de 40 jaar -dus ook mijn vader- zouden worden opgepakt voor de Arbeitseinsatz in Duitsland. Het was midden in de ijskoude hongerwinter. Moeder Cathrien heeft toen -ze was nauwelijks aangekleed- tientallen mannen in Overmeer kunnen alarmeren, die op tijd de bevroren polders in konden vluchten. Elders in de gemeente werden die dag ruim 20 mannen door de bezetter, die zich ook op het ijs in de polder waagde, opgepakt en afgevoerd. Het trieste was dat twee jongens die feitelijk te jong waren maar toch vluchtten, op het ijs werden doodgeschoten.



Wederopbouw en veranderingen na de oorlog

Na de oorlog veranderde de functie van café Vriens, dat kort daarna tot De Meerhoek werd omgedoopt. Er kwam steeds meer behoefte aan logeerkamers voor gasten van de lokale bedrijven en instellingen als de NERA maar ook voor toeristen, die het platteland prefereerden boven de stad. Dit had tot gevolg dat moeder Cathrien zich méér en méér kon uitleven in de keuken. Haar gehaktballen en kroketten waren reeds

befaamd, daar werden de lekkerste soepjes aan toegevoegd. Zelfs lokale klanten als manufacturier Peet Brinkers maakten met regelmaat een ommetje om haar soepen en gehaktballen te proeven. En als een klant een lekkere biefstuk wilde, dan schakelde ze slager Snel in van de overkant die altijd voor malse en verse stukjes vlees zorgde. Inmiddels was het aangelegen pandje vrijgekomen dat jarenlang was verhuurd aan oude mevrouw Veenendaal en later aan de heer Kooistra. Zodoende kon de naast het café gelegen huiskamer als vergaderzaaltje bij het café worden getrokken en werd de voorkant van het oude huurhuis een slijterij. Tot dusver werd er meestal in het café, in meegebrachte flesjes, een maatje jenever of brandewijn verkocht. Maar veel liefhebbers wilden niet in een café gezien worden en werden dan geholpen aan de achterdeur. Een bekende afnemer was een wasbaas, die opeens niet meer langskwam. Toen mijn moeder hem in de kerk tegen kwam en vroeg of ze wat verkeerds had gedaan, was het antwoord: "Wij drinken niet meer, want ik mag het van de dokter niet meer hebben". Beroemd waren ook de vergaderingen van het bestuur van de IJsclub, vooral als de ijsbaan was geopend en er wedstrijden waren. Secretaris-penningmeester was Henk van de Brink, een bekende lokale fietsenmaker. Hij regelde van alles en kreeg heel vaak drankjes aangeboden. Meestal kwam hij heel vrolijk thuis bij zijn vrouw en zoon Rijk, die dan altijd opmerkte: "Zeker weer bij de HIJSclub geweest, ouwe". Soms waren er mannen platzak en wilden ze hun drankjes in natura betalen. Een van die trouwe klanten was Jopie, die een knipperlichtrelatie had met een Overmeerse schone. Tijdens één van de avonden dat het weer áán was, zag zij een leuk schilderijtje hangen in het café en zei toen tegen haar Jopie: "Hebben wij vorig jaar ook niet zo'n ding gehad voor onze verloving?" Mijn moeder wist dat natuurlijk niet en had het meesterwerk van een lokale schilder van Jopie als onderpand gekregen.

Familie Schapers- Vriens verlaat de Meerhoek

In 1960 besloten mijn ouders om een nieuwe uitbater voor De Meerhoek te zoeken om daarna in de nog te bouwen woning op de garage te gaan wonen. De heer en mevrouw Kikkert, ook ervaren horecamensen, hadden er wel zin in en bleven uiteindelijk tot aan hun dood in Overmeer. Er volgden diverse nieuwe uitbaters, waaronder met name Martin Wewer en echtgenote die het De Herberg gingen noemen. De Schapersclan heeft in die periode menig verjaardags- of huwelijksfeest gevierd, begeleid door organist Martin.



Op enig moment werd de zaak overgenomen door Dick van Wagtendonk, die weer zijn eigen kleur aan het bedrijf gaf. We hebben daar wederom menigmaal met plezier gegeten en gedronken. Vooral als onze broer Andrik over was uit Amerika. En dan is het stokje nu overgegeven aan de gebroeders Ron en Pascal Sannes. Ook zij zijn goed van start gegaan en hebben de zaak verfrissend verbouwd. We hebben hun nieuwe menu bestudeerd en diverse gerechten gegeten. Samen met de traditionele gehaktballen, uitsmijters en diverse soepjes, die onze moeder Cathrien beroemd maakten, ziet de toekomst er goed uit.

INDUSTRIEEL ERFGOED VAN DE VERENIGDE OOST-INDISCHE COMPAGNIE

A.C.M. Kuijs

Op 11 november 2011 heeft de auteur van dit artikel voor de leden van de Historische Kring Nederhorst den Berg een lezing gegeven over het Industrieel Erfgoed van de Verenigde Oost-Indische Compagnie.
Onderstaand artikel is een samenvatting van die lezing.

VOC

Omdat eind 15e eeuw de Nederlandse kooplieden elkaar voor de voeten liepen bij de handel op Azië, werd door de Staten Generaal op initiatief van Johan van Oldenbarnevelt op 20 maart 1602 de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) opgericht.
Het doel van de VOC was om de handel te coördineren middels het vestigen van handelsposten, factorijen en forten en het bestrijden van de Spaanse-, Portugese-, Engelse- en Chinese concurrentie.

De VOC had een aantal Kamers die gezamenlijk het startkapitaal bijeen brachten. Dit waren:

Kamer	kapitaal	aantal afgevaardigden
Amsterdam	fl. 3.679.915	8
Zeeland	- 1.300.405	4
Enkhuizen	- 540.000	1
Delft	- 469.400	1
Hoorn	- 266.868	1
Rotterdam	- 173.000	1
Totaal	fl 6.429.588	16 (+1)

(tegen de huidige koopkracht zou het kapitaal ca € 50.000.000 bedragen).
Omdat men beducht was voor Amsterdamse dominantie, werd bij toerbeurt door de andere Kamers een extra afgevaardigde aangewezen. Hierdoor kon Amsterdam nooit een meerderheid in het bestuur ofwel in 'De Heeren XVII' hebben.

Het kapitaal werd door particuliere aandeelhouders gestort. De eerste 20 jaar waren de bedrijfsresultaten erg mager en werd er geen dividend uitgekeerd. Daarna ging het beter en werd er flink verdiend.

De VOC vestigde zich middels forten en handelsnederzettingen in Oost-, West- en Zuid-Afrika, Java, Midden-Oosten, Noord-, West- en Zuid-India, Zuid- en Midden-Ceylon, Zuid- en Noord-Coromandel, Bengalen, Malakka, Indochina, China en Japan. Totaal bezat de VOC in Afrika en Azië 127 forten en 30 handelsposten.
In Nederland bezat de VOC naast het hoofdkantoor in Amsterdam, kantoren en pakhuizen bij de Kamers en scheepswerven in Zeeland en in Amsterdam.
In Amsterdam was zelfs een eigen eiland (Oostenburg) aangeplempt in het IJmeer.
Hierop werd het grote magazijn gebouwd en verder een complete scheepswerf met timmerwerkplaatsen, geschutwerkplaatsen, houtzaagmolen, verfmolen, teerhuis en een aantal scheepshellingen.



De werf en het zeemagazijn van de VOC op Oostenburg.
Gravure van J. Mulder en J. Wagenaar, Amsterdam 1765.

Op de schepen hebben in de twee eeuwen van haar bestaan 1.000.000 zeelieden gevaren. Hiervan is ca 10% omgekomen door ziekten, ontberingen of geweld.
Op het hoogtepunt van de VOC in 1700, had men in Azië ca 25.000 mensen in dienst en in Nederland ca 3.000, hiervan was 50% soldaat. Bij de toeleveringen waren nog eens vele duizenden betrokken.

Op 31 december 1799 werd de VOC failliet verklaard. Hoe was het zover gekomen?
De belangrijkste oorzaken in willekeurige volgorde waren:
* inzakkende economie door de vierde Engelse zeeoorlog
* verlies van de lucratieve opiumhandel aan de Engelsen
* de schepen verouderden
* mismanagement
* corruptie

Bij het faillissement bedroegen de schulden fl. 119.000.000. Tegen de huidige koopkracht zou dat € 950.000.000 ofwel een kleine miljard Euro zijn!
De regering van de Bataafse Republiek nam de schulden en de bezittingen van de VOC over. En dan te bedenken dat de Bataafse Republiek slechts 1.880.000 inwoners telde.

De economische- en politieke situatie in de Republiek was slecht. In 1806 ontstond het Koninkrijk Holland met Lodewijk Napoleon op de troon.
In 1813 kreeg Willem I in Londen een uitnodiging van een drietal prominente Hollanders om als soeverein vorst de regering van Holland op zich te nemen. Hij nam de uitnodiging aan en ging aan de slag.
Een van zijn eerste daden was het uitvaardigen van een proclamatie:
"ons gemeene Vaderland is gered. De oude tijden zullen weldra herleeven".

In dit kader onderzocht Willem I ook de mogelijkheden om de VOC nieuw leven in te blazen. Hiertoe werd in 1824 in Den Haag de Nederlandse Handels Maatschappij opgericht.
De doelstelling was: *de bevordering van handel, scheepvaart, scheepsbouw, visserij, landbouw en het 'fabriekswezen'*.
Een belangrijke activiteit zou het financieren van de industrie en de scheepvaart zijn.

In 1920 betrok de Nederlandse Handels Maatschappij het imposante gebouw 'De Bazel' in de Vijzelstraat in Amsterdam. Na vele fusies is de Handelsmaatschappij omgevormd tot de huidige ABN-AMRO Bank.

Stimulering van de industriële ontwikkeling

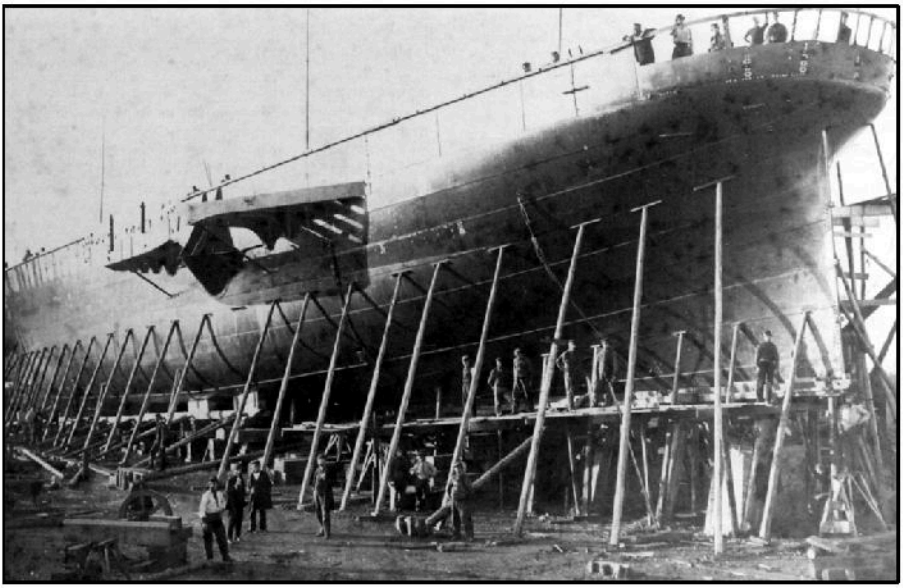
In 1797 werd in Amsterdam een ambitieuze jongen geboren, Paul van Vlissingen.
Hij ging vroeg aan het werk en werd in 1815 als klerk aangesteld op het ministerie van defensie in Den Haag. Hij klom daar op tot assistent boekhouder maar vond te weinig uitdaging. Op verzoek werd hij overgeplaatst naar de troepen in Indië als adjunct-inspecteur. Ook dat duurde maar kort, hij nam ontslag en ging onderzoek doen voor de regering naar zeden, talen en gewoonten van de Javanen.
Maar ook dat was te beperkt en in 1821 nam hij ontslag en keerde terug naar Holland. Maar wel samen met zijn 14-jarige bruid Maria Blank, dochter van een zeer succesvolle suikerplanter.

In Nederland aangekomen startte Van Vlissingen, wellicht met geld van zijn schoonvader, een stoombootmaatschappij voor de vaart op de IJsselmeersteden en op Hamburg en Londen. Al snel bleek dat hij hierbij een onderhoudsfaciliteit nodig had voor de nog redelijk primitieve zuigerstoommachines van zijn boten
Onder stimulansen van de Koning Willem 1 en wellicht met subsidie van de Handelsmaatschappij kocht hij hiervoor enkele gebouwen op het braakliggende terrein van de VOC op Oostenburg. Na het aantrekken van een Engelse ingenieur en een dertigtal ervaren Engelse vaklieden groeide de onderhoudswerkplaats en was weldra in staat ook nieuwe zuigerstoommachines te bouwen voor klanten in Nederland en overzee. Op 9 februari 1827 werd de werkplaats een zelfstandig bedrijf waaruit later Werkspoor zou voortkomen.
De fabricage van apparatuur voor de suikerindustrie nam een steeds grotere vlucht. Er waren banden aangeknoopt met de suikerindustrie in Suriname die voor een groot deel in handen was van Amsterdamse ondernemers. Later werden er vele complete suikerfabrieken gebouwd voor Indië, Suriname en Brazilië.

Uit de feiten is gebleken dat de fabriek op het einde van de regeerperiode van Koning Willem I, tot de belangrijkste segmenten van het economisch

leven van Nederland behoorde. Toen Koning Willem II, kort na zijn troonsbestijging de fabriek op Oostenburg bezocht, werd het recht verleend zich 'Koninklijke Fabriek' te mogen noemen.

Het werkterrein van de Koninklijke Fabriek werd steeds breder. Zo was er steeds meer vraag naar ijzeren schepen. In de periode 1853-1857 werden er voor een Oostenrijkse en twee Belgische klanten vier passagiersschepen gebouwd. In 1866 werd voor de Marine het radarstoomschip Z. Ms. Borneo gebouwd. Hierop volgde nog meer orders voor Marineschepen die ingezet werden in Indië bij de bestrijding van inlandse onlusten op Atjeh en Bali.



Na ingebruikname van de oude VOC hellingen door de Koninklijke Machine Fabriek wordt het ijzeren rader-stoom-schip Z.M. Borneo voor de Marine gebouwd. De te waterlating vond plaats op 25 september 1866.

De schepen werden aanvankelijk op een kleine werf tegenover de machinefabriek gebouwd. Maar deze bleek al snel te klein zodat de aandacht verlegd werd naar de braakliggende hellingen op het aangrenzende terrein. Hierop waren de 1.436 logge houten schepen voor de VOC gebouwd.
Ten behoeve van het onderhoud van de Marineschepen in Indië, kreeg de fabriek in 1864 de opdracht om een groot drijvend dok te bouwen. Toen het

gereed was werd het in onderdelen door zeilschepen naar Soerabaja gebracht en weer in elkaar gezet.

De zuigerstoommachines die de fabriek bouwde werden steeds groter.
In 1897 bouwde men grote 3-cilinder machines ten behoeve van de voortstuwing van een aantal, voor die tijd grote, passagiersschepen. Die machines waren wel 10 meter hoog en 16 meter lang.
In 1910 ontving de fabriek een grote order van de Marine voor een 8600 PK zuigerstoommachine en 6 stoomketels t.b.v. de kruiser Hr. Ms. Zeven Provinciën. Overigens had dit schip geen gelukkig bestaan. Het leven aan boord was abominabel; varend in de tropen met de zon op het ijzeren dek, in de machinekamer zes stuks dampende stoomketels en een dampende stoommachine. Airconditioning bestond niet en de vaarsnelheid was zo laag dat er nauwelijks koele zeewind naar binnen kwam.
In 1932 voer het schip doelloos door de archipel en kreeg de bemanning voedsel van de bezuinigende regering uit 15 jaar oude oorlogsvoorraden. Toen ook nog het bericht binnen kwam dat de salarissen met 25% verlaagd gingen worden, waren de rapen gaar. Er brak muiterij uit, de officieren werden gevangen gezet op het achterdek en de muiters namen het commando over. Toen na enkele dagen de onderhandelingen nog niets opgeleverd hadden werd er een vliegtuig op het schip afgestuurd met de opdracht om ter intimidatie een bom voor de boeg te gooien. De piloot mikte niet goed en de bom trof de brug, 22 muiters kwamen om en de muiterij was over.
Na het herstel van de schade werd het schip omgedoopt tot Hr. Ms. Soerabaja. Maar uiteindelijk vond het een roemloos einde toen de Japanners in 1942 een bom in de schoorsteen gooiden en het schip zonk.

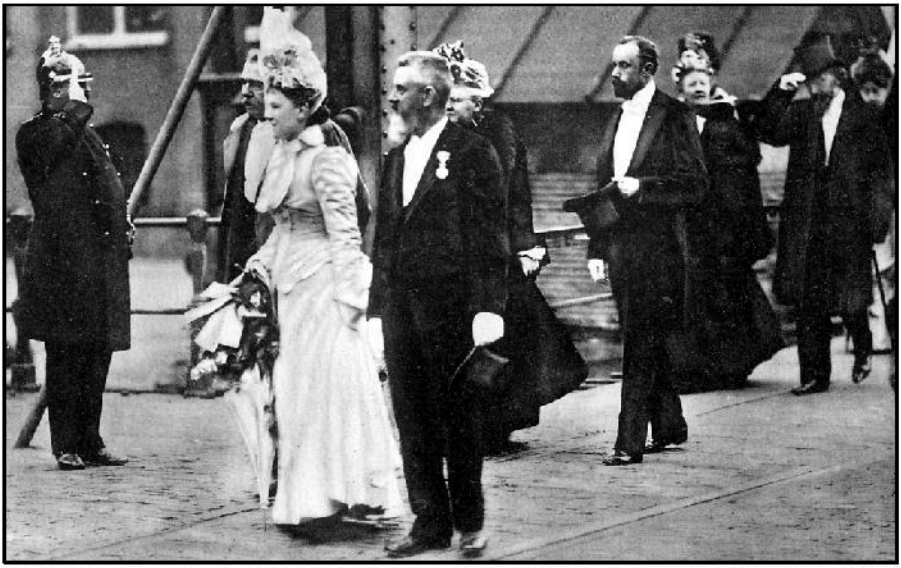
Ofschoon het vermogen van 8600 PK van de zuigerstoommachine voor de Zeven Provinciën respectabel was, kwam er meer en meer behoefte aan veel grotere vermogens.
Het antwoord zou de 'stoomturbine' zijn, een apparaat waar de stoom niet een zuiger heen en weer laat gaan maar een as in rotatie brengt. Het rendement van deze stoomturbine is veel hoger en er kan tot zeer grote vermogens gebouwd worden. Het probleem is echter dat de rotor een paar duizend toeren per minuut draait en de scheepsschroef slechts 100 tot 200 toeren. Tussen rotor en scheepsschroef moet dus een betrouwbare en voor groot vermogen geschikte tandwieloverbrenging gemaakt worden. Toen

deze in 1920 in Engeland op de markt kwam lag de toekomst voor de stoomturbine open.
Ook de fabriek stortte zich op deze technologie. Al spoedig werden er orders ontvangen voor de stoomturbines voor vracht-, oorlogs- en passagiersschepen.
In 1921 werd van de Marine een zeer grote order ontvangen voor een stoomturbineinstallatie van in totaal 82.000 PK voor Hr. Ms. kruiser Sumatra.
Na enige aanloopproblemen werd het schip in dienst gesteld. Een heldhaftig leven was het niet beschoren. Al snel bleek dat het ontbreken van een systeem voor luchtverdediging het schip onbruikbaar maakte voor het gevecht. Daarom werd het in 1940 buiten de oorlog gehouden en mocht het de prinsessen naar Canada brengen. Bij terugkomst en na een trip naar Indië kreeg het een roemloos einde toen het bij de landingen bij Normandië in 1944 tot zinken werd gebracht om als golfbreker te functioneren.
Na de Sumatra volgden nog 2 orders voor de voortstuwing van de torpedobootjagers Witte de With en Van Galen. Beide schepen kregen een stoomturbine installatie van 31.000 PK.
Toen in 1935 eindelijk na 9 jaren discussiëren in het Nederlandse parlement de vlootwet werd aangenomen, moesten er hals over kop een serie oorlogsschepen gebouwd worden om aan de dreiging in Europa en in Indië het hoofd te bieden. Deze oorlogsschepen kregen allen grootvermogen stoomturbines.

De fabriek dong mee en kreeg flinke orders voor stoomturbines en stoomketels ten behoeve van:
Hr. Ms. Tromp 56.000 PK
Hr. Ms. Tjerk Hiddes 45.000 PK
Hr. Ms. Callenburgh 45.000 PK
Hr. Ms. Philips van Almonde 45.000 PK
Hr. Ms. Heemskerk 56.000 PK

Toen de oorlog in mei 1940 uitbrak konden alle nieuwgebouwde schepen ontsnappen op de Callenburgh na. Deze werd bij R.D.M. werf tot zinken gebracht. De Duitsers lichtten het schip en brachten het na afbouw alsnog in de strijd, zij het aan de verkeerde kant.
Na de tweede wereldoorlog werden er vele orders voor stoomturbines verworven bij de herbouw van de koopvaardijvloot en de Marinevloot.

De laatste grote installatie werd in 1965 gebouwd t.b.v. de voortstuwing van de supertanker 'Esso Den Haag'. Daarna verdween de grote scheepsbouw en de stoomturbinebouw naar Azië.



Op 27 april 1900 bezocht H.M. Koningin Wilhelmina en H.M. de Koningin-Moeder Emma de fabriek.

Dieselmotoren

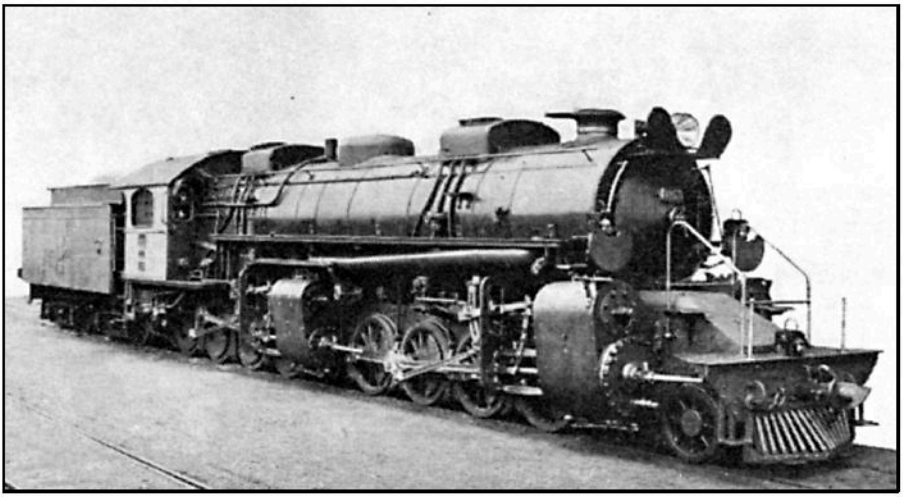
In 1897 vond Rudolf Diesel de dieselmotor uit. Toen hij als employèe van de Machinefabriek Augsburg-Nürnberg (MAN) te Nürnberg een verkoopbaar exemplaar ontwikkelde trok dat de aandacht van de technisch directeur van de Koninklijke Machinefabriek. Hij ging in 1902 naar Nürnberg en na enig onderhandelen verwierf hij een licentie voor 10 jaar en het recht om de motor verder te ontwikkelen. Van dat recht is op een indrukwekkende wijze gebruik gemaakt.

De eerste jaren werden er kleine stationaire dieselmotoren gemaakt die nagenoeg overeenkwamen met de M.A.N. ontwerpen doch in hun vermogen steeds groter werden. Daarna werd een eigen weg ingeslagen. Het doel was steeds om de dieselmotor in schepen toe te passen. Immers bij deze toepassing komen de stoomketels en de bunkerkolen te vervallen en de aldus vrijgekomen scheepsruimte kan voor vracht gebruikt worden. Ook

de (kolen)stokers konden voortaan thuisblijven. De Koninklijke Fabriek ontwikkelde een dieselmotor die in twee richtingen kon draaien. Dit was essentieel om te kunnen manoeuvreren met een schip. In 1910 werd de Shell-tanker Vulcanus als eerste uitgerust met een dergelijke motor. Het was een succes en weldra werden er vervolgorders ontvangen. Het trok zoveel aandacht dat firma's in U.S.A., Engeland, Duitsland en Frankrijk licentie namen. In 1924 bestelde de Anglo-Saxon Petroleum Cy een serie van 12 grote motoren voor haar vloot nieuwe schepen. En groot waren ze, wel 10 meter hoog en soms wel 16 meter lang.
Gedurende de tweede wereldoorlog lag de productie stil. De hoofdingenieur van de motorenafdeling, ir. Lugt, greep dit aan om een geheel nieuwe grote en langzaam lopende motor te ontwikkelen; de Werkspoor Lugt motor. Na de oorlog werd dit product met veel succes gevoerd.
In de dertiger jaren heeft men ook een kleinere motor ontwikkeld voor de voortstuwing van kustvaarders en visserij schepen en het aandrijven van pompen voor polderbemaling. Ook dit werd een groot succes. In de periode van 1930 tot 1950 zijn er maar liefst 532 stuks van verkocht.
De ontwikkeling is voortgegaan. In de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw zijn er motoren op de markt gebracht met vermogens tot 30.000 PK. Deze "karren" zijn groot genoeg om alleen of met z'n tweeën een groot containerschip voort te stuwen.
Door de teruggang van de Europese scheepsbouw en daarmee de vraag naar scheepsmotoren, is praktisch alle Europese kennis op dit gebied thans geconcentreerd bij de Finse firma Wärtsila.

Spoorwegmaterieel
Reeds in 1839 bouwde de firma locomotieven of zoals ze toen zeiden ‘stoomslepers’. Voor de Rhijnspoorweg Maatschappij werden toen de Vuurpijl, de Etna, de Hecla, de Vesuvius, de Atlas en de Bromo gebouwd. Het waren degelijke machines want ze hebben tot 1866 dienst gedaan.
Om diverse redenen heeft het tot 1897 geduurd voor er weer activiteiten op het gebied van treinenbouw plaats vonden.
In dat jaar ontving de firma een order van de Zuid-Afrikaanse Spoorweg Maatschappij voor de levering van 42 stoomlocomotieven. Deze order vroeg om behoorlijke investeringen in gebouwen en gereedschappen. Uiteindelijk gaven de commissarissen het groene licht want er werd veel verwacht van de ontwikkeling van de spoorwegen.

Nu, ze hadden gelijk. Weldra volgden er opdrachten van de Staatsspoorwegen op Java, van de Atjehtram en van de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij.
Inmiddels verliep de order voor Zuid-Afrika moeizaam. De boerenoorlog was n.l. uitgebroken. Maar het kwam uiteindelijk toch allemaal goed, zei het vertraagd.
In 1905 hadden de Staatsspoorwegen (NS) voldoende vertrouwen in de firma om hun traditionele leveranciers uit Engeland te passeren. Vanaf dat tijdstip volgde er een onafgebroken reeks opdrachten van de NS.
Er werden ook zware locomotieven geleverd aan de Lung Hai Spoorwegmaatschappij in China en voor de Staatsspoorwegen op Java. Aan deze klant werd in februari 1930 de 600ste locomotief geleverd.



Stoomlocomotief voor de Staatsspoorwegen op Java.
In februari 1930 werd feestelijk het 600ste exemplaar geleverd.

Met onderbreking van de oorlogsjaren is de activiteit op het gebied van locomotieven-, wagon- en trambouw gestaag gegroeid. In de vijftiger jaren was het zelfs de grootste fabriek op dit gebied in de wereld. Na de oorlog werden weer veel orders ontvangen voor herstel van de oorlogsschade en voor nieuwbouw. Een vermeldenswaardige order is die voor Argentinië in 1951.

Toen werd er een order verworven voor:
- 508 rijtuigen
- 20 diesel-elektrische, 5-wagen treinstellen
- 25 diesel-elektrische locomotieven

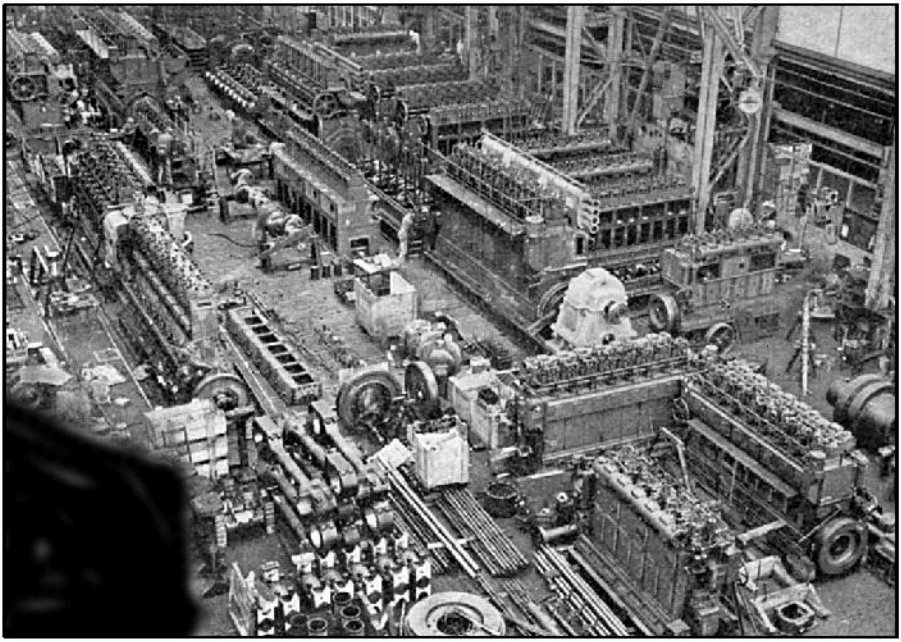
De totale waarde van de order was fl. 320.000.000.
Tegen de huidige koopkracht zou het € 1.050.000.000 zijn.

De order was meer dan welkom in het berooide Nederland van na de 2de wereldoorlog. Het probleem was dat er wat "smeergeld" aan te pas moest komen. Uiteindelijk stemde de regering daarmee in. Evita Peron kreeg van Prins Bernard de hoogste Nederlandse onderscheiding en een duur collier; President Peron kreeg zijn douceurtje.

In de jaren zeventig stokte de business voor treinenbouw. De markt raakte verzadigd en het grote bedrijf verwierf onvoldoende orders. Dit leidde tot sociale spanningen bij de verschillende ontslaggolven. Toen in een volgend overleg tussen de regering, het bedrijf en de potentiële klanten (NS), en de trambedrijven van Amsterdam, Rotterdam en den Haag) bleek dat er geen kans was op een orderpakket dat ook aan het afgeslankte bedrijf continuïteit zou geven, werd het bedrijf in 1979 gesloten. Tot voor kort werden er bij zusterbedrijven nog wel grote series draaistellen gemaakt voor NS treinen en voor de hoge snelheidstrein Thalys.

Staalconstructies
Als een van de eerste grote opdrachten op dit gebied, werd het al eerder gememoreerde droogdok voor Soerabaja genoemd. Er volgde meer opdrachten voor grote staalconstructies, vooral voor de bruggenbouw. In 1868 werd de opdracht verworven voor de bouw van de brug over het Hollands Diep. Bij deze klus moest maar liefst 6,5 miljoen kg staal verwerkt worden. Vervolgopdrachten waren de overkapping van het Centraal Station in Amsterdam 1895) en het station in Haarlem (1906). Deze activiteit vergde zoveel ruimte op het inmiddels overvolle fabrieksterrein op het Amsterdamse Oostenburg, dat in 1912 besloten werd een nieuw bedrijf te stichten in Utrecht aan het Merwedekanaal.
In de jaren voor de tweede wereldoorlog werden er vele vaste en beweegbare bruggen gebouwd voor het toenemende landverkeer. In 1930 kwam Rijkswaterstaat met het versnelde bruggenbouwprogramma om door de crisisjaren 1933-1938 heen te komen. De fabriek kreeg een aantal

opdrachten waaronder de grootste tot dan toe, de Waalbrug bij Nijmegen (1936). Alleen al voor de grote overspanning was 3,7 miljoen kg staal nodig.



Montage van de middel-zware scheepsdieselmotor. Voor de herbouw van de Nederlandse koopvaardij vloot na de 2 de wereldoorlog zijn er ruim 400 van deze motoren geleverd.

In mei 1940 werden een aantal van de door de Koninklijke fabriek gebouwde bruggen over de grote rivieren opgeblazen door het Nederlandse leger. Men poogde zo de naderende vijand uit het oosten tegen te houden. Na de vijandelijkheden gaf de bezetter aan de fabriek opdracht zijn bruggen weer te herstellen. In 1945 blies de bezetter de bruggen weer op om de naderende geallieerden tegen te houden. In 1945 gaf de Nederlandse regering opdracht de bruggen weer te herstellen. Als laatste werd in 1948 de gerepareerde Lekbrug bij Vianen opgeleverd.
Dit betrof allemaal grote vaste bruggen maar de firma bouwde ook vele kleinere beweegbare bruggen. Een van de mooiste is de Vechtbrug bij Loenen.

In de jaren zestig werden de orders verworven voor de bouw van de schuiven voor de Haringvlietdam en voor de Oosterscheldedam. Deze immense schuiven werden als pontons over het water van de fabriek in Utrecht naar de bouwplaats gevaren.

Elektriciteitsopwekking

Vanaf 1900 werden er kleine eenheden op basis van stoommachines en de eerste dieselmotoren gebouwd voor de elektriciteitsopwekking bij kleine gemeenschappen of voor bedrijven.
Na de tweede wereldoorlog werden er grote units gebouwd voor de toen nieuw te bouwen elektriciteitscentrales.
In die jaren werden ook de mogelijkheden van kernenergie bestudeerd. Als eerste ervaring werd een reactorvat gebouwd voor de proefreactor in Petten.
De vraag naar kernenergiecentrales in Nederland stokte tot op de dag van vandaag.
Voor de conventionele centrales gestookt met kolen, werden ook grote kolenbehandelingsinstallaties geleverd in Nederland en in het buitenland.
Ook op het gebied van de alternatieve energie was de firma actief. Grote windturbines met rotordiameters tot 50 meter werden gebouwd.
Dit was geen lang leven beschoren. De moderne windmolens draaien immers op wind en op subsidie.

De bedrijfsvoering

Het bedrijf heeft sinds zijn oprichting een turbulent bestaan gehad. Surseance en faillissement, maar steeds weer een doorstart.
In chronologische volgorde:

09-2-1827	Commanditaire sociëteit Paul van Vlissingen en Dudok van Heel
1828-1853	Commanditaire sociëteit o.l.v. Paul van Vlissingen
1853-1871	Commanditaire sociëteit o.l.v. Paul C. van Vlissingen
1871-1891	Koninklijke Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen
1891-heden	Nederlandse Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel (telegramadres WERK-SPOOR)
1954	Fusie met Koninklijke Machinefabriek Stork & Co te Hengelo
1992	Naamswijziging in Stork N.V.

Sociaal Beleid
Paul van Vlissingen en zijn zoon Paul C. waren ondernemers met een sociale instelling. In de onderneming werd een voor die tijd zeer vooruitstrevend sociaal beleid gevoerd.
Enkele voorbeelden:

Ziekenfonds opgericht 24 mei 1892
* Uitkering bij ziekte 3/4 van het weekloon gedurende max. 17 weken
* Uitkering bij overlijden 17 weken loon
* Premie 1% van weekloon en 1% van de werkgever
* Bestuur 4 werklieden en 3 directieleden.

Pensioenfonds opgericht 27 oktober 1894
* premie werd door de firma in een fonds gestort; 1% van de loonsom
* uitkering aan 65 jarigen met een dienstverband van 25 jaar: fl. 6,--/week

Ondernemingsraad opgericht op 7 november 1898
* 1 afgevaardigde per 100 werklieden tot maximaal 10 afgevaardigden

Werktijden
* in de periode 1896-1908 geleidelijke invoering 54 urige werkweek
* 1906 invoering van de vrije zaterdagmiddag

Geraadpleegde bronnen:
1 Gedenkboek 1 juni 1916: "N.V. Nederlandse Fabriek van werktuigen en spoorwegmaterieel".
2 Dr.M.G. de Boer januari 1927: "Honderd jaar Machine-Industrie op Oostenburg".
3 Gedenkboek 9 februari 1952: "Werkspoor 1827-1952".

EEN WERKZAAM LEVEN BIJ ALLERLEI ONDERDELEN VAN WERKSPOOR EN ER BUITEN

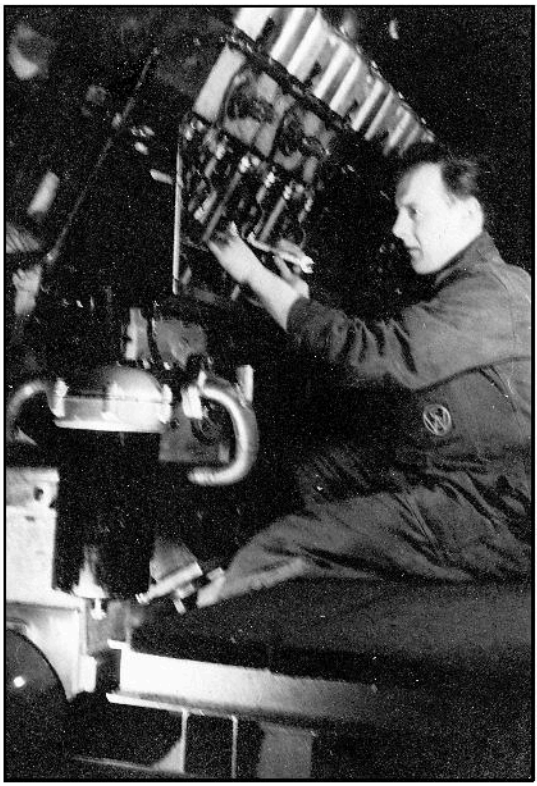
Gerard Baar

Veertig jaar heeft Theo Vrijhoef (geb. 1933) bij Werkspoor gewerkt. Hij was in 1947 een van de 104 jongens (uit een groep van 700) die slaagden voor het toelatingsexamen van de Paul van Vlissingenschool, de bedrijfsopleiding van Werkspoor aan de Conradstraat op Oostenburg in Amsterdam-Oost. Een van de opgaven was onder andere het tekenen van een lucifersdoosje. De hele opleiding nam vier jaar in beslag. Gedurende het eerste jaar kreeg iedere leerling verplicht onderricht in bankwerken, houtbewerken, draaien en smeden. Na dat jaar kwam hij in augustus 1948 officieel in dienst bij het bedrijf voor een leerloon van 10 gulden per week. Hij had na enige aarzeling voor fijn bankwerken gekozen, hoewel houten modellen maken voor het in brons gieten van onderdelen voor motoren hem ook wel wat leek. Het leerprogramma bestond uit twee dagen theorie (waaronder Engelse les in verband met eventuele latere uitzending) en drie dagen praktijk. In 1951 behaalde hij het diploma fijnbankwerker. Werkspoor plaatste hem in Stelplaats 5 op Oostenburg, waar hij mee ging helpen aan het bouwen van kleine motoren voor treinen. In die immense hal werkten honderden mannen aan het in elkaar zetten van allerlei machinerieën, zoals grote motoren en turbines. Bovendien vond er het reviseren van onderdelen plaats.



De euforie voor het werken in Stelplaats 5 werd wreed onderbroken doordat hij voor zijn nummer op moest komen, anders gezegd zijn dienstplicht moest vervullen. In Apeldoorn stond de commandant met smart op hem te wachten. Het onderdeel had dringend behoefte aan een bulldozermachinist zodat Theo met zijn fijne motoriek in het grovere werk terechtkwam, een gotspe. Na een opleiding van drie maanden kon hij het gevaarte in al zijn facetten besturen en beheersen. Dat laatste is maar één keer uit de hand gelopen. Hij kreeg de order om op het kazerneterrein een grote zandhoop bij een uit basaltblokken opgetrokken gebouwtje weg te halen. Door een mislukte manoeuvre raakte zijn schuif tamelijk hard de muur van het lichte optrekje, dat prompt instortte. De militairen die binnen zaten kwamen met de schrik vrij. Hij kreeg zelfs geen 'veertien dagen zwaar', want het was een bedrijfsongeval.
Zijn verloofde, Zus Stanneveld, zou dan vergeefs op hem hebben zitten wachten. Telefoons waren toentertijd maar mondjesmaat aanwezig in het dorp. Ze is nu al weer bijna 55 jaar zijn vrouw. Ze heet eigenlijk Katrien en is in Nederhorst den Berg terechtgekomen omdat haar vader voor zijn zes dochters een andere toekomst voor ogen had dan wat in zijn dorp gebruikelijk was. Hij bezat een klein boerderijtje met een ha grond op de grens van Groningen en Drente in Sellingerbeetse, dat onder de gemeente Vlagtwedde valt. Theo's vrouw vertelde dat ze als kind, samen met haar zussen, acht weken per jaar moest helpen bij het aardappelrooien. De kinderen kregen er zelfs vrij van school voor. Ze zaten de hele dag op hun knieën met de hand aardappelen uit te graven, nadat hun moeder met een riek plant na plant had los gestoken. Een oersterke vrouw, die moeder. Ze bracht volle manden met de kruiwagen over rulle zandpaden naar de opslagkuil, van waaruit later de aardappelen naar de in Musselkanaal gevestigde aardappelmeelfabriek vervoerd werden. De boodschappen betaalde ze met het leveren van eieren aan de kruidenier.
Stanneveld heeft gedacht dat het zo niet langer kon, waarop hij besloot zijn gedoetje te koop te zetten. De burgemeester van Bussum, die met pensioen ging, kocht het om er de dagen die hem nog restte door te gaan brengen. Stanneveld vertrok met zijn gezin en een luttel bedrag naar het onbekende Nederhorst den Berg, waar de wasserijen dringend om vrouwelijke arbeidskrachten verlegen zaten. De vader van Zus heeft zich nooit uitgelaten over de gevoelens die hij had bij het nemen van de beslissing om uit zijn geboortestreek weg te trekken. Ze konden een woning betrekken in de in 1950 eerste nieuw aangelegde straat van Overmeer-Zuid, met aan beide

zijden huizen, de Violenstraat (nu Kastanjelaan). De gemeente wees in die straat vier woningen aan wasserijen toe, zodat deze konden beslissen wie er in zou komen. Gezinnen van elders met veel dochters hadden de voorkeur. Stanneveld voldeed aan die eis. Volgens Zus kwamen ze van de hel in de hemel.
Theo had meer gelegenheid om te kiezen in zijn jongensjaren. Zo gauw hij vrij was holde hij naar zijn opa, die vanuit een schuurtje aan de Overmeerseweg (naast het pand van Jan Ketelaar) zijn groentehandeltje dreef. Grootvader Vrijhoef bediende net als alle andere neringdoenden zijn klanten aan de deur. Theo ging graag met hem te velde. Ongemerkt gaf opa zijn kleinzoon onderricht in alles wat groeit en bloeit in tuin en moestuin. Het zou nog jaren duren voordat het joch het in praktijk kon brengen, want na zijn militaire dienst moest hij weer naar Werkspoor om de kost te verdienen. De afdeling treinmotoren zat met smart op hem te wachten.



De naoorlogse wederopbouw schreeuwde om arbeidskrachten. Theo bouwde met collega's op het in Utrecht langs het Amsterdam-Rijnkanaal gelegen enorme bedrijfsterrein van Werkspoor ook motoren in. Soms reed hij met de garantiemachinist mee op het speciale stukje proefspoor om te luisteren of alles wel als een zonnetje liep. Het was jammer voor hem dat de productie van treinen bij Werkspoor aan het begin van de zeventiger jaren langzaam terugliep vanwege toenemende buitenlandse concurrentie.



Er braken voor hem andere tijden aan. In principe wist hij de ene maand niet waar hij de andere maand heen zou tuffen op zijn met van Werkspoor geleend geld gekochte Berini. Op zeker moment was hij samen met collega's aan Stork Apparatenbouw uitgeleend, waar hij werkte aan machines voor suikerfabrieken. Ook aan de bouw van de kerncentrale van Dodewaard droeg hij zijn steentje bij. De afmeting en dikte van een reactorvat weet hij nog precies te vertellen, en wel 80 mm dik en 8 meter

rond. Daarnaast voer hij wekenlang heen en weer met de veerboten van Zeebrugge naar Felixstowe voor het plegen van onderhoud aan hun motoren. Hij is zelfs met een team van onderhoudsmonteurs (waaronder zijn broer) naar Haïti geweest om tien grote motoren voor het opwekken van elektriciteit te repareren. De Haïtiaanse monteurs hadden de oliefilters verwijderd en dan kun je er donder op zeggen dat alles niet lang meer functioneert. De hitte van elke dag was hem daar slecht bevallen.

De laatste vijf jaar van de veertig die hij er bij Werkspoor op heeft zitten (zijn militaire diensttijd is daarin opgenomen) leende zijn baas hem wegens gebrek aan werk uit aan Fokker. Stork, dat Werkspoor allang overgenomen had, bezat een reparatiepoot op Schiphol. Theo was een mechanisch ingestelde monteur van de oude stempel. Hij bouwde mee aan de enorme lopende banden voor de aan- en afvoer van de bagage van vliegtuigpassagiers. Een van zijn laatste bezigheden was het lassen van de landingsgestellen aan de Fokker 100. Geen sinecure, verantwoordelijk werk! In 1988 mocht Theo Werkspoor vaarwel zeggen. De oorkonde vermeldt: Dank voor de trouw aan ons bedrijf van augustus 1948 tot augustus 1988.
Het is grappig dat het echtpaar Vrijhoef-Stanneveld hetzelfde in omgekeerde richting meegemaakt heeft. Zijn vrouw Zus kwam in Nederhorst den Berg terecht omdat Nederland in hoog tempo de overstap van een agrarisch tot een industriegericht land aan het maken was. Ik denk niet dat ze de tuin bijhoudt, in de grond wroeten roept bij haar herinneringen op aan aardappels en aan acht kilometer heen en weer terug naar school lopen. Zondags naar de kerk in datzelfde plaatsje, Laudermarke. Als ze dan thuis waren en net gegeten hadden vertrok het gezin weer om het Lof bij te wonen. Haar oudste zussen mochten begin dertiger jaren nog gewoon naar het openbare schooltje in Sellingerbeetse. Zus is door het leven wijs geworden, ook een school maar heel anders.
Theo's vader voorzag waarschijnlijk dat de tuinbouw in de buurt hangen en wurgen zou blijven en stuurde hem naar de school van Werkspoor. Het voordeel was dat hij daar leerde en bovendien zijn reisgeld terugverdiende. Hij woonde dichtbij de kerk, zit minstens zestig jaar op het koor, voetbalde tot zijn 47ste en oefent, niet gehinderd door twee nieuwe heupen, al tweeëntwintig jaar fluitend zijn hobby uit. Het bijhouden van de tuintjes bij Jan en alleman.