

Zaanlandse Scheepsbouw Maatschappij 1899-1972

In 2008 werd ik gevraagd om voor het jaarboek van de maritieme musea van Amsterdam een bijdrage te schrijven over de geschiedenis van de Zaanlandsche Scheepsbouw Maatschappij.ⁱ Ik was altijd geïnteresseerd in de geschiedenis van het bedrijf en had er ooit over geschreven in “met Stoom”.ⁱⁱ Albert Boes had later de herinneringen van Dorus Punt over zijn leven en werk bij de ZSM bewerkt in een boek.ⁱⁱⁱ Het gemeentearchief Zaanstad bevat belangrijke archiefstukken over de ZSM, zoals de verkoopboeken, de notulen van de vergadering van de directie en commissarissen, en bedrijfskranten.^{iv} Ik verzamelde zoveel informatie die ik uiteindelijk niet kon gebruiken in mijn verhaal, dat ik besloot dit als een feitenrelaas te bewerken voor deze website. De beeldbank van het gemeentearchief Zaanstad bevat ongeveer 1500 foto's van de ZSM.^v Op basis hiervan heb ik een beeldverhaal van de werf gemaakt. Het laat zien wat het Gemeentearchief Zaanstad heeft te bieden op het gebied van bedrijfsgeschiedenis.

De oprichting van de ZSM

Het notulenboek van de Zaanlandsche Scheepsbouw Maatschappij begint aldus:

Oorzaak tot oprichting

't Was op Zondag 27 augustus 1899 toen ondergetekende de heer M. Donker vroeg “Wel heb je de werf al verkocht of willen jullie er een naamloze vennootschap van maken?” Dit enigszins schertsend gezegde is de onmiddellijke oorzaak geweest tot de oprichting van de Zaanlandsche Scheepsbouw Maatschappij, want al voortwandelende nam ons gesprek een meer en meer bepaalde richting aan en besloten wij 's middags na de koffie weer bij elkaar te komen om de zaak juister uiteen te zetten.

De schrijver was J.C. Vis.

Er werd besloten 24 aandelen van Fl. 500,- uit te geven. Walig en Donker brachten in ruil voor 5 aandelen hun werf in de vennootschap in. Het lukte de meeste aandelen te plaatsen. Toen men 8000 gulden had opgehaald, kon de naamloze vennootschap worden opgericht. Op 13 september 1899 was er een overleg van de initiatiefnemers met de heer Cornelis Brouwer, die werd gevraagd om bedrijfsleider te worden. Hij stamde uit een geslacht van scheepsbouwers. Aan hem werd gevraagd om twee aandelen in de onderneming te nemen. Zijn salaris werd bepaald op 750 gulden 's jaars.

Het maatschappelijk kapitaal van de vennootschap werd bepaald op Fl. 12000,- Er werd bepaald dat van de winst minus het directiesalaris 4% werd uitgekeerd aan de aandeelhouders. De rest werd verdeeld volgens de verdeelsleutel 40% voor de aandeelhouders, 40% voor de directie en 20% toevoeging aan de reserve. Er werd bepaald dat er jaarlijks 10% zou worden afgeschreven op gebouwen en machines. De start van de vennootschap werd bepaald op 1 november 1899. In het eerste aandelenregister komen 13 aandeelhouders voor. Er zijn veel bekende Zaanse namen bij als Honig, Donker en Vis.

De werf die was gelegen in de buurt “Achter de Kerk” in Zaandijk stamde uit de 18^{de} eeuw.

Uit het verslag van 25 juni 1900 blijkt dat men bezig was met plannen om een werf aan de Zaan te starten. Er was een werf in Wormerveer te koop voor Fl. 13000,-. Deze was te klein en men besloot grond aan te kopen aan de Oostzijde van Zaandam, op de grens van het buurtschap 't Kalf.

In de vergadering van 25 juli 1900 werd besloten het maatschappelijk kapitaal te verhogen tot fl. 50000,-. Er kwamen 5 series van Fl. 10000,-. Elk aandeel was Fl. 500,-. Er werden twee directeuren aangesteld. C.Brouwer werd technisch directeur en J.C. Vis werd administratief directeur.

Uit het verslag van 17 januari 1901 bleek dat de gemeente Zaandam geen toestemming had gegeven om een werf op te richten. De directie ging in beroep bij de Koningin. Het maatschappelijk kapitaal werd verhoogd tot Fl. 100000,-.

Op 25 februari 1901 werd een buitengewone vergadering belegd om dat bij Koninklijk Besluit goedkeuring voor de bouw van de werf was verkregen. Aannemer P. van Rooyen had een begroting van de aanleg van de werf gemaakt:

Ophoging en schroeiing: Fl. 22000,-

Grote werkloods Fl. 3000,-

Magazijnen, kantoor en smederij Fl. 4000,-

Een huis met twee woningen Fl. 4000,-

De hellingen werden in eigen beheer aangelegd.

Er werd besloten de werf "Czaarpeter werf" te noemen.



Achter de kerk

De eerste jaren

In de Algemene vergadering van Aandeelhouders (AVA)^{vi} van 7 mei 1901 gaf directeur Brouwer een toelichting op de bouw van een motorboot. Helaas had de opdrachtgever geen borg kunnen vinden, zodat de bestelling niet doorging.

In de AVA van 17 juni 1901 werd melding gemaakt van de bouw van een stalen sleepboot van 16 pk voor J.Heistek te Zaandam. De romp kostte Fl. 5200,- . De ketel, machine en de schroef kostten Fl. 7500, - en werden betrokken van de machinefabriek P.M. Duyvis & Co.

In de Jaarlijkse Algemene vergadering van Aandeelhouders (JAVA) van 23 januari 1902 werd opgemerkt dat ondanks de startproblemen het tweede boekjaar tamelijk gunstig was.

Het verslag van de vergadering van commissarissen en directie (VCD) van 12 september 1902 maakt melding van de bouw van een stalen paviljoenjacht voor de heer van Calcar te Koog aan de Zaan. Schipper W. van Leeuwen van de beurdienst Zaanstreek-Delft bestelde een stalen motorboot van 30 last (= 60 ton) met een 20 PK Rennes motor. De kosten bedroegen totaal Fl. 7900,- De ZSM kocht het oudere ijzeren schip van schipper van Leeuwen en verkocht dit later aan schipper R.Bets Pzn te Zaandijk.

VCD 22 november 1903: bouw van een motorboot voor S.Prins te Koog aan de Zaan. Hij leverde zelf een oude motor die ingebouwd moest worden.

JAVA 17-1-1905 In 1904 gemiddeld 30 man geregeld aan het werk.

VCD 26-10-1905 schipper van Leeuwen wilde een motorboot van 90 ton, maar dan moest zijn oude motorboot, die Fl. 7800,- had gekost, voor Fl. 7000,- worden teruggekocht.

JAVA in 1905 waren er problemen met de levering van ijzer vanwege stakingen in de Westfaalse ijzer- en staalindustrie. IJzer moest elders uit voorraad worden gekocht. Onderhanden waren een schip voor Koekoek en de sleepboot Stad Zwolle. De winst in 1905 bedroeg Fl. 700,55½.

VCD 26-3-1906 De werf in Zaandijk “achter de kerk” is uitgebreid met een stuk grond.

VCD 2-5-1907 discussie over de aanschaf van een elektrische installatie. Hiervoor waren o.a. een gasmotor van 18 pk, een dynamo en 2 elektromotoren nodig.

VCD 5-1-1909 De vloot van de ingenomen vaartuigen bij nieuwbouw wordt groter. Directeur Brouwer; er is weinig werk. Advies eigen vloot uitbreiden want verhuur geeft goede opbrengsten. Financiering door obligaties.

JAVA 27-1-1909 De concurrentie is verbazend sterk. De commissaris W.A.Dekker treedt af wegens vele bezigheden. Tot commissaris zijn gekozen J.J.Honig, W.J. Walig, A.J. van Wessem, J.J. Duyvis en P.M.Duyvis. [Dekker is directeur van de zeepfabriek de Adelaar, van Wessem is houthandelaar en houtzager, P.M. Duyvis is directeur van een machinefabriek]

VCD 31-3-1909 de nieuwe commissaris P.M.Duyvis wordt welkom geheten. Zijn technische kennis wordt van groot belang geacht.

VCD 17-6-1909 Schippers hebben veel moeite financiering te krijgen bij “verbandmaatschappijen”. De oorzaak is dat deze maatschappijen moeilijk betrouwbare informatie over schippers kunnen krijgen. Daarom berekenen ze soms een 3x hogere commissie en een hogere rente. Sommige verbandmaatschappijen keren 7 % dividend uit. De ZSM wil zelf als verbandmaatschappij gaan fungeren. Door de schepen op de werf te

repareren houdt men een goede controle op de schepen. Hiervoor is een statutenwijziging nodig [commissaris Walig is notaris].

VCD 17-8-1909 De statutenwijziging is goedgekeurd. Het Amsterdamse bankiershuis Wertheim Gompertz kan eventueel pandbrieven plaatsen. Voorlopig kopen de commissarissen zelf de pandbrieven.

AVA 21-9-1909 goedkeuring nieuwe statuten. Men bouwt schepen op pandbrieven tot 60% van de waarde van een schip. Er zijn pandbrieven van Fl. 100,-, Fl. 500,- en Fl. 1000,-.

Een ernstige brand

JAVA 26-1-1910 voorstel tot opschorting dividend in verband met de grote brand op de werf Czaar Peter in de nacht van 10 op 11 januari 1910.

VCD 4-2-1910 bespreking herbouwplannen werf Czaar Peter. Plan a kost Fl. 9000,- en plan B Fl. 7400,-.

De verzekering keert Fl. 5400,- uit. Er wordt besloten tot herbouw van het huis van directeur Brouwer, de bouw van een plaatijzeren loods met spantenzolder, schaftlokaal en nagelmagazijn en een stenen gebouwtje voor de opslag van pek en teer. De bouwkundig adviseur is W.Stam Dzn te Zaandam.

VCD 30-7-1910 de laagste inschrijver met Fl. 7230,- is aannemer H.C. Smit te Zaandam.

VCD 30-7-1911 de winst over 1910 is Fl. 1833,97. Er wordt geen dividend uitgekeerd.

VCD 28-9-1911 er is veel aanbod van werk. De werf Czaar Peter is al te klein. Commissaris P.M. Duyvis adviseert om uit te zien naar een nieuw terrein. Hij adviseert om nu te kopen omdat de grondprijzen langs de Zaan stijgen.

VCD 5-1-1912 men heeft vergeefs gepoogd om een stuk grond van E.G.Duyvis op het schiereiland de Hemmes te kopen. Er is een dubieuze debiteur. Schipper Fonger Hoornstra heeft zijn schip een jaar geleden verkocht. Er is nog een schuldbekentenis van FL. 413,-. Men deelt nu mee met de andere crediteuren.

JAVA 25-1-1912 Commissaris P.M.Duyvis brengt de mogelijkheid van een werklieden pensioenfonds ter sprake. Men is van mening dat er nu nog onvoldoende reserve is.

VCD 29-3-1912. Men gaat proberen een stuk grond te verwerven bij de oliemolen de Koperslager en het gemaal 't Leven aan de Zandijkerweg tussen Wormerveer en Zaandijk. Hier zou men een stuk Zaan kunnen dempen voor de aanleg van een nieuwe werf.

VCD 5-9-1912 ook een stuk grond bij de molen de Zon aan de Klaverringdijk is in onderzoek genomen. Het verhuren van vaartuigen is en van de meest winstgevende activiteiten van het bedrijf.

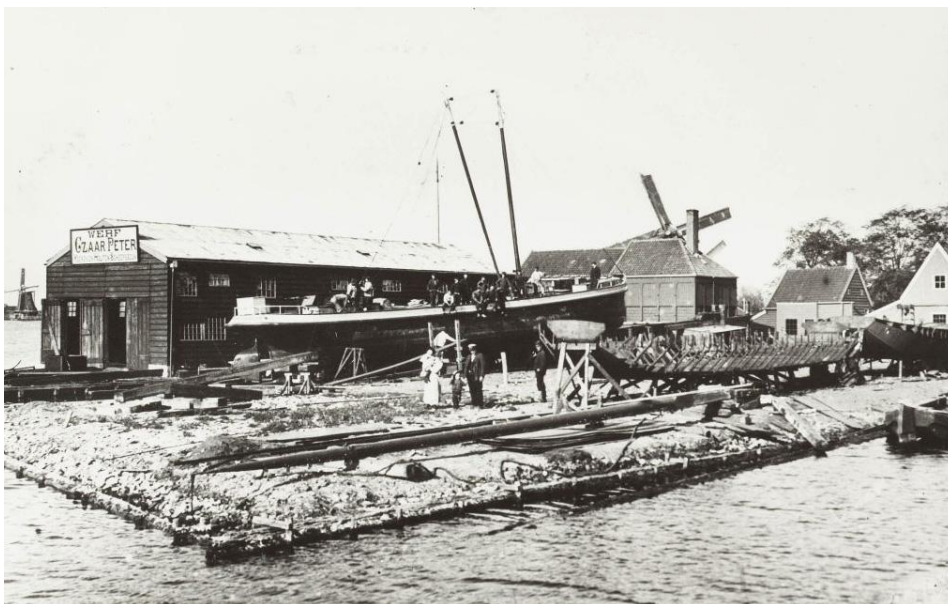
VCD 20-3-1913. Er is een overvloed aan werk. Het wordt steeds moeilijker goed personeel te krijgen. De vestiging van de werf Conrad aan de Voorzaan leidde tot een opdrijving van de lonen. Men heeft een deel van het personeel verloren aan Conrad. [de werf Conrad was

gevestigd in Haarlem. Door de beperkte grotte van de sluizen in spaarndam, zocht men naar een locatie met een open verbinding met het Noordzeekanaal.]

VCD 14-7-1913. Er is zoveel werk dat ook de werf Achter de Kerk wordt ingeschakeld voor de ijzerbouw. De kosten waren een nieuwe loods ten koste van Fl. 2000,-. Machinerieën Fl. 1500,- en bedrijfskapitaal Fl. 2000,-. De financiering geschiedde door de uitgifte van obligaties. Men kon een uitstekende werfbaas aantrekken; J.Cammenga die afkomstig was van de werf Boot in Alphen aan de Rijn. Hij trad op 1 december 1913 in dienst voor een salaris van Fl. 1040,- per jaar en een aandeel in de winst.

VCD 12-9-1913. Jb. Pielkenrood kan de werf Achter de kerk kopen voor Fl. 7000,-. Zo niet, dan gaat de ijzerbouw door.

VCD 30-4-1914. Het werkvolk eist een loonsverhoging van 2 cents per uur. De uurprijs wordt 27 cent per uur. Dat is lager dan het loon van een timmerman maar hoger dan elders.



Werk Czaar Peter

De werf in de eerste wereldoorlog

VCD 7-8-1914. extra vergadering wegens de slechte algemene financiële toestand wegens de Europese oorlog. Het bedrijf is financieel gezond, maar er is en gebrek aan kasgeld. Directeur Brouwer schiet veel voor uit eigen zak. Hij wil graag meer zekerheid van de commissarissen. Hij krijgt een hypotheek ter waarde van Fl. 1800,- op de dekschuit Czaar Peter II. Om gedwongen ontslagen te voorkomen gaat de werkdag van 10 naar 8 uur. Men wilde "armoede" voorkomen. IJzer wordt schaars en is alleen à la contant te koop. Directeur Brouwer had in Rotterdam nog 35 ton kunnen kopen.

VCD 20-7-1915. P.Verver Sr te Krommenie wil een motorboot laten bouwen. Hij krijgt een scheepsverband en omdat hij goed bekend staat ook een lening van Fl. 2000,- tegen 5% rente.

VCD 23-9-1915 Men verruimt de eigen stroomopwekking voor stroom van het stadsnet.

VCD 11-4-1916. Er is overleg geweest met de Twensche Bank over een eventueel krediet. Maar het is nog niet nodig. De directeur wil graag visserschepen gaan bouwen. Door het dagelijks torpederen van zeeschepen ligt de koophandel stil, waardoor ook de binnenvaart werkeloos wordt. Er gaan steeds meer Engelse trawlers verloren waardoor deze tweedehands markt voor Hollandse vissers opdroogt.

VCD 27-10-1916. De ZSM is in gesprek met de firma Verschure te Amsterdam over de bouw van een zeeboot met een triple compound stoommachine. Er is de volgende berekening: casco Fl. 180000,-: 250 ton ijzer à Fl. 30,- per ton arbeidsloon Fl. 25000,-. Betaling: 20% bij bestelling, 15% bij kiellegging, 15% in de spanten, 15% in de platen, 15% bij tewaterlating, 20% bij oplevering. Levertijd 15 maanden. De commissarissen lenen de ZSM Fl. 14000,- en bij Robaver kan men een krediet van Fl. 25000,- krijgen.

VCD 19-1-1917

De winst over 1916 bedroeg Fl. 11797,52. De directiesalarissen worden met Fl. 300,- per jaar verhoogd. De bouw van de zeeboot gaat niet door omdat men niet aan het benodigde ijzer kan komen.

VCD 11-10-1917. Door gebrek aan ijzer is nieuwbouw uitgesloten. Ook reparaties zijn schaars. Men wil het werkvolk inzetten om de werf te verbeteren. Er zal zeker na de oorlog een grote behoefte aan reparatiecapaciteit zijn. Zo heeft werf Czaar Peter een nieuwe smederij en een pneumatische klinkinstallatie nodig.

VCD 29-1-1919 Men heeft de inspecteur van de oorlogswinstbelasting op bezoek gehad. Omdat de actuele winst beneden de gemiddelde winst lag, hoefde men over 1914 geen oorlogswinstbelasting te betalen. Maar over 1915 was dit Fl. 480,-, over 1916 Fl. 300,- en over 1917 Fl. 300,-.

Het salaris van J. Cammenga Sr. moest omhoog tot fl. 25,- per week omdat er door de loonsverhoging van de knechts dreigde dat zij meer gingen verdienen.

VCD 13-5-1919 Het salaris van technisch directeur Brouwer wordt verhoogd.

VCD 8-6-1920 het salaris van R.Cammenga wordt vastgesteld op Fl. 50,- per week zonder aandeel in de winst.

VCD 14-11-1922. De boekhoudster mej. O.Brouwer gaat trouwen. Van de ZSM krijgt zij 12 stuks vorken en lepels, 12 stel dessertvorken en lepels en 1 soeplepel. Dit alles van Gerozilver. Van de commissarissen en directie krijgt zij een bloemstuk.

VCD 14-11-1922 De voorzitter van de raad van commissarissen, J.J.Honig, is plotseling overleden. Hij wordt opgevolgd door P.M.Duyvis. Jb. Pielkenrood wil de erf Achter de Kerk kopen voor Fl. 6500,-. Men wil echter deze werf alleen verkopen als er een andere werf aan de Zaan beschikbaar is. Men dacht aan de werf aan de Veerdijk in Wormer die de heren Beudeker huurden van de firma Bloemendael & Laan. Deze firma vroeg Fl.40000,- voor werf, pakhuizen en weiland. De ZSM bood Fl. 20000,-. Men had verder geen reactie gekregen.

VCD 8-12-1924. Men kan van de maatschappij "Saenden" de werf aan de Veerdijk voor een periode van 5 jaar huren voor Fl.1000,- per jaar. [de exploitatiemaatschappij Saenden behoorden aan de firmanten van Bloemendael & Laan]

VCD 29-1-1925. Men besloot tot overplaatsing van de werf Zaandijk naar de werf in Wormer. Men biedt de werf Zaandijk te koop aan voor Fl. 10000,-. Om belangstellenden “op het goede spoor te houden” vroeg men aan een architect om arbeiderswoningen voor deze plek te ontwerpen. Aan de neef van directeur Brouwer zou worden gevraagd om de leiding van de werf Wormer op zich te nemen.

Kadertje:

Uit het verkoopboek 1924-1926

Het boek opent met de President Wilson van de Verenigde Zaanlandsche Steenkolenhandel te Zaandam.

Op de helling gehaald, geteerd en sleepbeting gerepareerd.

Arbeidsloon op drie dagen Fl. 23,72, Fl. 29,31 en Fl. 12,94

Hellinggeld incl. windersloon Fl. 12,-

Splitpen Fl. 0,50

18 liter koolteer Fl. 13,34 zuurstof/carbid Fl. 2,-

etc totaal Fl. 103,67

Schipper J.Aafjes Wormerveer; januari 1924: reparatie m.s. Antje o.a. nieuwe mast Fl. 203,18

april 1924 Antje weer op de helling. Deur gerepareerd.

Oktober 1925 staaldraad uit schroef gehaald Fl. 7,35.

VCD 26-3-1925. Pielkenrood vond de koopsom van Fl.10000 voor de werf achter de kerk te hoog. De neef van directeur Brouwer voelt niets voor een functie bij de ZSM. Men besloot en advertentie te zetten in weekblad Schuttevaer voor een werfbaas.

AVA 9-6-1925 besluit tot verkoop van de werf Achter de kerk aan de firma Duis &Co. Te Zaandijk, met uitzondering van een strook langs het water en van een stuk grond met een loods er op, voor Fl. 7400,- De koper krijgt een lening van Fl. 4250, met een looptijd van 5 jaar en een rente van 5%. Het stuk grond met de loods wordt verkocht voor Fl. 1500,-.



De werf in Wormer

VCD 21-7-1925. De werf Wormer is volop in bedrijf. Alles is echter versleten.

Een nieuwe technisch directeur

VCD 1-12-1925 DE heer H.Brandsma uit Franeker biedt zich aan als directeur. Hij heeft men zijn broer een werf. De directie van de ZSM gaat hem bezoeken.

VCD 21-1-1926. Men heeft een bezoek gebracht aan Brandsma in Franeker. Hij is 44 jaar en wil zijn positie verbeteren. Hij kan op 1-1-1927 aan de slag voor Fl. 50,- per week, een aandeel in de overwinst en gratis wonen in de bedrijfswoning. Hij krijgt Fl. 100,- verhuiskosten.

Pielkenrood kan het restant van de werf Achter de kerk kopen voor Fl.2000,-. Hij biedt fl. 1650,-.

VCD 25-1-1926. technisch directeur Brouwer wordt bedankt voor zijn werk als directeur. Hij zal een pensioen van Fl. 1000,- per jaar krijgen. Hij heeft aangeboden de nieuwe directeur nog enige tijd te begeleiden. Er is zelfs even sprake van een gedelegeerd commissariaat.

VCD 14-12-1926. Directeur Brouwer wordt formeel ontslagen per 1-1-1927 en Brandsma aangesteld.

VCD 19-7-1927 plan tot inrichting van motorenherstelplaats vanwege de toename van het aantal motorboten. Kosten verbouwing Fl. 5420,- kosten machines Fl. 4500,- financiering door obligatielening van Fl. 10000,-

JAVA [pm datum] onaangename discussie vanwege allerlei bemerkingen van de technisch directeur Brouwer. Zijn alternatieve plan wordt afgestemd. Het voorstel van notaris Walig voor de obligatielening wordt goedgekeurd. De nieuwe directeur Brandsma wordt voorgesteld. Directeur Vis deelt mede dat de obligatielening al bijna is vol getekend.

VCD 28 maart 1928 T.Woudt wordt voorgesteld als chef van de motorenherstelplaats. Hij werkt nu als zodanig bij de werf van Teer en is zeer gezien bij de cliëntèle. Commissaris P.M.Duyvis heeft hem nog als werknemer in zijn machinefabriek gehad. Brandsma vindt dat er te veel oude mensen op de werf werken en stelt voor ze een pensioen van Fl. 10,- te geven. Het voorstel wordt aangehouden. Dan komt de slechte verhouding tussen Brouwer en Brandsma ter sprake. Dat wordt betreurd. De heer Brandsma wordt de raad gegeven, zoo min mogelijk hiertegen in gaan, daar Brouwer in deze toch niet is te veranderen.

VCD 25-7-1928 De heer Brandsma maakt de opmerking dat het gewenst zou zijn, dat wij een ziekenfonds voor ons personeel zouden hebben, hetgeen door de vergadering ook zeer wenschelijk wordt geacht. De heer P.M.Duyvis gaf de directie in overweging zich hierover met de firma D.Goedkoop Jzn te verstaan, die een goede regeling met zijn personeel heeft getroffen. [de firma Goedkoop was de motorenfabriek Kromhout]

VCD 25-10-1928 In bespreking een voorstel van W.Smit te Zaandam om een maatschappij voor dekschuitenverhuur op te richten. Men voelt er niets voor een concurrent te steunen. Werknemer D.Kruiver is 25 jaar in dienst en krijgt Fl. 25,- en een taart.

VCD 3-4-1929 de brutowinst over 1928 is Fl. 10502,11

Hier gaat af de vergoeding voor:

Mw Brandsma Fl.300,-

Hr Brandsma Fl. 400,-

J.C.Vis Fl. 550,-

R.Cammenga Fl. 150,-

T.WoudtFl. 50,-

J.Beudeker Fl. 50,-

P.M.Duyvis pleit voor een pensioenfonds. Het idee wordt nog niet overgenomen. Wel wordt een deel van de winst in het hulpfonds gestort. Dat hulpfonds staat nu op Fl. 5900,-

VCD 18-7-1929 Bloemendael & Laan (Mij. Saenden) wil de werf in Wormer verkopen voor Fl. 28000,- Er is aarzeling. Walig zal op onderzoek gaan in Wormer.

VCD 30-7-1929 de vraagprijs voor de werf in Wormer is veel te hoog omdat er een groot weiland bij zit, waarop geen woningen gebouwd mogen worden. Men wil wel opnieuw huren voor 5 jaar met recht van koop voor Fl.10000,-

VCD 16-10-1929 Mij. Saenden (B&L) accepteert het bod niet. Huur is alleen mogelijk als er op 31-12-1929 nog geen koper is.

VCD 6-11-1929 De werf Wormer komt in publieke veiling. D.Oosthuizen te Wormerveer wordt gemachtigd namens de ZSM te bieden. Zijn maximum was Fl. 12500,- voor werf en pakhuis Duifje. [In Wall Street zou enige dagen later de aandelenbeurs crashen]

VCD 4-12-1929 De werf Wormer is gekocht voor Fl. 12380,-. Commissaris Walig verleende de ZSM een hypotheek van Fl. 10000,- voor 5 ¼ % per jaar. Het bestuur zal de rest bijpassen. Er wordt een herinrichtingsplan voor de werf gemaakt.

VCD 29-4-1930 de commissarissen gaan niet akkoord met de vergoeding der directeuren.

VCD 8-5-1930 voor de modernisering van de werf Wormer en de werf Czaar peter is Fl.10000,- nodig. Men besluit tot uitgifte van aandelen voor de financiering. Men besluit Jacob Jan Vis Jr te polsen voor de functie van administrateur. Er wordt de loftrumpet over hem gestoken.

JAVA 15-5-1930 men wilde Fl.40000,- aan nieuwe aandelen uitgeven. De aandeelhoudersvergadering zal grote problemen. Men kreeg een machtiging voor een hypotheek tot Fl. 25000,-.

De economische crisis slaat toe

VCD 11-2-1931 hypotheek Fl.2500,- a 5% met Fl. 500,- aflossing per jaar opgenomen bij Spaarbank Zaandam.

Slap in zaken. Een belangrijk gedeelte van het personeel wordt ontslagen. Men is in gesprek met de gemeente Zaandam over subsidie om niet nog meer personeel te moeten ontslaan. Commissaris P.M. Duyvis & Co. heeft een pensioenregeling ontworpen.

VCD 5-5-1931 winst over 1930 bedroeg Fl. 9920,52

VCD 21-5-1931 Mw Brandsma is overleden. Zij deed de administratie. Besloten wordt om Jacob Vis jr aan te nemen op een salaris van Fl. 1500,-. Aan de heer Brouwer zal worden medegegeeld dat wegens de slechte tijden zijn pensioen mogelijk naar beneden gaat. P.M.Duyvis begint aan de inrichting van het pensioenfonds.

VCD 27-10-1931 nieuwbouw is uitgesloten. Er werkt 30 man in de reparatie.. Men is hierover nogal tevreden.

VCD 22-4-1932 omzet 1931 was 50% van 1930. De winst is Fl. 1283, 72 ½ . De directeuren willen dividend uitkeren omdat er, behalve in 1905, altijd dividend is uitgekeerd. De commissarissen willen reserveren en willen volledig afschrijven. Na volledige afschrijving blijft er Fl. 103, 25 ½ over die in het hulpfonds is gestort.

VCD 11-4-1933 In 1932 is een verlies geleden van fl. 7483,18. Vier aandelen zijn overgeschreven van A.J. van Wessum op de heer Jan Goedkoop van de Kromhout motorenfabriek. Kromhout zorgt voor veel werk. Men wil proberen hem als commissaris te krijgen.

VCD 15-6-1933: De motortankboot voor Pieter Bon is klaar. Er is geen werk meer onderhanden. Men wil overgaan tot een loonsverlaging van 10%. Directeur J.C.Vis heeft reeds Fl. 10000,- voorgesloten vanwege een gebrek aan kasmiddelen. Er worden breedvoerige besprekingen gevoerd over het voortbestaan van de ZSM.

Besluiten:

1. alle lonen, ook van de directie, worden met 10% verlaagd.
2. de pensioenen worden met 1/3 verminderd.
3. voorzitter Walig stelt Fl.1000,- om de lonen a.s zaterdag te betalen.
4. de directie gaat opzoek naar kasmiddelen.

Jan Goedkoop wil geen commissaris worden omdat hij zijn handen vrij wil houden ten opzichte van de werf. Men besluit W.Meyling te vragen. [Meyling was directeur van machinefabriek P.M. Duyvis & Co]

VCD 30-8-1933: Mededelingen over onderhandelingen met de metaalbewerkerbond. Zij willen 5% verlaging nu en 5% later. Het werd 7% nu en 3% later. De commissarissen J.J.Duyvis, W.Meyling en Coenraad Honig lenen de ZSM kasgeld. Er was weer wat lonend werk aangenomen; een motorbootje voor een zuivelfabriek in Friesland.

VCD 31-10-1933: De ZSM kan zonder steun van derden niet aan haar financiële verplichtingen voldoen.

VCD 30-5-1934: er was over 1933 een groot verlies geleden van Fl. 7254,14. De directie wil een reorganisatie. Pieter Bon heeft opdracht gegeven voor de bouw van een nieuwe tankboot. Er is weer reparatiewerk. Na veel discussie gaan de commissarissen akkoord met een reorganisatieplan, mits de directie er in slaagt nieuwe aandelen te plaatsen.

BAVA (Buitengewone vergadering van aandeelhouders) 27-11-1934: goedkeuring voor een hypotheek van Fl. 5000,- a 6 ¼ % per jaar op de schepen Risico I en Zaanlander I

Kadertje

Uit het boek kostprijsberekening PA 0146 inv. No 5d
10-4-1934

kostprijs 2 motorsleepboten 12 mtr Hr Wals Landsmeer
kostprijs casco Fl. 3815,- waarvan arbeidsloon Fl. 2000,-
kostprijs 80 pk Kromhout motor Fl 5100,-
vraagprijs Fl. 9100,-

24-7-1936

vuurgang cacao fabriek Moriaan Wessanen Fl. 75,- winst Fl. 20,-

4-8-1939

motorkustvaartuig Wagenborg Groningen
kostprijs Fl. 47100,-
materiaalkosten Fl. 9900,-
arbeidsloon Fl. 13000,-
winst Fl. 4900,-

8-12-1933

ijsbreker J.Veldhuizen Zaandam
kostprijs Fl. 1050,- aangeboden voor Fl. 1100,-

26-7-1935

oliebakken voor N.V. lakfabriek & Exportmaatschappij v/h Jacob Vis Pz
3x fl. 3330,10

24-1-1939

motorboot directieboot NASM (de Holland Amerika Lijn) ontworpen door H.W. de Voogd
Haarlem
kosten Fl. 18000,- winst Fl. 1800,- aanbiedingsprijs Fl. 19800,-

10-4-1948

Barkas N.V. Surinaamse Houtbedrijven Zaandam
Fl. 16490,- winst 15%

24-1-1933

twee ijzeren schuithuizen voor de firma Stadlander & Middelhoven

16-11-1933

lijst met inschrijvingen voor een nieuwe brug bij Rustenburg.
Groot verschil tussen hoogste inschrijver Fl. 14375,- en laagste , Fl. 7863,- . ZSM staat niet op het lijstje.

VCD 24-4-1935 : schriftelijk bericht van P.M.Duyvis Jr dat zijn vader wegens gezondheidsredenen stopt als commissaris.

Een redder uit Friesland

JAVA 15-5-1935: D.J.Koopmans van Koopmans meelfabrieken in Leeuwarden is bereid om commissaris te worden. Ook zijn zwager is bereid commissaris te worden. Koopmans wordt gekozen. Wegens het ontbreken van quorum wordt geen besluit genomen over de reorganisatie.

VCD 21-6-1935: Koopmans wordt welkom geheten. Koopmans had gedacht dat voor zijn aantreden de reorganisatieplannen aangenomen waren. Hij wil de winstdeling na afschrijving wijzigen. Koopmans deelt ook mede dat directeur Vis aftreedt ten gunste van zijn zoon. Hij wil verder als commissaris.

VCD 19-7-1935: Koopmans wil afschrijving op de aandelen tot 90%. De overwinsten kunnen in een fonds winstbewijzen.

BAVA 2-10-1935:

1. ontslag directeur J.C.Vis
2. benoeming van J.C. Vis jr tot directeur
3. benoeming van J.C.Vis tot commissaris.

VCD 30-12-1935:

De nieuwe aandelen zijn geplaatst: D.J.Koopmans 5, G.N.Snuif 2, W.Meyling 2, J.C.Vis 2, N.A.A.Crok, A.A.Crok 1, Conraad Honig 2 (hij is inmiddels overleden)
Mw J.N.Vis-Dekker zegt de hypotheek op de werf Wormer op omdat de ZSM de aflossingsplicht niet nakomt. En de waarde van de werf is gezakt beneden de resterende hoofdstom van de hypotheek. Er wordt besloten tot een aanbod tot aflossing van de hypotheek tot de huidige waarde.

VCD 23-4-1936: Mw Vis-Dekker verlangt een borgstelling van het bestuur.

VCD 4-11-1936: D.J.Koopmans biedt en hypotheek aan op de werf Wormer voor Fl. 6500,- 4 ½ % met Fl. 250,- aflossing per jaar.

VCD 21-4-1937: winst over 1936 is Fl. 3954.21

VCD 20-10-1937: Sleepboot Risico I geeft veel problemen advies tot verkoop voor Fl. 4000,-

VCD 16-2-1938: Voorstel voor dividend van 10% Directeur Brandsma is bang dat dit een verkeerd signaal is naar de schippers. En er drieen looneisen van 7 ½ %. Koopmans stelt daarom een dividend van 4 % voor.

De werf in Wormer leidt verlies. Het was niet gelukt deze te verkopen aan papierfabriek van Van Gelder Zonen N.V. in Wormer. Men probeerde vervolgens de werf aan een veembedrijf te verkopen. Er werd een besluit genomen om voor Fl. 69000,- de een tankboot te bouwen voor oliefactorij Pieter Bon in Zaandam.

VCD 9-3-1938: begin van de bouw van een motorkustvaartuig van 420 ton voor J. de Vries in Groningen.

VCD 21-11-1938: Op de tankboot voor Pieter Bon is een verlies van Fl. 2400,- geleden. De werf in Wormer leidt nog steeds verlies. Men wil van de papierfabriek van Van Gelder Zonen N.V. in Wormer een garantie dat al het reparatiewerk aan de vloot van de fabriek op deze werf wordt uitgevoerd. [NB van Gelder was met haar uitgebreide vloot van dekschuiten, kolenbakken en sleepbootjes waarschijnlijk de grootste klant van deze werf] Commissaris D.J. Koopmans financierde de bouw van het kustvaartuig voor.

De werf in de tweede wereldoorlog

JAVA 24-8-1940: Aan de aandeelhouders wordt een gedenkboekje uitgereikt vanwege het 40 jarig bestaan. Frans Verkade en Meidert Honig willen geen commissaris worden. W.Meyling wordt benoemd.

VCD 12-3-1941: in bespreking zijn uitbreidingsplannen. Het terrein en opstallen van de werf Conrad aan de Voorzaan zijn gekocht door Simon de Wit en de Nederlandse Balast maatschappij. Andere opties zijn een terrein bij de Zaanse Schans, een terrein in het noorden van Wormerveer of demping van 1500 m² water van de Zaan bij de werf Czaar Peter. Er moeten dan een nieuwe loods, een nieuwe kraanbaan, een torenkraan en twee hellingen worden gebouwd. De totale kosten worden geraamd op Fl. 120000,-

JAVA 26-3-1941: het dividend over 1940 wordt vastgesteld op 10%

VCD 26-3-1941: Statutenwijziging; het maatschappelijk kapitaal wordt gesteld op Fl. 200000,- . Houthandel William Pont in Zaandam zal worden gepolst om deel te nemen in het aandelenkapitaal. Er zullen prijsopgaven worden gevraagd voor een torenkraan.

VCD 9-5-1941: Er werd besloten om bij Hensen in Rotterdam een torenkraan te kopen, omdat dit bedrijf alle werven in Nederland van kranen had voorzien.

VCD 22-11-1941: Ook uitgenodigd was de heer A.L.Bauling. wegens ambtsbezigheden kon hij niet aanwezig zijn.

Het plan voor de bouw van een nieuwe werf bij de overgang van de Voorzaan naar het Noordzeekanaal is afgewezen. Ingenieur Wolterbeek wilde wel, als er maar geen schepen werden gemeerd op het Noordzeekanaal. Maar hoofdingenieur Redeke van Rijkswaterstaat wijst industrievestiging hier af. Er wordt besloten de werf Czaar Peter uit te breiden. De kosten zullen Fl. 150000,- bedragen. De elektrische torenkraan wordt begroot op Fl. 30000,-. De Duitse Kriegsmarine verlangt een bankgarantie voor de ontvangen termijnen van de twee in aanbouw zijnde "fährrame". Het salaris van de directeur bedroeg Fl. 2600,- per jaar en Fl. 1000,- gratificatie.

VCD 23-9-1942: De bezetting van de werf bestaat voornamelijk uit werk voor de Duitse Wehrmacht, inbouw van gasgeneratoren en diverse reparaties. De uitbreiding van de Werf Czaar Peter wordt voorlopig uitgesteld. De torenkraan wordt in eigen beheer gebouwd. Op de werf Wormer worden een nieuwe loods en nieuwe reparatiehellingen in gebruik genomen.

VCD 10-2-1943: De kustvaarder van 540 ton voor A.L. Bauling wordt in de sleeptank beproefd. [n.b. Bauling is ook commissaris]
Ook de Ponza voor de houthandels van William Pont en Simonsz wordt onderworpen aan sleepproeven. Deze heeft 75% minder weerstand en 40 % minder kracht nodig als het schip dat voor Simonsz bij de werf Stapel is gebouwd.



Ponza

Grote uitbreiding na de oorlog

VCD 3-6-1948: De werf blijkt te klein voor de moderne kustvaarders. De werf wordt vergroot.

JAVA 23-6-1948: er zijn drie lichters voor Afrika gebouwd en twee vletten voor Rijkswaterstaat. Er is een kustvaartuig van 845 ton in aanbouw.

In 1948 zijn twee kustvaartuigen afgeleverd. Er is er nog een in aanbouw voor Finland.

VCD 19-12-1951: Besluit tot pensionering van H.Brandsma, de technisch directeur die 25 jaar geleden is aangetreden en die de werf heeft gemoderniseerd.

JAVA 27-5-1952: Dr G.N. Honing (directeur stijfselfabriek de Bijenkorf) treedt af als commissaris. Hij wordt opgevolgd door ir H.Buter, technisch directeur papierfabriek van Gelder Zonen in Wormer.

VCD 29-5-1952: De raad van commissarissen bestaat uit Ir J.W.Meijling, D.J. Koopmans, Ir H.Buter, J.Vis en A.L.Bauling

VCD 22-10-1952: een verdere uitbreiding van de werf Czaar Peter is niet zinvol vanwege de beperkte afmetingen van de Wilhelminasluis in Zaandam.

VCD 17-11-1952. Er is een order voor een Braziliaans korvet
Aanvragen voor bouw van

- HKS de Hoop
- 2000 tonner voor Finland
- Amerikaans yacht met 2x 1000 pk motoren kosten Fl. 2 miljoen “schijnt serieus”.
- 12 3000 tonners voor Brazilië. Hiervoor wordt samenwerking met anderen gezocht.

Ir H. Buter wordt tegen zijn zin, voorzitter van de raad van commissarissen.

VCD 11-5-1955: mogelijke uitbreiding werf Czaar Peter met een haven tussen de ZSM en de pakhuizen van het Zaans Veem.

Plan Achtersluispolder; grondprijs van Fl. 11-12 per m² een andere mogelijk is de overname van de werf Kraayer N.V.

VCD 25-10-1955: de onderhandelingen met het Zaans Veem zijn afgesprongen. De bouw in de Achtersluispolder zou in 1956 kunnen beginnen. Er is daarvoor wel een grote uitbreiding van het kapitaal nodig. Commissaris Bauling heeft er bezwaar tegen dat de aandeelhouders in de oude werf worden opgezadeld met het risico in de nieuwe werf. President-commissaris Buter wil de nieuwe werf geleidelijk uitbouwen zodat het risico wordt verkleind.

Men heeft alvast een torenkraan besteld bij P.M. Duyvis & Co. en betonpalen voor helling en kraanbaan.

VCD 24-4-1956: Het terrein in de Achtersluispolder is 50000 m² en zou goed aansluiten op de werf Kraayer. Ir Buter heeft van A. de Beer, directeur van werf Kraayer, de uitnodiging om eens te komen kijken. Men overweegt een lening bij het industrieschap. De directie begroot de kosten van de nieuwe werf op Fl. 1,7 miljoen. Commissaris D.J. Koopman adviseert uit te gaan van Fl. 2 miljoen.

VCD 30-5-1955: na advies van de Twentsche Bank en na ampele overwegingen wordt besloten geen beursnotering aan te vragen.

VCD 4-7-1956: weer discussie met het Zaans Veem over de panden Grote Kaar, Kleine Kaar en Japan. Hiervoor zijn voor het Zaans Veem fiscale manipulaties nodig.

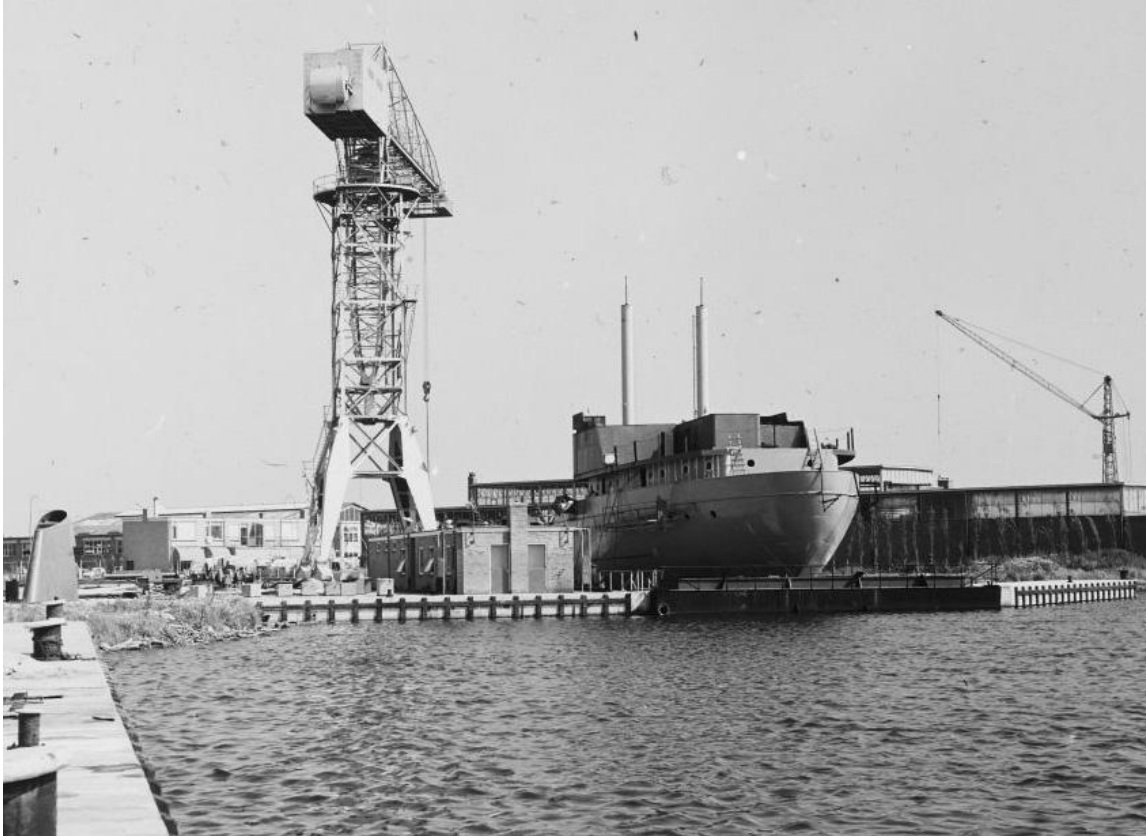
Bezoek aan werf Kraayer: er is geen bereidheid tot samenwerking.

Rondvraag; er wordt een vierde schip voor rederij Spoorhout gebouwd. Aanvraag van Brazilië voor bouw van 20 schepen. Er is informatie gevraagd voor de bouw van een hospitaalschip voor Arabië.

Een nieuwe werf in de Achtersluispolder

CV (Commissarissen vergadering) 16-2-1958: Gemeente Zaandam wil de werf Wormer kopen. De overname is een ruiloverdracht met 8200 m² grond in de Achtersluispolder. De gemeente Zaandam betaalde 30% boven de taxatiewaarde om zo voor de ZSM de verhoogde erfgoedcanon betaalbaar te maken. De commissarissen gaan akkoord.

Van de gemeente Zaandam neemt men 55800 m² in de Achtersluispolder in erfpacht. De erfpachtcanon is fl. 0.675 per m². Men krijgt het recht de grond later te kopen tegen een vaste prijs van Fl. 13,50 m².



Via de Nesc (Stichting Nederlandsche Scheepsbouw Export Centrale) heeft men drie veerschepen voor Indonesië in aanbouw. Er is een betalingsgarantie via de Nederlandse Crediet Verzekeringsmaatschappij.

Tijdens de rondvraag stelt commissaris Bauling voor om niet meer ad-hoc te vergaderen maar periodiek.

CV 14-4- 1958

Ir de Rooy [marine in 1936 in dienst van marine ; nieuwe lastechniek van O 16 zie : <http://www.go2war2.nl/artikel/660/HrMs-O16.htm>] wordt adviseur in afwachting van zijn benoeming tot commissaris door de vergadering van aandeelhouders. Hij is ook benoemd tot adviseur lastechniek bij Verolme. Daar is geen bezwaar gemaakt tegen zijn commissariaat bij de ZSM.

Zowel de werf Czaar Peter als de werf Achtersluispolder blijven open. Er is angst voor hoge kosten door dubbele voorraden.

Men heeft een “afroepcontract” met Hoogovens over ijzerleveranties. Op deze wijze probeert Hoogovens de werf aan zich te binden.

De werf werkt nog niet met automatische lasapparatuur omdat men nog werk met een plaatdikte van 6mm. De automatische lasapparatuur werkt bij een plaatdikte van 7 mm.

CV 9-5-1958: Men kan slecht contact krijgen met de grote Nederlandse rederijen. De zoon van commissaris Ir de Rooij werkt als ingenieur bij de KPM. Hij zal eens contact met hem opnemen.

Het industrieschap meldt dat werf Haak 10000 m² grond wil kopen naast de nieuwe ZSM werf

CV 9-10-1958: De grondaankoop in de Achtersluispolder is goedgekeurd door de gemeente Zaandam.

Ir de Rooy heeft contact gehad met zijn zoon. De KPM heeft voorlopig geen nieuwbouwplannen.

De heet Vis geeft een uiteenzetting over de HSA, Hollandse Scheepsbouw Associatie. Deze is vijf jaar geleden opgericht door ADM, ASM, De werf de Waal Zaltbommel en de werf van der Werff in Deest. De bedoeling van de HSA was een gemeenschappelijke acceptatie van een Braziliaanse opdracht voor zes schepen. De werkingssfeer was beperkt tot Zuid Amerika; verder warden de leden vrij. De leiding berustte bij Ir Thomsen van de ADM. De geografische beperktheid van het acquisitiegebied is een bezwaar omdat in de toekomst voor 90% afhankelijk zullen zijn van de export. Acquisitie in het buitenland wordt steeds belangrijker. Samenwerking kan op dat gebied tot veel voordelen leiden. De HSA wordt op voorstel van Ir. Thomson geherstructureerd. Het werkterrein wordt de hele wereld behalve Engeland, Scandinavië en Nederland omdat de ADM hier eigen agenten heeft. Ook de reparatie blijft buiten de HSA. Het centraal bureau van de HSA is bureau Vlieger te Amsterdam. Men wil de HSA uitbreiden met een aantal gespecialiseerde werven: Jonker & Stans vanwege de sleepboten, werf de Hoog Rotterdam vanwege de walvisvangboten en de ZSM vanwege de coasters en de mogelijkheid van het bouwen van schepen tot 10000 ton.

De kosten voor de HSA bedragen per jaar Fl. 180000,-, per werf Fl. 20000,-
De commissarissen zijn unaniem voor deelname in de HSA.

CV 26-1-1959: In het kader van de samenwerking binnen de HSA zal de ZSM een aantal dubbele bodemsecties leveren aan de ASM voor een nieuw schip voor de Hollandse Stoomboot Maatschappij.

Ir Buter wordt gedelegeerd commissaris vanwege de uitbreiding van de taken. Er wordt besloten tot een vaste vergoeding voor de commissarissen en tot een vergaderfrequentie van 6 x per jaar.

CV 10-4-1959: Men wil graag het terrein van de werf de Beer in erfpacht nemen. De arbeidsmarkt is zeer krap. Men gaat naar één vrije zaterdag per vier weken.

CV 9-6-1959: De veerschepen voor Indonesië kosten per stuk 5 miljoen gulden. De winst per schip is 1,5 miljoen gulden.

Men denkt er over om de werf Czaar Peter in zijn geheel over te plaatsen naar de Achtersluispolder.

Vanwege de hoge belastingtarieven stelt president commissaris Buter voor om hem in natura te betalen. Hij wil graag een auto die via inhoudingen wordt afgelost.

CV 4-9-1959: Er is een discussie of men zich moet wapenen tegen een onvrijwillige overname zoals Duyvis met oliefabriek de Toekomst heeft gedaan.

Men heeft de werf Czaar Peter voor Fl. 765000,- te koop aangeboden aan stijfselfabriek de Bijenkorf en later aan oliefabriek Duyvis.

CV 4-11-1959: Aankoop van een mobiele Nelcor kraan bij Nellen in Rotterdam.

De directeur heeft gesproken met het industrieschap Zaanstreek. Indien het lateraalkanaal niet doorgaat, wil het industrieschap het vrijkomende terrein als industrieterrein verkopen.

De ZSM bestaat 60 jaar. Het personeel krijgt een gezellige avond in de Snip en Snap revue. De directie en commissarissen gaan het ook vieren in hotel de Wippselberg in Gelderland.

CV 11-12-1959: De prijzen van de HSA orders zijn te laag. Er waren in 1959 600 aanvragen bij de HSA, waarvan 200 serieus.

Er is een film gemaakt door Koppens en Laan over 60 jaar ZSM.

Directeur Vis is voor de HSA naar Manilla geweest. Het probleem is de financiering. Men zoekt samenwerking met VMF (De Verenigde machinefabrieken Stork en Werkspoor)

CV 21-2-1960: Op 1-4-1960 worden de drie Canadese pulpwoodcarriers opgeleverd. Werf Czaar Peter zou zonder werk komen; daarom warden er rompen gebouwd voor kotters in opdracht van scheepswerf Seymondsbergen in Amsterdam.

De directie wil 60% loonsverhoging.
Commissaris Koopmans antwoord dat privé vermogensverwerving niet mogelijk is bij het huidige fiscale regiem. Hij adviseert betaling in aandelen op voordelige voorwaarden.

CV 9-6-1960: Men denkt aan een reparatiewerf aan de zuidzijde van de insteekhaven in de Achtersluispolder als de verbreding van het Noordzeekanaal klaar is.
Men is nog steeds bezig de gronden van de werf de Beer te verwerven.

VCD 9-11-1961: plannen tot verkoop van de werf Czaar Peter aan de papierwarenfabriek Klaas Schenk en aan ASD farmacie

VCD 12-1-1962 Arbeidsmarkt in Zaandam was gespannen. Ideco [jk Indeco Coignet?] wil Portugezen aannemen. Ronselaars bieden mensen aan.

De heer Bauling vraagt zich af hoe dit arbeidsprobleem is op te lossen en vraagt de mening over het aantrekken van vreemde arbeiders zoals als bij de textielfabrieken in Twenthe. Uit het antwoord van de directie: "Bovendien kunnen deze mensen die meestal uit warme streken komen, geen buitenwerk in de koude op de scheepswerf doen."

[nb in 1961 was er een SER advies over het inlenen van arbeidskrachten]

Pinksterdrie wordt afgeschaft

VCD 22-1-1964: Pinksterdrie wordt afgeschaft. De OR is node akkoord.

CV 21-12-1964: Fusie maakt weinig kans door problemen in scheepsbouw. In Japan vooral verticaal geïntegreerde concerns

Poging tot gezamenlijke inkoop met IJsselwerf en ASM van brandsnijmachines

Voor bouwno. 506 en 507 is aanvullende financiering via Nesec nodig.

Wegens ziekte directeur neemt commissaris Buter de dagelijkse leiding van de werf in handen. Buter krijgt hetzelfde salaris als Vis.

Verlies op bouwno 501 = Fl. 606000,-

Winst op Veronica (de voormalige trwaler Norderney) is Fl. 196000,-

De heer Bauling heeft ee kandidaat nieuwe directeur. Een 38 jarige scheepswerktuigkundige die nu bedrijfsleider is bij Papierfabriek Vroomen. Hij heeft een scherp economisch inzicht. Om de reparatiecapaciteit optimaal te benutten zou en tweede droogdok van 3000 ton nodig zijn. Mar er is geen ruimte voor.

Er wordt een fors verlies geleden op de bouw van sleepschepen omdat veel meer staal is gebruikt dan was negroot door de tekenkamer.b

BAVA 5-1-1965: Directeur is ziek. Adj. Directeur is ziek geweest en moet het kalmer aan doen. Toestemming dat commissarissen de leiding nemen.

Nieuwbouw is niet lonend. Het reparatiebedrijf bestaat pas twee jaar en heeft nog geen vaste klanten.

CV 23-21965: Onzekerheid over ziekte van directeur Vis. Gesprek met sollicitanten; weinig reactie uit scheepsbouwwereld. Men wacht nog een half jaar. Wel een goed gesprek geweest met van den Abeelen.

Er wordt een personeelschef aangesteld.

Accountant adviseert strakkere werkplanning. Om leegloop te voorkomen is een goede organisatie nodig. Werf de Beer is failliet. Er is mogelijk een Engelse koper die 1,5 miljoen zou willen betalen. ZSM heeft een vordering van Fl. 150000,- Kosten HSA 190000,- men is ontevreden over het nut; weinig hulp bij problemen, bijv. incasso.

De reparatieafdeling zou een uitgebreide bankwerkerij nodig hebben. Men kan nu vooral cascochade repareren.

CV 6-4-1965: De werkelijke uren bij nieuwbouw verschillen steeds van de begrootte uren omdat vroeger de vakmensen het transport deden en nu doet een aparte transportploeg dat. De heer de Jong is hoofdnieuwbouw en Siertsema hoofd reparatie.

Er is een viermast schoener in reparatie.

De ZSM is te duur voor het onderhoud van een sleepboot Wijsmuller. Die ging naar werf Welgelegen in Harlingen. Over 1964 wordt een verlies van Fl. 850000,- geraamd (incl. fl. 350000,- afschrijvingen). Directeur Vis is weer voorzichtig begonnen aan zijn taak.

CV 27-41965: Directeur Vis begint weer, maar Buter maakt reorganisatie af op het terrein van budgettering, werkvoorbereiding en werkplanning. De Twentsche Bank is wat huiverig over het gevoerde financiële beleid. Buter is nog bereid een jaar langer aan te blijven als gedelegeerd commissaris. Hij doet vooral de financiële zaken. De liquiditeit is krap.

Adj. Directeur de Jong heeft een shelterdek schip van 1250 ton ontworpen. Er is veel belangstelling voor. Financiering is een probleem. Deelname samen met Wekspoor stuit af op de liquiditeitspositie. Er is nog geen nieuwe directeur gevonden. Men zoekt oa.a via Nesec

AV 28-7-1965: Financiële tegenvaller op Visby is door Loonexplosi. Uit de presentielijst blijkt dat aandeelhouders zijn Buter 94 aandelen, J.Vis J.Czn 152 aandelen, J.Hageman Zaanam 261 aandelen, mw M.Hoorn- v/h Kaar Zaandam 25 aandelen, G.J.Tieman Amsterdam 40 aandelen, G.J.H.Tieman Heemstede 36 aandelen.

CV15-10-1965: Er zijn dringend orders nodig. Men is in gesprek met rederij Nautiek en met Spliethoff. Men is bezig om te kijken of metaalbedrijf van Breugel in Utrecht overgenomen kan worden. Directeur de Graaf van Hotel Oud-Wassenaar is aandeelhouder in de ZSM en commissaris bij van de Breugel. Holding Kok en van Breugel willen wel van bedrijf dat o.a

silos bouwt. De ZSM vaak onderaannemer. Overname zou gedeeltelijk in aandelen ZSM zijn.

Onderhanden werk;

5 cementsilos voor van den Breugel

Dekhuizen voor Verschure

Bij reparatie wat vaste klanten zoals Wijsmuller en Bos&Kalis

Bouwno 507 3000 tonner voor Denemarken.

CV 16-12-1965: Accountant van N.V. metaal van Breugel wil geen handtekening onder de jaarstukken zetten. De vraagprijs is ook veel te hoog.

Via de HBU is door een onbekende een bod gedaan op alle aandelen ZSM. Betaling in contanten.

Het passagiersschip Regina is verbrand. De kapitein is om het leven gekomen.

CV 26-1-1966: Order drie schepen rederij Nautiek Total Fl. 7830000,-

Serco heeft orders voor Fl. 900000,- Stassen, oud-directeur van N.V. Metaal van Breugel, wordt directeur van Serco. N.V. Metaal van Breugel is overgenomen voor Fl. 175000,-

De potentiële koper heeft nog steeds interesse de werf te kopen en voort te zitten als reparatiewerf.

Buter wijst op de grote stille reserve in werf; de grond.

Buter draagt drs S.Boomsma voor als directeur; hij is econoom bij VGZ maar wil daar weg.

Siertsema is volgens de commissarissen een probleem omdat hij niet kan leiding geven. Hij is wel goed in acquisitie.

CV 17-31-966: ABN adviseert alleen met cliënt van HBU te praten als naam bekend is.

Verder advies aandelen op naam te stellen, beperking van het aantal aandelen per aandeelhouder en het instelleneen administratiekantoor.

Gesprek met Boomsma. De Jong wordt benoemd tot technisch directeur.

De Jong en Vis zullen een gesprek hebben met van Abbeele.

Werk de Beer is nu van N.V.Maybank. Werk uitbreiding kan in die richting. Niet richting scheepswerf Haak.

De commissarissen krijgen naast hun jaarlijkse beloning van Fl.1000,- ook een onkostenvergoeding van Fl. 1000,- Daar heeft de fiscus geen moeite mee.

CV 5-7-1966: er is een gesprek geweest met Siertsema. Vis vindt hem wel geschikt als directeur. De commissarissen niet. Boomsma is benoemd tot procuratiehouder..

AV 27-7-1966: De werf heeft 175 werknemers. De Jong, al 25 jaar in dienst, wordt benoemd tot technisch directeur. Vergoeding commissarissen wordt fl. 2500,-

CV 27-7-1966: Buter verklaart dat het enige criterium wat de commissarissen en aandeelhouders van de nieuwe technisch directeur moeten stellen is het maken van winst. De Jong presenteert een plan voor uitbreiding van de werf. Men moet dan wel het terrein van Maybank (voormalige werf de Beer) verwerven.

Eerste plannen uitbreiding van de werf

CV 12-10-1966: Gesprek met gemeente Zaandam; verwerving terrein Maybank ligt ingewikkeld en gevoelig.

Siertsema is op acquisitie geweest in Scandinavië. Eigenlijk is dit een HSA taak. Bij nieuwbouworders zijn de Nederlandse kredietfaciliteiten onvoldoende. De Jong heeft voor de uitbreidingsplannen naar de Appledore Shipbuilding gekeken. Fase 1 nieuw magazijn en werkplaats. Kosten fl. 450000,- Het staal komt per auto. Er moet nog wel een financiële onderbouwing van de nieuwbouwplannen komen.

Er is een tekening met 2 pieren

CV 8-2-1967: HSA gaat samen met bureau Vlieger een nieuwe acquisitieorganisatie opzetten.

CV 14-4-1967: Winst 1966 fl. 45500,- na afschrijving op aandelen. Voor Serco is dit nog fl. 35.500,-. Siertsema gaat mogelijk werken in de acquisitie voor HSA. Buter vindt hem nog steeds niet geschikt als directeur.

CV 29-5-1967: Accountant wijst op steeds grotere kosten van onderbezetting.

Buter vindt top te zwaar: 2 directeuren, 1 econoom, 2 procuratiehouders.
Boomsma is probleem.

CV 20-7-1967: De heer Vis is opnieuw ziek. Boomsma krijgt nu meer ruimte.
Analyse waarom order van Suriname naar Amels ging.
HSA had iemand naar de West moeten sturen. Maar men zag Siertsema niet zitten.

CV 26-10-1967: De heer Vis is opnieuw ziek. Op advies van dokter geen dagelijkse leiding meer. Wil stoppen als directeur en doorgaan als adviseur. Zijn voorstellen zijn te duur.
Men stelt voor vervroegde pensionering + WAO.
Over 1967 wordt een verlies van Fl. 405000,- verwacht Slechte uitkomst verbouwing Noorse trawler SØrfold veel te duur uitgevallen. Veel conflicten met de Noorse reder en zijn bank in Bergen.
Er moet worden gereorganiseerd.
Ook HSA wordt gereorganiseerd. Conflicten met Ir de Vlieger.
Nieuwe organisatie Raad van Beheer met dagelijks bestuur. Ir Vlieger wordt freelance verkoper voor HSA. De Jong van ZSM komt in DB HSA. Van Deventer wordt directeur HSA.

Leegloop wordt bestreden met werk voor NDSM, ADM, Hoogovens etc
Weinig reparatiewerk omdat veel coasters zijn opgelegd.

CV 6-12-1967: Besluit tot vervroegd pensioen heer Vis
HSA functioneert nog niet naar behoren bij het binnen halen van nieuwbouw orders

CV 8-2-1968: Pensionering Vis. Aanvulling op WAO etc en doorbetaling pensioenpremie.
Kost fl.10000, p.j voor ZSM.
HSA heeft Sowjet Unie bezocht.
Van den Abbeele wordt aangesteld voor fl. 40000,- per jaar, gebruik auto etc.
Boomsma is geadviseerd om te zien naar ander werk wegens reorganisatie.
Siertsema is met onmiddellijk ontslag gegaan na een "functioneringsgesprek" met waarnemend directeur Buter en directeur de Jong.
Op laatste schip rederij Nautiek is winst van Fl. 100000,- gemaakt
Resultaten Serco zijn beneden de verwachting.

Offertes aangevraagd door:

Halcyon line, Burries Markes (Chemicaliën tankers) , van Ommeren(purse seiners), Vinke & Co (containerschip), Kahn, Danielsen (tanker voor Engeland) . Bij HSA aanvraag voor 5 tot 6 sleepboten voor USSR.

CV 28-2-1968: Van het resultaat over 1967 voor afschrijvingen is niets overgebleven. Er zijn zullen nog voorzieningen voor te verwachten verlies opgenomen moeten worden (bijv. Noorse trawler) Negatieve resultaat van Fl. 400000,- komt hoofdzakelijk door reparatiesector. Nieuwbouw: voldoende opdrachten en toename productief personeel.

AVA 28-2-1968: Vis wordt op de meest eervolle wijze ontslag verleent. A.J. van den Abbeele wordt aangesteld als directeur. Hij heeft gevaren als eerste werktuigkundige en is thans nog werkzaam als adjunct-directeur van Vromen papierfabriek Doetinchem.

Er wordt meegedeeld het resultaat over 2007 zo is, dat er geen dividend uitgekeerd kan worden. Volgens de presentielijst vertegenwoordigt J,Hageman uit Zaandam 255 aandelen S. de Jong te Koog an de Zaan 46 aandelen en J.Vis J.Cz 158 aandelen.

CV 4-4-1968: Order voor zware lading schip voor Kahn (bn 514), zusterschip van bn 511. Contractprijs fl. 2900000,-. De zware spier voor het hijsen van 400 ton moet nog worden ontworpen. Er komt een voorziening om een lading van 500 ton rollend aan boord te brengen. De Ettrick is doorgebrand, de Solent is verbouwd. Een order voor een containerschip is Er zijn nog conflicten met Siertsema over beëindiging van dienstverband; hij is van mening dat dit per 1-11-1968, maar de directie van de ZSM vindt dat dit 1-7-1968 moet zijn. Er zijn 130 werknemers; gemiddelde uurloon is Fl. 14,50.

De directeur van Serco, de heer Stassen, gaat weg omdat hij teleurgesteld is dat hij geen directeur van de ZSM is geworden.

CV 5-6-1968: Nieuwe chef-tekenaar Lucas, komt van bureau Vlieger.

Er is een ontslagvergunning verkregen voor ontslag van Siertsema.

Verlies 1967 door te weinig werk, onderbezetting van personeel, een hoog ziektepercentage en fouten op diverse objecten.

Er moet weer winst worden gemaakt ondanks lage prijzen en personeelsgebrek. Volgens directeur van den Abbeele kan dit alleen via verhoging van de efficiëntie. Dat kan door betere werkvoorbereiding, opleiding, organisatie en communicatie. Vooral opleiding van het lager leidinggevend kader.

Rondvraag: Buter deelt mede dat door het vele rijden voor de ZSM is zijn auto afgereden en claimt hij een nieuwe auto. Die krijgt hij van de commissarissen.

CV 25-7-1968: In de AVA zal worden benadrukt dat de voor het verlies verantwoordelijke functionarissen zijn ontstagen. "In het algemeen kan gesteld worden dat een omhuiging van verlies naar winst zeer moeilijk is en de verwachting mag worden geuit dat we 1968 zonder kleerscheuren eraf kunnen brengen"

Wegens een liquiditeitsprobleem neemt men werk van de NDSM in onderaanneming.

AVA 25-7-1968:

1964 verlies Fl. 700000,

1965 winst Fl. 400000,

1966 winst Fl. 30000,-

1967 verlies Fl. 700000,-

Oorzaak van verlies: incidentele factoren. Reorganisatie moet winstgevendheid herstellen.

CV 27-11-1968: Nieuwbouw voor Borchard & Kahn voor zware ladingschip (bn 515) prijs Fl. 3222000,- gecalculeerde winst Fl. 185000,-

COA onderhandelingen grootmetaal lopen nog; verwachte loonstijging 4-7%.

Om de loonkosten te drukken willen van den Abbeele Joegoslavische medewerkers aantrekken.

Reparatieafdeling is onvoldoende toegerust.

Wef Welgelegen in Harlingen heeft vaste relatie met verzekeringsmaatschappij, en heeft zo'n een vaste stroom orders.

De ombouw van Ettrick tot gastanker voor Geo Gibson is klaar.

Contractprijs Fl. 2900000,-. Meerwerk Fl. 750000,-

Verlies op contractprijs fl. 20000,- winst op meerwerk Fl. 50000,-

De problemen met de trawler Sorfold zijn nu bij de raad voor de arbitrage

Heef deelname in de HSA nog zin?

Laatste jaar via HSA voor 25 miljoen aan orders binnengehaald. Kosten 1 miljoen.

Wil men als werf zelfstandigheid opgeven?

ADM, deWaal en van der Werf: nee.

Directie heeft gesprek gehad met Prof. Langman (van de commissie Langman)

Directie weet dat ze zelf de problemen moet oplossen. Er is een goed geoutilleerde, werf aan groot vaarwater. Slechts 112 man Nederlands personeel. Ere zijn voldoende Joegoslaven beschikbaar. Veel werk moet worden uitbesteed.

Serco metaal; oud-directeur Stassen heeft medewerkers meegenomen naar concurrent, bedrijf Stassen Metaal. Directie ZSM wil wel doorgaan met Serco, hoewel er eigenlijk niets meer over is dan de twee tekenaars.

Een mogelijke order is voor houtschepen voor Zuid Korea. Financiering van nieuwbouw is nog steeds een probleem.

Uitkering faillissement werf de Beer komt op 18%. Huidige eigenaar wil niet meewerken aan grondruil omdat deze ook alleen in kadelengete is geïnteresseerd.

Cv 19-2-1969: Discussie met commissaris van Daalen; uit gegevens die aan commissarissen (perioden overzichten) worden gestuurd blijkt dat dit andere gegevens zijn als bedrijfsgegevens (uren-overzichten). Er moet een administratieve slag gemaakt worden om via een tussencalculatie de stand van zaken te kunnen blijven volgen.

Overzicht tot december 1968 verlies Serco is Fl. 140000,-

Winst nieuwbouw en reparatie Fl. 100000,-

Orders 514 Jumbo, 515 Fairplay (Borchard) 516 Sea Containers

Pm 517 zusterschip 516.

Aanvragen:

- 3 veerboten Indonesie
- Samen met Vuyk 8 tankschepen
- Faroer containerschip

- North Africa lijn (Borchard)
- Andere mij Borchard
- Svea 6 containerschepen samen met de Biesbosch
- Voor 1960 wordt een toename van de liquiditeit verwacht

Er wordt een uurprijs van Fl. 15 gehanteerd.

Buitenlandse arbeiders kosten Fl. 10,- per uur

Op 1 Hollander moeten er twee buitenlandse arbeiders werkzaam zijn om beneden de gecalculeerde loonkosten te komen. Er zijn genoeg Joegoslavische vakmensen beschikbaar, maar het ministerie van Justitie ziet de Joegoslavische tussenpersoon als “duizendpoot”. [een duizendpoot werkt via een koppelbaas] Als pension is hotel De Nieuwe Karssenboom in Zaandam beschikbaar. Het aanbod van Nederlandse arbeidskrachten is heel gering.

Bespreking rapport “Heden en Toekomst”

Organisatieschema met 10 staffunctionarissen wordt aanvaard.

Onduidelijkheid over de functie van de inkoper.

ADM, de Waal en Gebr. Van der Werf treden uit HSA

CV 19-3-1969: Nog een discussie over organisatieschema:

Directie: om in aanmerking te komen voor een rentesubsidie door het rijk moet de werf lid zijn van de stichting Ned. Scheepsbouw Industrie (directeur Prof. Langman) en bereid zijn om het rekeningschema van de stichting per 1 januari 1970 te hebben ingevoerd. Men heeft ook te maken met het College van de Scheepsbouw (voortvloeiende uit de commissie de Keijzer.

Rentesubsidie maakt momenteel 5% van de kostprijs uit.

In Engeland krijgt een reder een subsidie van 20%, ongeacht waar het schip wordt gebouwd.

De rol van de inkoop wordt belangrijk. Moet proberen onder de gecalculeerde prijs in te kopen. Bij inkoop hoort in feite ook het werk van de onderaannemer.

De werf heeft zelf te weinig know-how op het terrein van bijv. elektrische installaties en motoren.

Men gaat in de HSA verder met 6 werven. De ASM wordt gevraagd de HSA te verlaten omdat ze de laatste jaren geen belangstelling hebben getoond. De Vlieger wordt leider nieuwe verkooporganisatie. Werven zullen zelf calculeren.

Vergunning voor inzetten van arbeiders van Jugomontaza blijft uit, omdat het bedrijf wordt gezien als koppelbaas., ZSM, van der Giessen en NDSM gaan gezamenlijk werven in Joegoslavië.

Er zijn nog 104 personeeleden. En er dreigen er meer te vertrekken omdat elders meer wordt verdient. Er zijn al bedrijven die met 25% buitenlanders werken. Tien man verlies betekent 15 man via een onderaannemer. De CAO lonen zijn goed, maar er is geen belangstelling

CV 15-4-1969: De heer Bauling vraagt of een relatie, J.Prins, in aanmerking kan komen als onderaannemer.

Er is een vergunning verkregen om zelf Joegoslaven te mogen werven.

Het personeel krijgt per volle gewerkte werkdag tegenwoordig een werftoeslag om het verloop tegen te gaan. Het verloop is tot staan gekomen en het ziekteverzuim neemt af. De vakbonden en de OR zijn akkoord. Enige andere extra's zijn vervallen.

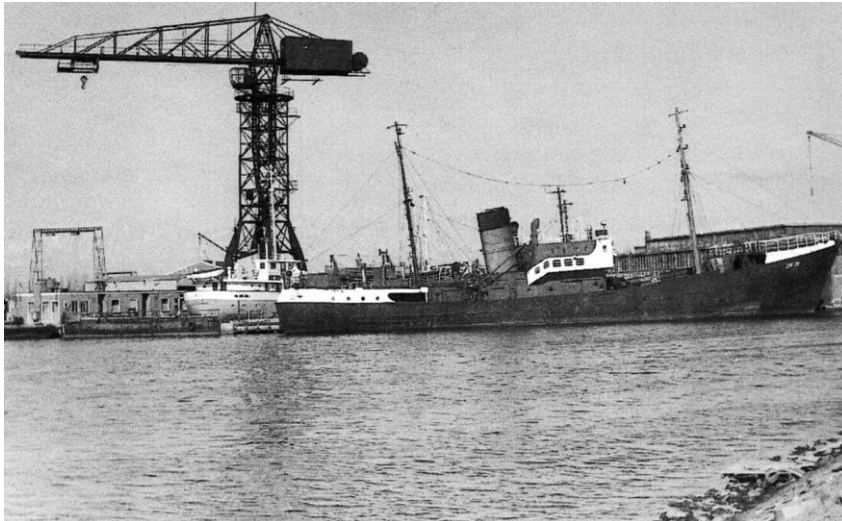
De facto worden de werknemers er per dag Fl. 2,- beter van.

Resultaat over 2008: nihil

Er is nog steeds een vordering op de failliete werf de Beer van Fl. 25000,-

De beambten kregen jaarlijks een gratificatie van twee maanden en beschouwen dit nu als een verworven recht.

In het droogdok wordt de stoomtrawler Amsterdam gesloopt.



Stoomtrawler Amsterdam

CV 22-7-1969: Opdracht 518 en 519 voor de scheepvaartmaatschappij Svea. Een schip wordt in Bilbao gebouwd. Prijs 4 miljoen per schip.

Ombouw wijntanker Astree is vertraagd

AVA 22-7-1969: Buter, voorzitter: iIn 1968 sluitende exploitatie, veel orders; werk tot eind 1970, er is al een verbering van de efficiëntie. Er zijn investeringen nodig.

Aandeelhouders roeren zich (Hilbrands, Fris) Men wil het bedrijf laten doorlichten en de zieke delen er uit halen; net als in Amerika.

Voorzitter zegt dat kosten van een doorlichting Fl. 4 per minuut zijn.

Het ziekteverzuim is van 15% teruggegaan tot 11%.

Een van de aandeelhouders adviseert Turken in dienst te nemen want die praten niet maar werken.

Presentielijst aandeelhouders: Buter (Bergen) 94, Baulng (Deventer) 72, van Daalen (Epe) 39 S. de Jong (Heemskerk) 60, van den Abbeele (Naarden) 2, Hageman (Zaandam) 281 etc

CV 24-9-1969: Commissaris C.J. van Daalen is overleden.

Casco voor schip Svea wordt gebouwd in Bilbao. De Jong gaat iedere drie weken kijken. Het toezicht namens opdrachtgever: de firma Hart Fenton & Co in Londen. De Spaanse werf levert goed werk.

Sleepreis naar Holland kost Fl. 100000,- maar uitbesteding heeft Fl. 200000,- opgeleverd.

Er is een vergunning tot het aanstellen van 50 Joegoslaven via Jugomontaza. Ze moeten bijvoorkeur in groepsverband werken.

Voor de kade ligt de Octopus van Wijsmuller. De werf weet nog niet wat ze met het schip gaat doen. Er wordt kadegeld berekend. Voor periodiek onderhoud van zeeschepen is de eigen machinefabriek ontoereikend.

De werfpremie heeft Fl. 150000 gekost en fl. 100000 opgeleverd. En het verloop is tot staan gebracht.

En rapport om de werf Boot in Alphen an de Rijn over te nemen wordt niet aangenomen.

Zij hebben een Rijnpassagiersschip aangenomen voor Fl. 3500000,- waar al Fl 5200000, - is besteed

Cv 26-11-1969: Rapport Bijleveld Consulting Leiderdorp. Die heeft ook voor de scheepswerf Vuyk gewerkt

Abbeele stelt dat hij niet op een half drijvend schip wil blijven zitten. Is twee directeuren niet wat veel? Er is groei nodig. Daarvoor is personeel nodig. Ziekteverzuim is schrikbarend hoog er ontbreekt een personeelsbeleid.

Men wil van tarief naar persoonlijke taakstelling.

Personeel werkte loyaal mee aan onderzoek Bijleveld

Nieuwe organisatieschema gaat op 1-1-1970 in.

Er komt een nieuwe taakverdeling tussen de directieleden.

Bn 516 en 519 romp gebouwd in Bilbao

Resultaat 1969 zal op zijn best nihil zijn.

Men is bezig met het verwerven van de bouw van 10 mini-bulkers

De Joegoslaven zitten in een pensioen in Wijk aan Zee

Hier stopt het journaal van de commissarissen. Het verslag over de laatste twee jaar is waarschijnlijk bij de curator terecht gekomen. De geschiedenis wordt aangevuld met het verhaal van de werf zoals is opgeschreven door oud-directeur Jaap Vis.

Korte geschiedenis van de thans bijna zeventigjarige Zaanlandse Scheepsbouw Maatschappij.
Door J.Vis Czn.^{vii}

Z.S.M. Flitsen no. 24 (1968) blz 4 t/m. 8.

De werf "achter de Kerk" aan de Kerksloot in Zaandijk was van Sibbele de Boer. Men hield zich bezig met nieuwbouw en reparatie van houten schepen, vooral van de beurtveren op Amsterdam. Door de Zaandijker sluis was de maximale grootte van de schepen die gehellingd konden worden, bepaald tot 45 ton. De laatste jaren werd de werf gedreven door zijn zoon Jan de Boer die in 1899 kinderloos overleed. De werf werd in augustus 1899 voor Fl. 2500,- door notaris Walig en M.Donker. Zij zochten contact met J.C.Vis, werkzaam bij de K.N.S.M. te Amsterdam. Cornelis Brouwer was werkzaam geweest bij de werf Fa. Wed K.Brouwer in Zaandam.

De introductie van de dekschuit in de Amsterdamse haven was er behoefte aan werven die deze schepen konden bouwen. De werf "achter de kerk" was niet geschikt vanwege de beperkingen van de afmetingen van schepen die door de sluis in Zaandijk konden.

In 1905 ging het slecht door de Westfaalse stakingen; het ijzer werd duurder. Er kwam vertraging zodat nieuwbouw in de zomer voltooid moest worden, zodat er geen ruimte was

voor het profijtlijker reparatiewerk. Bovendien stonden de nieuwbouwprijzen erg onder druk.

De aanschaf van de elektrische installatie geschiedde op advies van commissaris W.A.Dekker.

Z.S.M. Flitsen nr. 25 (1969) 7 t/m 12.

In 1910 een bedrijfsbrand. Het woonhuis van directeur Brouwer verbrandde en de timmerwerkplaats. Snel weer nieuwbouw.

In 1910 werd werfbaas Folmer, die naar Verschure ging, opgevolgd door werfbaas R.Camminga die van Boot in Alphen kwam. In 1940 begon hij voor eigen rekening een werf aan het Noordervaldeurspad in Zaandam.

In 1912 werden dekschuiten voor eigen rekening gebouwd zodat ze verhuurd konden worden. Er waren veel nieuwbouworders voor dekschuiten o.a. voor de kolenhandel F.Huisman en de expediteur P.Wijtenkamp te Westzaan. In de werf in Zaandijk werd ook ingericht voor ijzerbouw. Er konden schepen tot 45 ton worden gebouwd. Werfbaas werd J.Camminga, de vader van R.Camminga en ook afkomstig van de werf Boot in Alphen aan de Rijn.

De eerste wereldoorlog was een moeilijke tijd voor de binnenvaart. Maar de motorisering van de binnenvaart ging door. Men bouwde motorschepen voor Duits (Wormerveer), J.vd.Toorn (Wormerveer) Wed. J. v.d. Kaay (Zaandam) , R. Bets (Zaandijk), Wed. D. de Jongh (Koog aan de Zaan) en K.Knap (Krommenie). In 1913 werd een sleepschip van 264 ton gebouwd voor de firma Odijk (Kamphuys stoomrijstpellerij).

In 1915 bouwde men een schip voor Rederij Verschure, dat bij de tewaterlating naast de helling kwam. In 1916 werden onderhandelingen gevoerd met de firma Verschure over de bouw van een “zeestoomboot”. Men kon echter niet aan het benodigde staal komen.

De grote overstroming van 1916 bereikte ook de werf. De schade was beperkt.

In 1917 is er bijna geen staal te krijgen voor nieuwbouw. De werf arbeiders werden ingezet voor uitbreiding van de werf.

In 1919 brachten dekschuiten zoveel op, dat werd besloten de eigen vloot te verkopen.

In 1919 bouwde men het eerste schip voor Pieter Bon, de dekschuit Oliekeet van 45 ton. Er werd ook opdracht ontvangen voor een goederenboot voor Verschure.

In 1923 gingen de zaken slecht. Men overwoog zelfs loonsverlaging. Voor Pieter Bon bouwde men de motordekschuit Sienjo. De Kromhout motor trilde zo, dat de olievaten overboord vielen.

In 1925 werd de werf “Achter de kerk” gesloten. In 1926 werd de grond verkocht. De firma Pielkenrood bouwde er een fabriek van blikken bussen. De gebouwen werden in gebruik genomen door transportbedrijf Duis & Co.

In 1925 huurde men van de firma Bloemendael & Laan, rijstpellers in Wormerveer, een werf aan de Veerdijk in Wormer. Deze werf lag aan de Zaan en was in gebruik bij de firma Beudeker.

Directeur Brouwer ging in 1927 met pensioen. Hij werd opgevolgd door H.Brandsma, die samen met zijn broer een werf exploiteerde in Franeker. Mevrouw Brandsma zou de administratie van de werf verzorgen. Brandsma moderniseerde de werf met een bankwerkerij. Men kon motoren zelf repareren en inbouwen. Men bouwde Kromhout motoren in. Of motoren van de Zaandijkse smid en motorenbouwer C.Honig.

In 1929 bouwde men voor Pieter Bon de tankboot Walta voor de Rijnvaart. Dat was geen succes. In dat jaar werd de werf in Wormer gekocht en gemoderniseerd. Voor de werf Czaar Peter kocht men een Derrick kraan (een driepoot kraan met en giek) van de IJsselwerf in Gorinchem. Deze kraan met een hijsvermogen van 15 ton, werd gebruikt bij inbouw en reparatie van motoren.

Vanaf 1930 staakte de nieuwbouw. Het aantal werknemers liep terug. Men bouwde in 1931 twee olietanks voor de olieslagerij “het Hart en de Zwaan” in Zaandam. Deze tanks van 400 ton werden drijvende vervoerd.

In 1933 werd voor de Oliefactory Pieter Bon de Olievos I van 275 ton gebouwd.

Z.S.M. Flitsen nr 26. (1970) blz 2 t/m/ 9

In 1934 volgde de Olievos II van 310 ton. Ook dit schip werd nog op de dwarshelling gebouwd.

Door de economische crisis werden in 1932 de lonen en pensioenen met 10% verlaagd.

In 1935 werd besloten tot een afschrijving op het aandelenkapitaal van Fl.40000,- tot Fl. 4000,-

J.Vis Czn werd in 1936 benoemd tot directeur. Hij was in 1931 in dienst getreden als boekhouder.

Aan het einde van de jaren dertig begint het werk aan te trekken. De werf Czaar Pter wordt vooral gebruikt voor nieuwbouw en de werf in Wormer voor reparatie.

In 1936 kreeg men de opdracht tot de bouw van 5 motorbarkassen voor de N.V. gemengd bedrijf vaartuigendienst Suriname te Parimaribo. Ze werden in twee delen gebouwd. Deze delen werden later in Suriname aan elkaar geklonken.

Men begon te experimenteren met elektrisch lassen. In 1938 werd de Olievos IV afgeleverd. Evenals barkassen voor Palestina, Marokko en India. Verder peilvletten voor Rijkswaterstaat en het visserij inspectievaartuig Valk dat was ontworpen door H.W. de Voogd in Haarlem. Ook werden vier tankdekschuiten afgeleverd aan de Curacosche Petroleum maatschappij (Shell) en de motordekschuit Snip aan de Wessanen's Koninklijke fabrieken te Wormerveer. De eerste kustvaarder, voor rekening van J. de Vries in Groningen, was ontworpen door de Groningse scheepsontwerper Merhottein. In 1939 werd een kustvaartuig gebouwd voor Jansen & Hendriks te Haarlem.

In 1939 werd samen met Kromhout een contract verworven voor de bouw van twee Engelse kustvaartuigen van 420 ton. Men kocht goedkoop staal in Amerika. Door de uitbraak van de oorlog had dit staal een lange omzwerving. Het kwam uiteindelijk vlak voor de Duitse invasie bij de werf aan. De order was inmiddels geannuleerd omdat de koers van het Engelse pond te veel was gezakt.

In 1940 was een contract gesloten met Houthandel v/h William Pont voor de bouw van twee houtcoasters met een 450 PK Bolnes motor.

De Ponza werd in 1941 opgeleverd. De Pavo, het tweede schip, werd gevorderd door de Duitsers om te worden omgebouwd tot netztender.

In de oorlog keek men al uit naar mogelijkheden om een nieuwe werf te bouwen. Men keek o.a naar een plaats aan de Vredeweg in de Achtersluispolder en naar de werf Conrad. Deze werf verkeerde te veel in verval en Rijkswatersaat wilde geen werf aan het Noordzeekanaal.

De bouw van de torenkraan was in eigen beheer/ het mechanische gedeelte was uitgevoerd door de firma P.M. Duyvis & Co.

Ook de werf Wormer werd in de oorlog gemoderniseerd. De helling werd verlengd. Men kocht in Gouderak een paardenstal die werd ingericht als ijzerloods

In 1943 overleed president commissaris J.C. Vis.

Hij werd opgevolgd door Ir. W.Meyling, directeur van de machinefabriek P.M.Duyvis & Co in Koog aan de Zaan.

Na de oorlog was er veel reparatie werk. De netztender Hans werd ingericht als de Pavo voor William Pont. De ballast van de netztender bestond uit spoorrails die men goed kon gebruiken bij de bouw van een nieuwe lasloods.

In 1946 kreeg men opdracht van de Fa. Spliethof te Amsterdam voor de bouw van de eerste coaster van 845 ton. Omdat de levering van staal onzeker was, werd het schip in regie gebouwd. Men bouwde in dat jaar ook twee motorvloten voor Rijkswaterstaat en drie lichters voor Mozambique.

In 1948 werd de E & A Scheer gebouwd voor de gelijknamige Amsterdamse rederij. De houten helling zakte steeds verder de grond in. Bij de tewaterlating werd een deel van de helling vernield. De helling werd vervangen door een betonnen helling van 65 meter. De derrickkraan werd verplaatst naar de werf in Wormer en gebruikt voor schroef-, roer en schroefasreparaties.

In 1949 werd de coaster Egina afgeleverd aan een Finse reder. De coaster Thea Goedkoop werd afgebouwd. De Groningse werf, die het schip bouwde, was failliet gegaan. Wat door de Lloyd surveyor in Groningen was goedgekeurd werd door de Lloyds surveyor in Amsterdam afgekeurd.

[verdere nummers ontbreken in het GAZ]

Collectie Albert Boes: ^{viii}

ZSM Flitsen jaargang no 1. november 1970

Personeelsblad nieuwe stijl (Folio formaat)

De schepenfabriek

Sea Transport Engineering kreeg de opdracht een schepenfabriek te ontwerpen.

Doelstelling: het rendabel bouwen van middelgrote schepen in de toekomst. Seriebouw leidt tot 20% lagere kosten per nieuwbouw. Maximale investering 30 miljoen gulden.

Uitgangspunten: maximale gewicht nieuwbouw of reparatie: 4000 ton.

1. transport moet zoveel mogelijk horizontaal
2. bouw in gesloten verwarmde hallen
3. bij bouw zoveel mogelijk componenten en segmenten gebruiken.
4. ook pijpleidingen etc momenten zoveel mogelijk in segmenten worden aangeleverd
5. werkzaamheden na de tewaterlating moeten nog minimaal zijn.
6. ruime aandacht voor werfoutrillage die efficiëntie en nauwkeurigheid moet vergroten.
7. de faciliteit voor de tewaterlating moet ook bruikbaar zijn voor reparatie.
8. de helling wordt vervangen door een hydraulische schepenlift.

Verbeterde werfoutrillage:

1. numeriek bestuurd branden.
2. moderne spantenbuigmachines met eenmansbediening.
3. moderne platenbuigmachines met anderhalvemansbediening.
4. eenvoudig verstelbare mallen voor gevormde huidsecties.

5. kortere afstanden tussen werkplaatsen en schip.
6. inrichting van de bemanningsverblijven reeds in de secties in de bouwhal.
7. laserstraatinstallatie voor het op maat snijden van secties.

Werkgelegenheidsaspecten.

Men streeft naar een jaarlijkse staalomzet van 10000 ton. De werkgelegenheid zal stijgen van 175 tot 375 man.

Sociale aspecten: “De toekomst van een werknemer van de ZSM en de veiligheid van die toekomst.”

“het is jarenlang niet goed gegaan met de ZSM. Thans is de ZSM aan een verjongingskuur bezig met als doel een betere toekomst voor de partners in de ZSM en een betere veiligheid voor de toekomst.

De partners zijn: de werknemers van hoog tot laag en de aandeelhouders.

Beiden hebben een gezamenlijk belang” verdienen en die verdiensten in de toekomst veilig te stellen.

Dit zijn de plannen ertoe, binnen de verjongingskuur:

- Er komt telkens een plan voor het lopende jaar.
- Er komt een meerjarenplan voor de volgende vier jaar.

Dat plan geeft aan:

- wat er kan worden gebouwd.
- Tegen welke kosten.
- Hoe dit kan worden verkocht.
- Tegen welke prijzen.”

Er is een communicatieplan ontwikkeld door J.M. Metselaar van Bijleveld Consulting N.V. voor een betere communicatie tussen directie, werfleiding, junior management , OR en personeel.

De plannen worden opgesteld door de werfleiding en de directie.

De plannen worden besproken in een vergadering met alle chefs een keer per maand om te controleren of nog voldoende winst wordt gemaakt en of de toekomst er nog veilig uit ziet. En met de OR.

“In die plannen moet worden ingecalculeerd wat er aan loonbetaling mogelijk is:

die plannen moeten die loonkosten dus als mogelijkheid zichtbaar maken. Al weer is er de keus tussen veel hebben nu en minder veiligheid straks of iets minder hebben thans, maar meer veiligheid in de directe toekomst. Ook de ZSM zal in de eerste tijd die keus wel moeten maken. Zoveel winst maken, dat beide dingen mogelijk zijn: veel hebben nu en voldoende veiligheid in de nabije toekomst is namelijk alleen weggelegd voor bedrijven waar men veel winst weet te maken en waar de leiding een sociale intentie heeft en niet alleen sociale speeches. Heel veel winst maken binnen de ZSM moeten we nog leren. Deelnemen aan de planning leert ons dat snel. Dat de ZSM een sociale intentie heeft. Elke chef heeft een schriftelijke taakomlijning gekregen en heeft die aanvaard. Die taakomlijning omvat onder meer dit:

het bereiken van voldoende winst en een zodanige besteding daarvan dat de continuïteit van de onderneming gewaarborgd blijft, zodat:

- degenen die in de onderneming werken daarvoor een beloning ontvangen, die zo gunstig mogelijk is en in overeenstemming met de geldende maatschappelijke en economische verhoudingen.
- De onderneming haar positie op de markt kan handhaven, uitbouwen en versterken door o.a. uit de winsten voldoende investeringsbedragen af te zonderen en planmatig te besteden.
- De aandeelhouders een redelijk rendement ontvangen over het aan de onderneming toevertrouwde vermogen.
- De onderneming de belasting kan betalen, die meehelpen de maatschappij leefbaar te maken.
- Voldoende bijdrage wordt geleverd in het scheppen van voldoende nieuwe werkgelegenheid.”

Er volgt een organisatieschema en de functieomlijning van de directie. Er is zelfs een handleiding leiding geven.

De O.R staat achter de plannen van de directie. Meteen daarna volgen de notulen van de O.R. vergadering. De O.R. betreurt het dat de directie binnen het bedrijf geen mededeling heeft gedaan over een order voor tien schepen.

Er was in 1969 een verlies door onderbezetting. Om de onderbezettingproblemen op te lossen zijn werknemers uit Joegoslavië aangetrokken. Op bouwnummer 517 is verlies geleden. Op bouwnummer 518 is een urenoverschrijding maar toch verwacht men winst, net als op bouwnummer 520. De liquiditeitsproblemen zijn opgelost.

Impressies van een nieuwe personeelschef, J.P.J.Bos:

“ Het Verleden.

Je zou kunnen zeggen dat de sneeuw als een mantel der liefde het verleden verborgen had. Het verleden waar met trots over gesproken kan worden. Dat zeker!

Malaise in de scheepsbouw en het niet op tijd verzetten van de bakens veroorzaakten een verval.

Wat eens een moderne werf was waar mensen met plezier werkten is in de loop van de tijd een rommelig werkterrein geworden waar mensen werken die hebben leren berusten.

Het heden

Men zou de Z.S.M. kunnen beschouwen als een in wezen onaangetast stuk metaal, vastgeroest op verouderde fundamenteën.

Ter wille van een voortbestaan dient de Z.S.M. op een goede fundering geplaatst te worden.

Men kan discussiëren over de methode die hierbij gevolgd moet worden: de geleidelijke of de snelle.

Bepalend is de tijd die ons nog rest.

Er is weinig tijd. We moeten snel handelen.

De toekomst (die reeds is aangebroken)

Het breekijzer is er ingezet.

Er wordt gewerkt aan de Z.S.M. nieuwe stijl.

De voortekenen die er op wijzen dat er resultaat geboekt wordt zijn onmiskenbaar.

Eind 1970 gaat de eerste heipaal voor de ombouw van de Zaanlandse Scheepsbouw Mij. van scheepswerf tot schepenfabriek de grond in

Over ongeveer 2 jaar zal de Z.S.M. flietsen verschijnen met op de omslag een representatief beeld van de schepenfabriek.”

Shiplift jaargang 1 no 1. 1971

Van de directie:

Een nieuwe naam voor een nieuw blad.

We maken weer winst. In 1970 twee schepen van de heling. In 1971 vier. Order portefeuille: 9 schepen met een waarde van Fl. 70 miljoen.

Analyse schepenfabriek.

De bouwkosten van een schip bestaan voor 70% uit materiaalkosten en 30% overigen, waaronder loonkosten. Concurrentievoordeel is alleen uit de loonkosten te halen. Bij de bouw van schepen in een schepenfabriek stijgt de productiviteit per werknemer met 65% . dat wordt bereikt bij de bouw van 12 schepen per jaar met 470 werknemers in 1973.

Shiplift jaargang 1 no 2. 1971

Directeur A.J. van den Abbeele wijst op het vervolg van het verhaal over de bouw van de schepenfabriek Ook bij Smit Kinderdijk is men bezig met rationalisatie. Grote pluspunten van de schepenfabriek; zo veel mogelijk horizontaal transport, overdekt bouwen, voorbereiding met numeriek bestuurd machines en zo min mogelijk werkzaamheden na de tewaterlating. Op de werf werken een dertigtal Engelse werknemers. Er staan nu ook Servocroatische en Engelse teksten in het bedrijfsblad. Er worden aanbevelingen gaan voor trimmen. De notulen van de O.R. maken melding van het zoeken voor het zagen en verwerken van asbest.

Shiplift jaargang 1 no 3. 1971

De directie heeft een bezoek aan Indonesië gebracht in verband met de verwerving van orders. Het was in feite een marktverkenning. Technisch directeur de Jong had ook een bezoek gebracht aan Japan. Hij had middelgrote werven bezocht en gezocht naar mogelijkheden om garantiewerk voor Japanse werven in Europa uit te voeren.

“De Hollandse scheepsbouw Associatie krijgt een nieuwe dimensie.”

De HSA is opgericht in 1953. Het is nu een N.V. waarin werf “De Biesbosch” in Dordrecht, Jonker en Stans in Hendrik Ido Ambacht, de IJsselwerf in Rotterdam, de ZSM en bureau Vlieger in Amsterdam aandeelhouder zijn. Geen van allen behoorden tot het kwartet dat in 1953 werd opgericht voor bevordering van de export naar Zuid Amerika. Initiatiefnemer was ADM.

Deze is uitgetreden omdat nieuwbouw is gestopt. Huidige vier met twee anderen zijn later uitgetreden.

Werven van de Rijn-Waal groep zijn later uitgetreden. In feite is dus sprake van deconcentratie in de scheepsbouw. De directeur van de ZSM maakt melding van het feit dat Cornelis Verolme in een brief zijn internationale Dorchester club ten voorbeeld heeft gesteld aan de middelgrote werven. De HSA wordt gebruikt voor inkoop, onderlinge uitbesteding, standaardisering en normalisering. De gezamenlijke acquisitie is uitbesteed aan ESMA, dat is voortgekomen uit de HSA. De HSA wordt ook ingeschakeld bij de elektronische begeleiding van het productieproces. In Japan en Zweden maakt men in de scheepsbouw reeds gebruik van computers. Het bedrijfsblad maakt melding van de aanschaf van een IBM 357 computer ten behoeve van management, werkplanning en technische berekeningen.

In het NVV blad Sint Eloy (De oude KAB?) is een artikel gepubliceerd over bedenkelijke managementmethoden bij de ZSM. De bedrijfsleiding was onaangenaam verrast.

Shiplift jaargang 1 no 5. 1971

Men hoopt in dit jaar voor Fl. 40 miljoen te exporteren. Inflatie en subsidies in het buitenland zorgen voor grote problemen. Door de zwevende gulden is de export duurder geworden. De orderportefeuille is goed gevuld.

Er is een kort verslag van het bezoek van technisch directeur S. de Jong aan Japan. Hij heeft de Ishikawajima-Harima Industries (IHI) werf in Tokio, de Osaka werf in Osaka en de Tohoku-werf in Shiogama Miyagi bezocht.

De outillage van de middelgrote Japanse werven wijkt nauwelijks af van de Nederlandse werven. Ook de ontwerp en de methodiek van werken zijn erg afwijkend.

Het grote verschil zit in de zeer ver doorgevoerde werkvoorbereiding en de zorgvuldige planning. De lonen liggen iets lager, maar de arbeidstijd is langer. De werknemers werken ook veel zorgvuldiger. Zij voelden zich sterk betrokken bij het bedrijf.

Op 24 juli loopt het zesde containerschip voor Sea Containers te Londen van stapel. Bouwnummer 523 is het derde van dat jaar. Het schip. M.s. Voorloper, gaat varen voor de Unicorn Lines te Durban.

Shiplift jaargang 1 no 6. 1971 In "Van de directie" schrijft A.J. van den Abbeele dat de periode 1966-1969 een ongunstige rentabiliteit had maar dat het bedrijf nu veel beter presteert. Het dividend is 5%. Er zijn twee nieuwe commissarissen; mr. G.H. Hinzen en Ir. M.C. de Jong. Hintzen is firmant in de bankiersfirma van Lanschot. De Jong was directeur van de Leidse grofsmederij en oud-president van de FME. De andere commissarissen zijn J.Koopmans, ir. H.Buter en A.L.Bauling. Er is een reparatieorder ter grootte van bijna een miljoen binnengehaald voor een Engelse trawlerrederij. Stoomtrawler Joseph Conrad moet worden omgebouwd op dieselvoortstuwning.

Mr. F.H.F. Oldewelt directeur van de Cebosine pleit voor samenwerking tussen werven. Hij gaat in op het rapport van de commissie Winsemius en heeft het over de fusie van Verolme met Rijn-Schelde, de IHC en andere combinaties. Aan samenwerking zijn grenzen, o.a. doordat reparatie locatie gebonden is. Modernisering is goed maar lost niet alle problemen op. Zo is 50% van alle gewerkte uren in de scheepsbouw in de reparatiesector waar het vooral maatwerk is.

Shiplift jaargang 1 no 7. 1971

Ook in dit nummer een verder verslag van de studiereis naar het Verre Oosten.

Er werden in Japan nog geen schepen gebouwd voor de middenklasse. De Tohoku-werf bouwt mini-bulkers van 5400 ton. De IHI werd bouwt Freedom standaard schepen van 14800 ton (de opvolgers van de Liberties) en Fortune standaardschepen van 21500 ton. De Osaka werf bouwt bulkcarriers van 33000 ton.

Op de Tohoku werf is de hellingtijd van een schip 7 weken. Er is een uitgebreide werkvoorbereiding.

Op de IHI werf is slechts een materialenvoorraad van 2 weken. Er is een hoog arbeidstempo. Er werd niet gebruikt gemaakt van numerieke plaatssnijmachines. De kraancapaciteit is groter dan de hellingcapaciteit.

Op de Jurong werf in Singapore gaat men ook IHI Freedom schepen bouwen. De Jurong werf is een gezamenlijke onderneming van IHI en de overheid van Singapore. Indonesië en

Singapore richten samen de Sumatra Shipping Private Ltd op die een schepenfabriek gaat bouwen die op die van de ZSM lijkt. Door scherpere staalprijzen, een iets lager loonpeil en hogere arbeidsproductiviteit kost een mini-bulker in Japan 20% minder.

Shiplift jaargang 1 no 8. 1971

Op de Eurport 71 tentoonstelling heeft men een maquette van de schepenfabriek getoond. Door financieringsproblemen in een oververhitte economie heeft men nog niet met de bouw kunnen starten. Men gaat de reparatieafdeling sterker promoten. De Anglo-Dutch Engineering Company in Londen wordt agent voor Engeland. jaarlijks komen zo'n 70 tot 80 schepen voor reparatie en onderhoud. De omzet is Fl. 3,5 miljoen per jaar. Het is de bedoeling dat in de toekomst de lift van de schepenfabriek als dok gaat fungeren.

Shiplift jaargang 1 no 9. 1971

Het is moeilijk nieuwbouworders te krijgen omdat de Nederlandse prijzen 8% zijn gestegen. Naast samenwerking in de HSA wordt ook samen gewerkt met de werven T. van Duyvendijk en scheepswerf v h De Groot en Van Vliet. Voor Noorse rekening is de zwaveltanker Silver Eirik tewater gelaten.

Shiplift jaargang 1 no 10. 1972

De nieuwjaarswens van de directie is wat somber. Het gaat met de Nederlandse economie niet goed en de vrachtenmarkt staat er slecht voor. In 1971 zijn 6 schepen gebouwd. De bouw van loodsboten voor het ministerie van defensie gaat niet door. De 6000 tons zwaveltanker Silver Erik was een uniek concept van de ZSM waarbij een serieschip werd aangepast voor een speciale bestemming.

Shiplift jaargang 1 no 11. 1972

De sombere wolken pakken zich samen. De inflatie leidde tot hogere loon- en materiaalkosten. De gulden is gerevalueerd en er zijn reële loonsverhogingen afgesproken. Er waren arbeidsconflicten in de metaalindustrie met sociale onrust en dreigende stakingen. Uitvoerig wordt gerapporteerd over de IOPA; de industriële ontwerp en project organisatie. Men citeert uitvoerig uit de inaugurele rede van Prof. Dr. Ir. R. Wereldsma, hoogleraar aan de T.H. in Delft. Wereldsma zet de traditionele wijze van ontwerpen tegen over een nieuwe manier. Vroeger werd eerst het schip vormgegeven, daarna werd de voorstuwning ontworpen en vervolgens werd de constructie gepland. In de nieuwe manier van ontwerpen worden deze drie fases gekoppeld. Schepen veranderen snel; ze worden groter en sneller en moeten steeds meer passen in de eisen van een transporteconomie. Het ingenieursbureau IOPA is niet meer op de werf gevestigd maar elders in Zaandam. Technisch directeur S. de Jong is de bedrijfsleider van deze nieuwe afdeling. De Jong wil schepen aanbieden die per ton/mijl het voordeligst zijn. "Verder willen we graag schepen bouwen volgens een gestandaardiseerde basisopzet, die dan voor verschillende soorten transporten dient. Hierbij moeten wij uitgaan van het ladingaanbod. De te varen afstanden en de tijd die voor het transport gewenst wordt. Dit zijn de basisgegevens voor het ontwerp van onze schepen, de motorkeuze en dergelijke." Het verhaal is een lang pleidooi voor het ontwerpen van serieschepen zoals in de luchtvaart gebruikelijk is met het ontwerpen van een basisvliegtuig waarop talloze variaties mogelijk zijn.

Verder in dit nummer een artikel over het loongeschil in de scheepsbouw. In de Rotterdamse scheepsbouw dreigen stakingen. Er is een verschil van inzicht tussen het NVV en de katholieke vakbond St. Eloy over de eisen. Een heikel punt is de automatische

prijscompensatie. De ZSM voorziet dat dit de kostprijzen van de nieuwe schepen zal opdrijven.

Shiplift 2^e jaargang nr. 1 maart 1972

Directeur A.J. van den Abbeele schrijft over de turbulente tijden in de scheepsbouw. De rechter verbood de stakingen, maar in Rotterdam braken wilde stakingen uit. Het aantal nieuwbouworders in Nederland nam sneller af als elders. Steeds meer schepen worden opgelegd.

Het bedrijfsblad besteedt grote aandacht aan de slepende sociale problemen. De sociale problemen bemoeilijken de investeringen. Inflatie is een belangrijk probleem dat toen looneisen heeft geleid. "Bij het loonoverleg en bij geheel de sociaal-economische ontwikkeling in Nederland wordt een begrip te vaak over het hoofd gezien: dat van de efficiency. Slechts door efficiënt werken is een rendabele productie mogelijk. En alleen een rendabele productie biedt uitzicht op mogelijkheden om prijsstijgingen van leveranciers op te vangen – voor de middelgrote scheepsbouw 70% van de waarde van een schip – om het personeel loonrondes te bieden en om nog geld over te houden voor investeringen in het bedrijf zelf. Die investeringen dienen om in de toekomst ook weer efficiënt te kunnen werken." Er volgden nog vele hartenkreten.

Bouwnummer 528, een containerschip, is te water gelaten. Voor bouwnummer 529, ook voor Sea Containers Londen, is de kiel gelegd. De Duitse mini-bulker Erika Fisser werd opgeleverd en de Imela Fisser ligt in afbouw.

Het bedrijf is een internationale advertentiecampagne begonnen in vakbladen. Er kwamen veel binnenvaartschepen in het droogdok. Een opvallende klant voor reparaties en inspecties was de havenstoomsleepboot Cerberus ex-Havendienst 1. Dit schip is nu in eigendom overgegaan naar de heer Heise te Zaandam.

Uitvoerig wordt aandacht besteed aan het conflict tussen de ZSM en de Arnhemse Scheepsbouw Maatschappij (ASM). De ASM heeft in haar jaarverslag kritiek geuit op de ZSM als penvoerster bij de opdracht van 10 schepen voor vier werven. De werf Van der Giessen-de noord zou 3 schepen bouwen, de ASM en de werf A. Vuyk & Zonen elk 2 en de ZSM 3. Voor de ZSM stond de reputatie als kampioen van samenwerking op het spel. De ZSM daagde de ASM in een kort geding. Dat geding niet door omdat men er samen uit kwam. Het communiqué luidde: "De Arnhemse Scheepsbouw Maatschappij betreurt dat door persberichten in de publiciteit is gekomen, dat zij in haar jaarverslag 1970/71 onder het hoofd bedrijfsresultaten openlijk heeft gesteld, dat de gewezen penvoerster van de daar bedoelde mini-bulk-carriers ernstig zou zijn tekortgeschoten in haar taak, waardoor nu al grote schade voorzienbaar is. De Zaanlandse Scheepsbouw maatschappij ontkent namelijk in gebreke te zijn gebleven en is van mening dat eventueel te lijden schade moet worden toegeschreven aan een complex van factoren buiten haar schuld gelegen. De werven zullen trachten in onderling overleg tot een oplossing te komen. Mocht dit onverhoopt niet gelukken, dan zullen zij hun dispuut langs de in de penvoeringsovereenkomst voorgeschreven weg doen beslechten." Er is ook een verslag van de directie met de OR. De directie begrijpt de onrust onder het personeel. Het jaar 1971 was bevredigend maar het is moeilijk lonende opdrachten binnen te halen. Dat heeft ook tot uitstel gelid van de bouw van de schepenfabriek. Er is meer Nederlands personeel aangetrokken maar ook meer Joegoslaven en Engelsen. Commissaris de Rooij is overleden.

Shiplift 2^e jaargang nr. 2 april 1972

Directeur van den Abbeele is opnieuw in Indonesië geweest om te trachten orders te verwerven. Men heeft in Hull een persbijeenkomst georganiseerd naar aanleiding van de oplevering van de verbouwde trawler Joseph Conrad. Zuid-Europa wordt een bedreiging voor

de scheepsbouw in Noord-West-Europa. Spanje is nu het derde scheepsbouwland na Japan en Zweden. De loonkosten in Spanje liggen lager als in West-Europa. Rederijen raken financieel steeds meer geïnteresseerd in werven. Dat gebeurde in Griekeland maar ook in Zweden waar de werf Gotaverken werd overgenomen door Salen Rederierna. Ook in Engeland gaat het niet goed met de scheepsbouw. Er was een maandenlange bedrijfsbezetting bij de Upper-Clyde werf. De Engelse overheid moest met miljoenen bijspringen. Een uitzondering was de werf Appledore waar men sterk heeft gemoderniseerd. De werf lijkt nog het meest op de schepenfabriek die de ZSM voor ogen stond. De EEG gaat zich steeds meer met de scheepsbouw bemoeien omdat er zo'n 400000 mensen werkzaam zijn in deze bedrijfstak. IHC SMIT Kinderdijk zal bouwnummer 528 afbouwen. Commissaris A.L. Bauling neemt afscheid na 30 jaar.

Shiplift 2^e jaargang nr. 3 mei 1972

De EEG ziet geen crisis in de Europese scheepsbouw. De minder gunstige orderpositie van de Nederlandse werven is slechts een tijdelijk verschijnsel. Een aantal middelgrote werven gaat op een gezamenlijke studiereis naar Japan dat nu ook dreigt door te breken in het middelgrote segment van de scheepsbouw. Ook drs J.A. Bakker, voorzitter van het college voor de scheepsbouw heeft hierop gewezen. Uitvoerig wordt ingegaan op het rapport van Bakker e.a. aan de regering hebben aangeboden. "De vrachten- en valutamarkt op lange termijn hebben de consumenten van schepen, de reders, doen aarzelen en het aantal ordes loopt terug, zo staat in de nota onder het kopje 'tijdelijke inzinking?' " Immers, aldus de nota doelende op de behoefte aan transport overzee:

Gezien de vooruitzichten op lange termijn zou men mogen verwachten dat dit slechts een tijdelijk verschijnsel zal zijn. Doch die middelgrote en kleinere werven die op korte termijn orders moeten verwerven voor nog vrije capaciteit in 1972 en 1973, worden hierdoor thans ernstig getroffen. Vooralsnog is er geen sprake van enige verbetering in de marktsituatie."

Men zoekt naar overheidssteun vanwege concurrentievervalsing, het belastingsklimaat in Nederland en het verval van de Nederlandse vloot door de goedkope vlaggen. In Engeland wordt zo'n 400 miljoen gulden gestoken in overheidssteun voor de scheepsbouw.

De Erika Fisser is opgeleverd aan Fisser K.G. in Hamburg. Het schip heeft zelfs een telex aan boord! Het was de eerste van een serie van tien schepen. De werf Vuyk zou enige dagen later het tweede schip opleveren. De ZSM wil de Imela Fisser in juni opleveren en later in de zomer de Elisabeth Fisser.

Ir H.A. Buter, voorzitter van de raad van commissarissen wil na 20 jaar stoppen als commissaris.

Shiplift 2^e jaargang nr. 4 juni 1972

Sombere woorden van directeur van den Abbeele. Er zijn te weinig orders voor de tweede helft van 1972 omdat er bijna geen vraag naar nieuwbouw is. Het is niet gelukt financiering te vinden voor de schepenfabriek. Gestegen loonkosten hebben geleid tot een verlies op werk dat onderhanden is. Over 1971 wordt een aanzienlijk verlies geleden.

Commissaris A.L. Bauling neemt na 30 jaar afscheid wegens het bereiken van de 65jarige leeftijd. Hij is aangetreden op 18 maart 1942. In de Zaanstreek was hij een pionier van de radiodistributie. Later verhuisde hij naar Deventer en was o.a. havenmeester en instructeur op het vliegveld Teuge.

Ir H. Buter was commissaris sinds 27 mei 1952. Hij stond op het punt 75 jaar te worden. Hij was een technische vraagbaak voor de directie. Hij is zelfs ingevallen als directeur toen directeur Vis ziek was.

In het bedrijfsblad aandacht voor de laatste reis van de KNSM passagiersschepen Oranje Nassau en Prins der Nederlanden.

In het dok van de ZSM worden nogal wat vissersschepen droog gezet.
Voor de vakantie moeten de Imela Fisser en de Silver Eirik worden opgeleverd.

Achteraf was dit het laatste nummer van het bedrijfsblad, want op 4 juli 1972 ging de werf failliet.

De Familie Vis en de ZSM

Uit : Dirk Vis, Jacob Vis JCz, "Vis a Saandyk. Kroniek van een Zaan's geslacht beschreven door Dirk Vis in samenwerking met Jacob Vis JCz" uitgave stichting familie Vis van zaandijk (Zaandijk, 1974)

Pag 311-319

Jakob Cornelis Vis ; geboren op 7 november 1870 te Zaandijk.

Hij werkte op de afdeling expeditie van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij te Amsterdam. Vanaf december 1889 was hij vertegenwoordiger voor de Zaanstreek van de assuradeuren Burlage & Schumacher voor zee- rivier- en transportverzekeringen. Hij was medeoprichter van de N.V. Maatschappij voor scheepsverband te Amsterdam (1911-1918) en procuratiehouder van de Amsterdamse firma Seeuwen & Co, cargadoors, expeditie en assuradeurs.

Op 31 oktober 1902 huwde hij met Zaandijkse Titia Agatha Honig. Haar vader was makelaar en assuradeur.

Hij had lokaal een grote maatschappelijk betekenis. In 1905 wilde de Holland America Company een elektrische tramlijn door Zaandijk aanleggen. Hiervoor zou de pittoreske wegsloot gedempt moeten worden. Vis was de ziel van de tegenstanders. Hij zat in het bestuur van de Zaanlandse Oudheidkamer, die was ontstaan uit de verzameling van zijn schoonvader. Hij was bestuurslid van de toneel- en de zangvereniging, commissaris van de sociëteit "Ons Genoegen", de Zaanlandsche Bad- en Zweminrichting, de Nutsspaarbank, de N.V. Elektrische drukkerij P.J.Oud en de Zaanlandse Scheepsbouw Maatschappij. Hij was ook de man die als eerste het genealogisch onderzoek van de familie Vis deed, dat leidde tot het "Stamboek Vis". Het boek "Vis a Saandijk" uit 1974 was in feite de tweede uitgave.

Jacob Vis J.Cz (geb.2 november 1904) was een zoon van J.C. Vis. Hij studeerde economie aan de Gemeenteuniversiteit van Amsterdam. Hij werkte als volontair bij het Purperhoedenveem en zou in 1929 door de Holland Bombay trading Company worden uitgezonden naar India. Door de economische crisis ging dit niet door. Hij nam ontslag en trad op 1 juni 1931 in dienst van de ZSM. In 1936 werd hij directeur. Samen met mr Dirk Vis, die kunstschilder en directeur van de Rietveldacademie was, was hij de schrijver van het boek "Vis a Saandyk". Hij overleed op 8 november 1986. Hij was ereburger van Zaandijk en de laatste van dertien generaties Vis die in Zaandijk hebben gewoond

De geschiedenis van de werf "Achter de Kerk" in Zaandijk gaat in ieder geval terug tot de 18^{de} eeuw toen deze werf in het bezit was van Pieter Amesz Es. Zijn zoon Aam Pietersz Es was later eigenaar van de werf. Ook hij was mr.scheepmaker. In 1833 verkocht hij op zeventig jarige leeftijd de werf voor Fl. 2500,- aan Sibebe de Boer. Hieruit blijkt dat het een goed renderend bedrijf was. De verkoop bestond uit een huis, een erf, een luchthuis, een schuitenmakerswerf met schuren, loodsen en een tuin. Zesenzestig jaar later werd de werf voor hetzelfde bedrag gekocht door de notarissen Mr. J.Walig en Mr. J.Donker.

Vanaf 1955 waren er onderhandelingen met de gemeente Zaanstad over de bouw van een nieuwe werf. Er kwam een order voor drie verschepen voor Indonesië voor 15 miljoen gulden. Deze kon niet worden uitgevoerd op de werf Czaar Peter. De onderhandelingen met de gemeente Zaandam kwamen in een stroomversnelling en op 28 juli 1956 kon burgemeester Thomassen de eerste paal slaan voor de nieuwe werf in de Achtersluispolder direct aan het Noordzeekanaal. Op 22 november 1957 werd de werf feestelijk geopend door de Commissaris der Koningin Noord-Holand. Meteen werd de kiel gelegd voor de veerboot Halimun voor Indonesië. De laatste nieuwbouw van de werf Czaar Peter was de Hvidiklint van 1400 ton voor Deense rekening.

De toenemende concurrentie leidde tot toetreding tot de Hollandse Scheepsbouw Associatie, waarin zes werven samenwerkten. Om minder afhankelijk te zijn van nieuwbouw werd besloten om op de nieuwe werf een dok te bouwen dat geschikt was voor de bouw en reparatie van schepen tot 3500 ton.

Op 27 juli 1965 werd de heer S. de Jong benoemd tot technisch directeur. Op 19 januari 1968 nam de heer J. Vis J.Cz wegens gezondheidsredenen afscheid van de werf. Hij werd opgevolgd door de heer A.J. van den Abeelen. In 1970 was de omzet 22 miljoen gulden. Voor 1971 werd een verdubbeling van de omzet en een verdriedubbeling van de winst voorzien. Er werken 300 mensen op de werf. Er werd een plan opgesteld voor de bouw van een schepenfabriek. Hiervoor was een investering van 31 miljoen gulden noodzakelijk. De conjunctuur zakte snel in en op 4 juli 1972 ging de werf failliet.

ⁱ Jur Kingma, "Van Schuitenmakerij tot schepenfabriek. De Zaanlandse Scheepsbouw Maatschappij" in Jeroen ter Brugge e.a. "Scheepsbouw in Perspectief. Werven in Nederland 1970-2009." (Zutphen, 2009) 95-106.

ⁱⁱ Jur Kingma, "De schepen van de Zaanlandsche Scheepsbouw Mij. " in "Met Stoom" No. 3 mei 1990.14-23.

ⁱⁱⁱ Albert Boes en Dorus Punt , "Groei & Neergang van de Zaanlandse Scheepsbouw" (Schoorl, z.p.)

^{iv} GAZ Toegangsnummer: **PA-0146**

Archief titel: **Zaanlandsche Scheepsbouw Maatschappij Zaandam (Zaandijk, Wormer)**

^v <http://zaanstad.pictura-dp.nl/>

^{vi} Afkortingen: Algemene vergadering van Aandeelhouders (AVA)

Jaarlijkse Algemene vergadering van Aandeelhouders (JAVA)

verslag van de vergadering van commissarissen en directie (VCD)

^{vii} Deze bedrijfskranten bevinden zich in GAZ

^{viii} collectie van wijlen Albert Boes. Wordt binnenkort gedeponneerd in het GAZ