

# Bericht aan de Vrienden van het Museum 'Werf 't Kromhout'

herfst 2011

Bezoek-, secretariaats- en redactieadres: Hoogte Kadijk 147, 1018 BJ Amsterdam.

Telefoon: 020 - 6276777. Bankrelatie: ING Postbank: 3625700.

Website: [www.machinekamer.nl](http://www.machinekamer.nl)

## Van de voorzitter

In ons Kromhoutmuseum hebben we, door de inspanningen van velen in de afgelopen 35 á 40 jaar, een mooie representatieve verzameling van stoommachines en verbrandingsmotoren kunnen opbouwen. Deze collectie, van in hoofdzaak producten van nu verdwenen Nederlandse bedrijven, geeft een indruk van de ontwikkeling van de mechanische scheepsvoortstuwing in de binnen- en kleine handelsvaart. Daarnaast wordt in het bijzonder aandacht geschonken aan de Kromhout Motoren Fabriek, indertijd de grootste Nederlandse fabriek van kleine motoren. Naast een aantal Kromhout-motoren is er ook een grote hoeveelheid documentatie bijeen gebracht. Samen met het privé Kromhout-archief van HanMannaert zijn we daardoor in staat een groot deel van de vragendie ons op motortechnisch of

scheepshistorisch gebied bereiken naar genoeg van de vraagstellers te beantwoorden. Ook zijn er door de vrijwilligers veel motoren in werkende staat gebracht zodat de bezoekers ze niet alleen kunnen zien maar ook horen en ruiken.



Dit is bij elke rondleiding voor oud en jong weer een van de grootste attracties.

Jammer genoeg hebben we onvoldoende mogelijkheden om aan de weg te timmeren en is ons museum niet ingericht als een beleving, zoals het tegenwoordig schijnt te moeten.

Overigens is dit laatste ook geen garantie voor succes. Als ik op vakantie ben in Scandinavië, of zoals in midden augustus in Duitsland, probeer ik altijd kleine musea te bezoeken met collecties die mijn belangstelling trekken, dus voornamelijk technische of historische musea. Soms blijken dat pakhuizen te zijn met meer van hetzelfde, omdat niemand wilde of durfde te zeggen dat het aangeboden al in meervoud in het depot stond of niet in de collectie paste. Een andere keer is het een mooi, met kennis van zaken en duidelijk met een behoorlijk budget, ingericht museum, maar dat zo weinig belangstelling trekt dat voor die ene bezoeker per dag iemand meegaat om de deur open te doen.

Ik bezocht onlangs een, in september 2009 geopend, wielersportmuseum dat zes dagen in de week open is, het volgnummer van mijn kaartje was 000638, gemiddeld dus een bezoeker per dag.

Ook binnen het bestuur van onze vereniging en ook op de Algemene Leden Vergadering is vaak gesproken over hoe het aantal bezoekers vergroot zou kunnen worden. Vooralsnog hebben we de oplossing nog niet gevonden.

Wel mag geconstateerd worden dat er dit jaar, tot op heden, meer bezoekers zijn geweest dan in het afgelopen jaar in dezelfde periode.

Een ander onderwerp dat, omdat het met de vrijwilligers goed gaat, de laatste jaren nauwelijks aandacht heeft gekregen is de vraag hoe ziet ons museum er over 5 á 8 jaar uit. Feitelijk zijn we de collectie aan het verfijnen, het ontsluiten en ordenen van het archief geeft nog veel werk en daarnaast worden we allemaal ouder. Dit is niets nieuws, hoewel het verdrietig is dat je dan ook vaak afscheid moet nemen van mensen die je in de loop der jaren dierbaar

geworden zijn. Voor de vereniging komt daarbij dan ook nog het verlies van veel kennis en ervaring, met het verdwijnen van de groot-schaligemotoren- en scheepsbouw en het steeds betrouwbaarder en onderhoudsvriendelijker worden van de scheepsmotor wordt deze kennis en ervaring ook in veel mindere mate en bij veel minder mensen opgebouwd. Om onze collectie te kunnen blijven presenteren, zoals we dat nu doen, is het dus dringend gewenst dat we tijdig nieuwe vrijwilligers krijgen. Deze kunnen dan ingewerkt worden om in staat te zijn t.z.t. het stokje over te nemen. Lukt dit niet dan zal de collectie wel bijeen blijven maar gedegradeerd worden tot dode stukken ijzer.

Ik wil daarom een oproep doen aan onze leden om zich eens af te vragen of ze het leuk zouden vinden om na hun pensionering vrijwilligerswerk te gaan doen.

Onze(en ook mijn) ervaring is dat, als je er eenmaal me begint, je er niet, tenzij noodgedwongen, mee stopt.

Overigens geldt bovenstaand betoog niet alleen voor de vrijwilligers maar ook voor uw voorzitter. Ons museum is langzamerhand in een consolidatie-fase terecht gekomen en dat vraagt naar mijn mening in plaats van een technisch gerichte voorzitter meer om een bestuurder.

Misschien is er onder onze leden ook iemand die het aantrekkelijk vindt om de voorzittersrol in een leuke en actieve vereniging op zich te nemen. Denkt u er eens over na.

Gerard van Gelswijck

### **Mijn jaren met Kromhout en Samofa 1962 - 1983**

Als een van de oudste in jaren van de Vrienden van het Museum "Werf 't Kromhout", die 20 jaar voor Kromhout en Samofa heeft gewerkt, wil ik hierbij enkele belangrijke punten uit mijn bestuursperiode vastleggen.

Hierbij moet ik voornamelijk afgaan op mijn geheugen omdat mij, naast de jaarcijfers uit de periode 1956 tot 1965, geen verslagen van

vergaderingen van de directie en de Raad van Commissarissen zijn gebleven.

Mijn eerste herinnering betreft een gesprek in het najaar van 1962 met de heer F. de Boer, voorzitter van de Raad van Commissarissen van Kromhout. Door een al jaren slepend conflict tussen Directie en Commissarissen over het te voeren beleid, hetgeen had geleid tot de ontslagname van de twee directeuren, was Kromhout zonder Bestuur waarin door de heer de Boer tijdelijk werd voorzien en een opvolger werd gezocht. Naast de heer de Boer waren gesprekken voorbereid met zijn collega-commissarissen, de heren P. Goedkoop, F. Q. den Hollander en J. Burgerhout. Op mijn initiatief was een onderhoud voorzien met de heer Albert Goedkoop, directeur van Samofa.

In de loop van december 1962 werd mijn aanstelling als directeur vastgelegd met ingang van 1 april 1963.

Mijn eerste actie was de vorming van een Bestuursteam, waarbij de heren H. G. Leonhardt -techniek- en J. Deelen -financiën-, bereid waren om deel te nemen. Als eerste werd de uitvoering van een reeds in 1962 in gang gezet kortetermijnplan voor de aanpassing van het personeelsbestand aangepakt. Dit betrof voornamelijk de vermindering daarvan, waarvoor, na overleg met onze werkgeversorganisatie, de Metaalbond, en de Vakbonden, toestemming werd verkregen, waarna we ons op het lange-termijnbeleid konden concentreren.

Het resultaat hiervan was dat het jaar 1963 positief kon worden afgesloten en in 1964 door een omzetstijging van 20% de dividend-uitkering aan de aandeelhouders kon worden hervat.

In 1964 nam de heer de Boer in verband met zijn leeftijd afscheid als Commissaris en werd opgevolgd door de heer D. Koolen. Het college werd uitgebreid met de heer F. le Coultre. Met ons Bestuursteam waren we het met

Commissarissen eens dat we in verband met de steeds sterker wordende concurrentiekracht van de grote internationale concerns, als relatief kleine onderneming, de zelfstandigheid in de toenmalige vorm niet lang meer zouden kunnen volhouden.

Kromhout was een op de Amsterdamse Beurs genoteerd aandeel en de koers reageerde positief op de verbeterde bedrijfsresultaten. In het voorjaar van 1966 werd door V.M.F. Stork-Werkspoor, zonder voorafgaand overleg met ons, een bod uitgebracht op het volledig geplaatste aandelenkapitaal. Wij reageerden met gemengde gevoelens en hadden uiteraard overleg met Commissarissen. Hun opdracht aan ons was om te onderzoeken of en hoe Kromhout en Samofa, binnen een nieuwe onderneming met Stork en Werkspoor, op de markt van dieselmotoren hun continuïteit en concurrentiekracht zouden kunnen verbeteren. Een moeilijke opdracht, waar we ook geen sluitend antwoord op hebben kunnen geven. Toen besloten we om, ten aanzien van het door de V.M.F. uitgebrachte bod, op basis van vertrouwen aan de Vergadering van Aandeelhouders een positief advies te geven, hetgeen door de aandeelhouders werd geaccepteerd.



*In gesprek tijdens de viering in 1967 van het 100 jarig bestaan van de Kromhout Motoren Fabriek en na het uitspreken van een rede in verband daarmee >*

Wij zaten in 1966 al diep in de voorbereiding van de viering van het 100-jarig bestaan van de onderneming in mei 1967.

Van dit jubileum is in het 'Kromhoutnieuws' van juni 1967 uitvoerig verslag gedaan, ook van de positief verlopen integratiebesprekingen van Productie en Verkoop met Stork en Werkspoor.

In tegenstelling daarmee werd ons in 1968 meegedeeld dat de Kromhout Motoren Fabriek zou worden gesloten en de productie zou worden overgebracht naar Werkspoor Amsterdam en Stork Zwolle. Met de vakbonden was volgens zeggen overeenstemming bereikt voor een regeling met het personeel. Een deel hiervan kreeg binnen de nieuwe opzet de mogelijkheid om over te stappen. Maar voor het grootste deel, een aantal van ca. 300 man, zou, met wat genoemd werd, een zeer goede regeling ontslagvergunning worden aangevraagd. Geen toekomst voor Kromhout en Samofa dus zoals door de directie van de V.M.F., in groter verband, in het vooruitzicht was gesteld.

Voor mij is het antwoord op de vraag wanneer het mis ging duidelijk. Dat ligt in 1965, direct na het uitbrengen van het door de V.M.F. Stork Werkspoor uitgebrachte bod op onze aandelen. In plaats van een positief advies te geven aan onze aandeelhouders voor acceptatie van het bod, had ik eerst gesprekken moeten verlangen met de mensen van V.M.F. met wie in de toekomst samenwerking noodzakelijk zou zijn. Naar mijn inschatting zou nadien dan ons advies negatief tegenover het bod geweest zijn. Wat rest, en dat is tot vandaag, is een diepgevoelde schaamte tegenover alle Kromhouters.

Mijn volgende bericht, begint in 1969, toen de heer Albert Goedkoop ontslag nam als Directeur van Samofa wegens de aanvaarding van een andere functie en mij deze functie werd aangeboden.

T.J.M. van der Pas

Noot redactie:

Bovenstaande is een onverkorte weergave van de zienswijze van de heer van der Pas, toentertijd directeur van de Kromhout Motoren Fabriek, over de gebeurtenissen die hebben geleid tot sluiting van de Kromhout Motoren Fabriek.

De loop van ook deze geschiedenis was met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid niet te veranderen geweest.

Toen al bleek het dat de internationale concurrentie hevig was en product-innovatie en investeringen in verband daarmee veel problemen met zich brachten.

Uiteindelijk heeft het er ook toe geleid dat Stork-Werkspoor-Diesel haar activiteiten in zoverre heeft moeten staken dat ze die over heeft moeten doen aan het Finse Wärtsilä, dat overigens ook in belangrijke mate met buitenslands, niet Fins, kapitaal wordt gefinancierd.

Er worden in ons land alleen nog bij DAF in Eindhoven, ook voor scheepsvootstuwing, dieselmotoren gebouwd.

SAMOFA is door het Japanse Mitsubishi overgenomen en gevestigd in Almere-Buiten. Daar worden geen motoren gemaakt maar aangepast naar wensen van de klant, beproefd en afgesteld.

Bovendien vindt er assemblage plaats van voor de Europese markt bestemde turbocompressoren voor automotoren.



44 Jaar later: de heer van der Pas in gesprek met de voorzitter van de vriendenvereniging

## Rosa en Rita

Een aanbeveling van een bekend beoordeelaar van en publicist over horecagelegenheden was aanleiding om eens op zoek te gaan naar een kort geleden geopende eet- en drinkgelegenheid dat onder de naam Rosa en Rita zaak doet.

De gelegenheid is gevestigd nabij Oostenburg aan de Conradstraat 471.

De Conradstraat roept bij mij herinneringen op. Die herinneringen houden verband met het jaar 1947, toen ik als 13-jarige mijn opleiding aan de Paul van Vlissingenschool van Werkspoor, toen gevestigd aan de Conradstraat, begon.

Na enig zoeken en vragen bleek het etablissement gevestigd te zijn op het voormalig terrein van respectievelijk de V.O.C., Werkspoor-, de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij (N.S.M.) en Stork en wel in het gebouw waarin vroeger de schaft- en wasgelegenheid voor werklieden, benevens portiersloge en verbandkamer van de N.S.M. waren ondergebracht.



*De nu nog zichtbare en aan de onderzijde overwoekerde poort die in het verleden toegang gaf tot de werf*

Op deze werf is in 1914 het passagiersschip s.s. Jan Pieterszoon Coen voor de Stoomvaart Maatschappij Nederland gebouwd.

Toen gebleken was dat het bouwen van dergelijke grote schepen op problemen in verband met de bereikbaarheid van het Y stuitte is besloten het



*De in aanbouw zijnde J.P. Coen in 1914*

bedrijf op een andere, beter toegankelijke, plaats voort te zetten. In 1926 werden de activiteiten verplaatst naar een nieuwe vestiging in Amsterdam Noord, daar waar de Nederlandse-Dok Maatschappij, N.D.M., reeds bedrijf uitoefende. In 1947 werd de bedrijven samengevoegd onder de naam N.D.S.M., lange tijd één van de grootste werven van Europa.

Terug in de tijd.

In 1826 werd door Paul van Vlissingen, directeur en eigenaar van de Amsterdamse Scheepvaart Maatschappij een fabriek ter reparatie van stoommachines opgericht en gevestigd op het eiland Oostenburg.

De rechtsvorm werd in 1828 gewijzigd in die van een commanditaire vennootschap. Machinebouw werd aan activiteiten toegevoegd.

Koning Willem I verleende de onderneming in 1840 het predikaat Koninklijk.

De activiteiten werden uitgebreid met de bouw van stalen schepen op de op het achterste deel van het terrein gelegen werf.

Het bedrijf moest in 1870 als gevolg van de malaise in scheeps- en machinebouw worden beëindigd, beleefde in 1871 een doorstart, maar leidde als Koninklijke Fabriek van Stoom en andere werktuigen een marginaal bestaan waarna het bedrijf opnieuw moest worden stilgelegd.

Echter, met een kapitaalinjectie door de heer C.T. Stork gedaan werd het bedrijf in 1891 >

weernieuw leven ingeblazen. Nu onder de naam Nederlandse Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel, later Werkspoor genoemd.



*De Koninklijke Fabriek van Stoom- en ander Werktuigen, gevestigd op het eiland Oostenburg*

Onder leiding van de heer C.H. Strumphler, daarvoor directeur van de machinefabriek Stork, en door dit bedrijf als het ware uitgeleend, werd het een succes.

De werf werd afgestoten.

Er bleef echter behoefte bestaan aan een grote scheepswerf. Daarom werd Daniël Goedkoop Jr. van 1850, eigenaar van de Werf 't Kromhout, gezien zijn kennis, ervaring, organisatietalent en contacten in het bedrijfsleven, verzocht om de leiding van de opnieuw in bedrijf te nemen werf aan de Conradstraat op zich te nemen. Hij stemde daarmee in en droeg de leiding van de Werf 't Kromhout op aan zijn zoon Daniël Dzn, oud 20 jaar, maar die al getoond had dat aan te kunnen.

Terug naar Rosa en Rita.

Het bleek dat het niet de voornamen zijn van twee dames die hadden besloten een horecagelegenheid uit te baten maar dat het de namen zijn van 2 bij de N.S.M. gebouwde tankers voor de Curaçaose Scheepvaart Maatschappij, later Shell Tankers. Bouwnummers 232 en 233, bouwjaar en jaar van oplevering 1935.

Bruto tonnage 3.145, netto 1.555 en 4.041 ton deadweight.

De voortstuwing van ieder der schepen werd verkregen door 2 triple expansie stoommachines,



*Het stoomschip Rita ten anker*

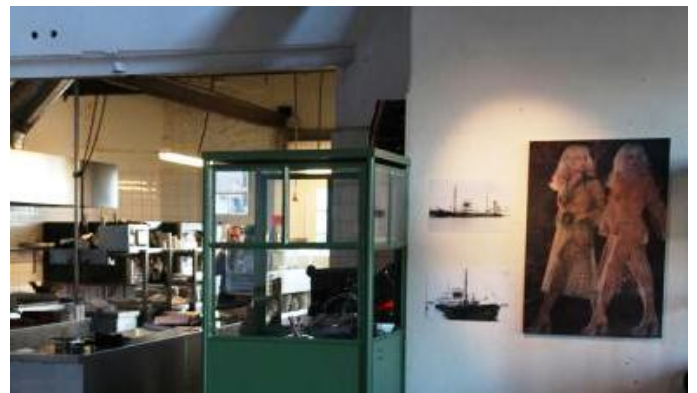
samen 2.400 pk leverend en 2 schroeven aandrijvend, waarmee onder normale omstandigheden een dienstnelheid van 10,5 mijl per uur werd verkregen. De machine-installatie was geleverd door Werkspoor.

De schepen maakten deel uit van een serie van 9 waarvan de namen allemaal met een R begonnen en die bij verschillende werven zijn gebouwd.

Het gebouw is hiervoor overigens nog voor verschillende doeleinden gebruikt. Onder andere als fotostudio, theaterzaal en werkplaats.

In de tijd dat ik bij Shell tankers voer heb ik één van de schepen, de Rita, in PuntaCardon bezocht. Daarop voer toen een studiegenoot/collega van me.

De tijd verstrijkt, de geschiedenis wordt geschreven en de herinnering blijft.



*Een klein deel van het huidige interieur met zicht op de keuken en aan de rechterzijde foto's van de Rita en Rosa en rechts daarvan 2 fotomodellen in gewaagd transparant gewaad, ooit in het gebouw vereeuwigd, waarvan het verhaal gaat dat ze ook Rita en Rosa heetten.*

Lieuwe van der Woude

## Over Mammoet en Goedkoop

Bij alle berichten over wat zich in het Midden-Oosten afspeelde zal het de lezer zeker niet ontgaan zijn dat er ook veel aandacht was voor de gekantelde tanker die de doorvaart van de Rijn, nabij de Lorelei, versperde.

Het bergingsbedrijf Mammoet werd te hulp geroepen. De mensen van dat bedrijf hebben de tanker, die met zwavelzuur was gevuld en een wekenlang durende stremming veroorzaakte, met als gevolg grote economische schade voor vervoerders en opdrachtgevers, uiteindelijk geborgen.

Het bedrijf heeft ook de berging van de Russische onderzeeër Koersk, een aantal jaren geleden, op haar naam staan en verkreeg met dit staaltje van vakmanschap wereldwijd bekendheid.



*Mammoet aan het werk bij de berging van de Waldhof*

Jan Goedkoop, voortkomend uit een schippersfamilie, is in 1781 in Zwartsluis geboren.

Reeds in 1797 was hij in Amsterdam bekend. Vanaf 1807 was hij zelfstandig schipper. Daarvoor had hij met deels geleend geld een kaagschip verworven en bevoer daarmee de binnenwateren en de Zuiderzee. Toen het Noord-Hollands kanaal was aangelegd opende hij een beurtdienst Amsterdam Den Helder v.v.

Na zijn dood zetten 2 van zijn nazaten onder de naam van Fa. Gebrs. Goedkoop het scheepvaartbedrijf voort. Zij namen in de 2<sup>de</sup> helft van de 19<sup>de</sup> eeuw een sleepdienst ter hand en later ook onder andere veerdiensten.

Met name in de Amsterdamse haven waren de sleepboten van de rederij, inmiddels Rederij v.h. Gebrs Goedkoop geheten, bekende verschijningen. Grote zeeschepen werden in de haven en het Noordzeekanaal begeleid.

Bovendien was het zwaar-transport- en bergingsbedrijf tot de activiteiten gaan behoren.



*'Goedkoop- sleepboot' met de drijvende bok 'Reebok' in de haven van Amsterdam*

Deze bedrijfstak was actief in binnen- en buitenland.

De bestuurders van de Rederij v.h. Gebrs. Goedkoop en A. van Wezel uit Hengelo, ook in deze bedrijfstak actief, richtten in 1971 Mammoet Transport BV op en brachten het zwaar transport en bergingswerk in die onderneming onder.

In 1973 is Mammoet Transport BV opgegaan in de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij (K.N.S.M.) en werd de naam veranderd in Mammoet BV. Tegelijkertijd werd Mammoet Shipping BV opgericht. De K.N.S.M. werd in 1981 onderdeel van de Koninklijke Nedlloydgroep, >

later P&O- Nedlloyd.

Van Seumeren nam in 2001 Mammoet BV en Mammoet Shipping BV over en stootte de laatste onderneming af. Die werd overgenomen door de Spliethoff Group BV, waarvan Rederij Spliethoff onderdeel is.

De naam Mammoet Shipping BV werd gewijzigd in Big Lift BV. Deze onderneming is gespecialiseerd in het vervoer van zeer zware ladingen en gebruikt daarvoor en gebruikt daarvoor zogenaamde heavy-lift-schepen.

Spliethoff's Bevrachtingskantoor, eveneens onderdeel van de Spliethoff Group, is gewaardeerd bedrijfslid van onze Vereniging.



*Een van de 'heavy-lift-schepen'*

Zo is de naam Goedkoop verweven met die van Mammoet en tenslotte ook van Spliethoff.

Lieuwe van der Woude

### **Wat in de afgelopen periode gedaan is**

Om het mogelijk te maken de compoundstoommachine, die in de expositieruimte is opgesteld, op perslucht werkend te maken is de persluchtleiding aangepast en uitgebreid.

Er is een aansluiting voor de compoundmachine gemaakt terwijl ook de aansluitingen voor de destoommachine/centrifugaalpomp ende stoomturbine/generator zijn verplaatst en verbeterd.

De bedoeling is dat de 2 luchtcompressoren, die



*Jaap Goedhart aan het werk aan het leidingsysteem*

in de Oosthal en die in de c.v.-ruimte, met elkaar middels de leidingen met elkaar worden verbonden, zodat er voldoende perslucht met een druk van 10 bar en een volume van 1.450 liter voorhanden is om ook de compoundmachine op perslucht te laten werken.

Tijdens open monumentendagen, dagen waarop het museum is geopend, bedrijfsbijeenkomsten en bijzondere gelegenheden gaf ons team uitleg en demonstreerde bij voorkomende gelegenheid de werking van motoren en machines.

### **Nieuwe leden**

Als nieuwe leden begroetten wij S. Swane, B. Westerveld, R. Stakebrand, R.J. Stakebrand, H. Halmingh en R. Grollé.

Aan dit bericht werkten mee;

G.Th. van Gelswijck, T.J.M. van der Pas en L. van der Woude.

De productie werd verzorgd door Printshop Heerhugowaard.