

MASTERSCRIPTIE ERASMUSUNIVERSITEIT ROTTERDAM
MAATSCHAPPIJGESCHIEDENIS

Steun aan de Nederlandse scheepsbouw door de regering tussen 1934-1939

Cees Kremer 456964. Eerste begeleider: Mark Straver, tweede begeleider Ben Wubs

18-8-2017

Voorwoord

Deze scriptie heb ik geschreven voor de geschiedenis-master van de Erasmusuniversiteit. Ik wil graag mijn dank uitspreken aan mijn verschillende begeleiders. Aan Hein Klemann die mij op weg geholpen heeft en aan Mark Straver, die de begeleiding van Hein Klemann overnam en mij geholpen heeft toen ik tegen problemen opliep.

Cees Kremer, juli 2017.

Inhoud

Lijst van afkortingen	2
1. Inleiding	3
1.1 Introductie onderwerp	3
1.2 Deelvragen	4
1.3 Theoretische concepten.....	5
1.3.1 Definitie scheepsbouwsector.....	5
1.3.2 De Nederlandse regering.....	6
1.3.3 Aanpassingspolitiek	7
1.3.4 Gouden standaard.....	7
1.4 Historiografie	8
1.4.1 De Nederlandse regering tijdens de crisis in de jaren '30.....	8
1.4.2 Regeringsbeleid tijdens de crisis in de jaren '30 het algemeen.....	11
1.4.3 Nederlands regeringsbeleid tijdens de crisis in de jaren '30.....	13
1.4.4 De scheepsbouw.....	16
1.5 Innovatieve aspecten	18
1.6 Methodologie	19
1.6.1 Bronnen.....	19
1.6.2 Methode	21
2. Wat hield de steun in.....	23
3. Inspecteur Mellema, steun in Groningen.	33
4. Nieuw Amsterdam	40
5. Verschillende visies vanuit de regering	56
6. Conclusie.....	68
7. Literatuurlijst.....	73
7.1 Literatuur.....	73
7.2 Archieven.....	75
7.3 Websites	75
8. Appendix.....	77
8.1 Appendix 1	77
8.2 Appendix 2.....	80

Lijst van afkortingen

ARP: Antirevolutionaire Partij

CDU: Christelijk-Democratische Unie

CHU: Christelijk Historische Unie

HAL: Holland Amerika Lijn

LSP: Liberale Staatspartij

IHC: Industriële HandelsCombinatie

NHM: Nederlandse Handelsmaatschappij

NSB: Nationaal Socialistische Bond

NSM: Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij

RDM: Rotterdamse Droogdok Maatschappij

RKSP: Rooms Katholieke Staatspartij

RSAP: Revolutionair-Socialistische Arbeiderspartij

SDAP: Socialistische Democratische Arbeiderspartij

SGP: Staatkundig Gereformeerde Partij

VDB: Vrije Democratische Bond

1. Inleiding

1.1 Introductie onderwerp

Ten tijde van de economische crisis in de jaren '30 ging het slecht in de scheepsbouwsector in Nederland en zijn er economische maatregelen genomen ter ondersteuning van de scheepsbouwsector. Dit gebeurde ondanks de aanpassingspolitiek die de regering voerde. Deze aanpassingspolitiek was een bezuinigingspolitiek gericht om de begroting weer sluitend te krijgen. Deze sluitende begroting had als doel om het prijspeil te drukken en het intern prijspeil door middel van deflatie in evenwicht te brengen met het internationale prijspeil.¹

De steun begon bij de kleine werven in Groningen. Later werden grotere werven zoals Wilton Feijenoord getroffen en gesteund.² Hiermee kwam een debat op gang voor de steun van de werven door de regering.³ Later werd vooral steun gegeven vanuit het Werkfonds, dit was een steunfonds opgericht door de regering tijdens de crisis van de jaren '30. Ook werden de scheepswerven door de regering gedwongen om meer samen te werken.⁴ De Nederlandse regering heeft tijdens de crisis in de jaren '30 dus de scheepsbouw ondersteund. Bij dit onderzoek zal gekeken worden naar de beweegredenen van de regering om de scheepsbouw te ondersteunen. Uit de literatuur komt naar voren dat de steun aan de scheepsbouw pas echt vanaf 1934 op gang kwam met de oprichting van het Werkfonds. Hierom is dit jaar als startpunt van het onderzoek genomen. Als eindpunt van het onderzoek is 1939 genomen, omdat dit het jaar was dat het laatste kabinet van Colijn, de minister-president tussen 1933 en 1939, aftrad waardoor er een nieuwe regering kwam. De volgende onderzoeksvraag staat centraal: Waarom steunde de Nederlandse regering, ondanks de bezuinigingspolitiek, de scheepsbouw tussen 1934-1939?

¹ J. van Zanden, *Een klein land in de 20e eeuw: Economische geschiedenis van Nederland 1914-1995* (Utrecht: Het Spectrum, 1997), 156.

² P. de Hen, *Actieve en re-actieve industriepolitiek in Nederland: De overheid ende ontwikkeling van de Nederlandse industrie in de jaren dertig en tussen 1945 en 1950* (Amsterdam: De Arbeiderspers, 1980), 87.

³ Idem, 86-90.

⁴ J. Kortweg, *Liveria 70 jaar IHC Merwede* (Merwede: Uitgeverij Boekschap, 2003), 19-20.

1.2 Deelvragen

De hoofdvraag van het onderzoek is dus: Waarom steunde de Nederlandse regering, ondanks de bezuinigingspolitiek, de scheepsbouw tussen 1934-1939? Het doel van deze onderzoeksvraag is om een analyse te geven van de beweegredenen voor regeringssteun aan de scheepsbouw in de jaren '30. De beschrijving van de steun wordt wel gegeven in de literatuur, echter mist het inzicht waarom de steun gegeven is. Tevens mist een totaaloverzicht van de gegeven steun. Dit zorgt voor een hiaat in de literatuur en maakt de beweegredenen voor de steun nog niet duidelijk. Dit onderzoek is wetenschappelijk relevant omdat het deze beweegredenen achter de steun wel geeft, in tegenstelling tot de huidige literatuur over het onderwerp. Ook is het antwoord op deze onderzoeksvraag maatschappelijk relevant, omdat met dit onderzoek inzicht in het handelen van de regering tijdens crises wordt vergroot en de redentatie van overheden daarbij. Het inzicht wat uit het onderzoek komt is belangrijk omdat financiële en economische crises van alle tijden zijn.

Om tot de beantwoording van deze hoofdvraag te komen zijn de volgende vier deelvragen nodig. De eerste deelvraag is: Wat hield de steun aan de scheepsbouw in? Deze vraag is belangrijk omdat eerst moet worden vastgesteld waar de steun uit bestond en aan welke werven er steun werd gegeven, en of er een ontwikkeling of verandering plaatsvond in de steun gedurende de jaren tussen 1934-1939. De tweede deelvraag is: Hoe werd de scheepsbouw in Groningen gesteund? Het belangrijkste is dat bijna alle steun naar de werven in Groningen ging, dus het geeft een goed beeld voor de gehele steun. Dit maakt dat het nodig is om te begrijpen waarom juist hier steun naartoe is gegaan. Hiervoor was vooral de heer T.L. Mellema belangrijk, dus wordt vooral gekeken welke schakel hij in het proces van steunverlening was. De derde deelvraag is: Wat waren de redenen voor de steun aan de Nieuw Amsterdam? De Nieuw Amsterdam was een cruiseschip wat gebouwd is in opdracht van de Holland Amerika Lijn (HAL). Dit schip is om de steun aan de scheepsbouw te onderzoeken zeer belangrijk, want van de 16,4 miljoen gulden voor de scheepsbouw is in totaal 75 procent besteed aan de Nieuw Amsterdam.⁵ Dit maakte het veruit het grootste project dat steun heeft ontvangen en een substantieel deel van de steun in totaal. Daarom is het belangrijk dit mee te nemen ter beantwoording van de onderzoeksvraag. Deze deelvraag beantwoordt waarom steun werd gegeven aan het grootste project.. De vierde deelvraag is: Wat waren de verschillende visies

⁵J. Barendregt, "Industriepolitiek. honderd jaar overheidsbeleid in vogelvlucht," 1992.

binnen de regering op de scheepsbouw? De verschillende visies van partijen geven daarbij de politieke achtergrond. Dit zorgt voor een beter inzicht in de context waarin de uitvoerende commissies handelden, maar ook hoe en waarom besloten werd de Nederlandse scheepsbouwsector te steunen in deze periode. Na beantwoording van deze deelvragen is het mogelijk een overkoepelend antwoord te geven op de onderzoeksvraag.

1.3 Theoretische concepten

Nederland werd tijdens de economische crisis zwaarder getroffen dan de omliggende landen.⁶ Belangrijke theoretische concepten die hier worden besproken zijn de Nederlandse regering, de gouden standaard, de aanpassingspolitiek en de scheepsbouwsector. Een definitie van de Nederlandse regering is belangrijk, omdat naar de motieven van de regering gekeken wordt. Verder was de aanpassingspolitiek het beleid van de regering om de crisis in de jaren '30 tegen te gaan en had de gouden standaard invloed op de scheepsbouwsector. De gouden standaard is verder belangrijk, omdat Nederland het langst vasthield aan de gouden standaard, terwijl omliggende landen deze eerder loslieten. Verder zal kort de algemene theorie over de scheepsbouwsector besproken worden.

1.3.1 Definitie scheepsbouwsector

Belangrijk voor dit onderzoek is een definitie van de scheepsbouwsector. In deze scriptie wordt de volgende definitie gebruikt: Een industrie die zich richt op het bouwen en het repareren van commerciële schepen op de werf zelf in Nederland. Commerciële scheepsbouw is daarbij gekozen, omdat de bouw van deze schepen niet werd gesteund met de reden dat ze voor de regering direct nut hadden, zoals marineschepen bijvoorbeeld. Daarbij worden de bruggenbouw, de marine en metaalbouw niet meegenomen. Deze definitie is gekozen om het onderwerp af te bakenen en

⁶ H. De Jong, "De crisis van de jaren dertig: verloren jaren of een grote sprong voorwaarts?", bezocht op 11 januari, 2017, <https://www.rug.nl/staff/h.j.de.jong/oratiehdejong.pdf>.

gericht onderzoek te kunnen doen naar de redenen waarom de commerciële scheepsbouw is gesteund.

1.3.2 De Nederlandse regering

De Hen geeft in de introductie van *Actieve en Reactieve Industrialisatiepolitiek* een uitgebreide beschrijving van de Nederlandse politiek en het kabinet Colijn II in de jaren '30. Hij stelt dat de confessionelen een voorsprong hadden in de politiek op de niet-confessionelen. De belangrijkste confessionele partijen binnen de regering Colijn II waren de Christelijk Historische Unie (CHU), de Antirevolutionaire Partij (ARP) en de Rooms Katholieke Staatspartij (RKSP). Tussen deze partijen was veel strijd. Voor de CHU waren het protestantisme en de Nederlandse natie zeer belangrijk, terwijl de ARP minder op deze punten hamerde. De ARP was meer gericht op de liberale politiek. De RKSP, de grootste partij van het land, was meer een losse coalitie van verschillende belangengroepen. De katholieke partij was vooral gericht tegen de Sociale Democratische Arbeiderspartij (SDAP), om de katholieke arbeider voor zich te winnen. Heldring, een liberaal, stelde dat de RKSP voor socialistisch kon doorgaan, terwijl de CHU en de ARP als conservatief-liberaal golden. Deze partijen waren van de lijn zuinigheid, vrijhandel en het liefst zo weinig mogelijk overheidsingrijpen. De confessionele partijen zouden uiteindelijk samen met de liberalen de politiek in Nederland tot 1939 domineren.⁷

Naast de confessionelen zaten ook de liberale partijen, de LSP en de VDB, in de regering van 1933 tot en met 1937. De VDB was een links-liberale partij en vond dat burgers meer zeggenschap moesten krijgen.⁸ De LSP was een conservatievere en rechtser partij dan de VDB. Zij was voor grote persoonlijke vrijheid en een beperkte overheidsrol.⁹

Naast de partijen waren ook het Werkfonds en haar opvolger, de Maatschappij voor Industriefinanciering belangrijk, want deze fondsen hadden de bevoegdheid om steun te verdelen

⁷ De Hen, *Actieve en re-actieve industriepolitiek*, 12-14.

⁸ “Vrijzinnig-Democratische Bond (VDB),” Vrijzinnig-Democratische Bond(VDB)-Parlement & Politiek, bezocht op 23 juli 2017, https://www.parlement.com/id/vh8lnhrp8wti/vrijzinnig_democratische_bond_vdb.

⁹ “Liberaal Staatspartij ‘De Vrijheidsbond’ (LSP), “Liberaal Staatspartij ‘De Vrijheidsbond’ (LSP)-Parlement en Politiek, bezocht op 23 juli 2017, https://www.parlement.com/id/vh8lnhrp8wtg/liberale_staatspartij_de_vrijheidsbond.

en uit te keren.¹⁰ Omdat deze fondsen de steun verdeelden worden deze fondsen net als de partijen meegenomen in de definitie van de regering die in deze scriptie gebruikt wordt. De definitie die gebruikt wordt voor de Nederlandse regering is dus: Het Nederlandse kabinet samen met de relevante commissies voor steunverlening van de scheepsbouw.

1.3.3 Aanpassingspolitiek

De Nederlandse politiek van de jaren '30 werd aanpassingspolitiek genoemd. Dit bestond eruit te proberen om bij de overheid gedaan te krijgen de prijzen en de lonen te verlagen. Daarbij bestond het ook uit bezuinigingen van de regering om de overheidsbegroting sluitend te krijgen, om zo de prijzen aan te passen. Het was dus een politiek gericht op prijsverlaging.¹¹ Deze politiek was voornamelijk gestoeld op de principes van twee van de regerende partijen tijdens de jaren '30: de Christelijk Historische Unie (CHU) en de Antirevolutionaire Partij (ARP). De principes van deze partijen betreffende de economie waren vrij simpel, namelijk zuinigheid, vrijhandel en zo weinig mogelijk ingrijpen in de productie.¹² De Nederlandse regering legde de nadruk op het sluitend krijgen van de begroting. Dit was echter niet het enige wat de regering deed. Een deel van de politiek bestond ook uit steunpolitiek, waarbij de regering sectoren steunde om te voorkomen dat deze zouden omvallen. Dit gebeurde onder andere met de scheepsbouw en de landbouw.¹³

1.3.4 Gouden standaard

Een ander belangrijk kenmerk van de Nederlandse regering tijdens de jaren '30 was dat het de gouden standaard als laatste land tegelijkertijd met Zwitserland, in 1936, losliet. De gouden standaard was een afspraak tussen landen waarbij valuta aan goud gekoppeld werd tegen een

¹⁰ C. Slechte, *Staken en stempelen: werk en werkloosheid in Schiedam 1890-1940* (Schiedam: Stichting Musis, 2006), 396.

¹¹ De Hen, *Actieve en re-actieve industriepolitiek*, 12-14.

¹² Idem, 14.

¹³ De Jong, "De crisis van de jaren dertig".

afgesproken wisselkoers om de handel tussen landen te vergemakkelijken.¹⁴ De regering verdedigde daarbij de gouden standaard uit het principe van vrijhandel. Het niet verlaten van de gouden standaard had echter als gevolg dat de gulden niet kon devalueren, waardoor de internationale handelspositie verslechterde.

De scheepsbouw leed onder de verslechterde handelspositie, omdat deze sector een internationaal georiënteerd is. Daarbij is de scheepbouwsector over het algemeen gevoelig voor conjunctuurschommelingen. De scheepsbouw is gekoppeld aan de wereldvrachtenmarkt, waar de scheepvaart weer afhankelijk van is. Deze afhankelijkheid verbindt de scheepvaart nauw met de wereldhandel.¹⁵

1.4 Historiografie

1.4.1 De Nederlandse regering tijdens de crisis in de jaren '30

Tijdens de beurskrach van 1929 was Charles Ruijs de Beerenbrouck minister-president. Verhagen schreef in zijn dissertatie *Toen de katholieken Nederland veroverden* over Ruijs de Beerenbrouck. Verhagen stelt dat het economisch beleid van Ruijs de Beerenbrouck zuinig was. De herinnering aan hem is daardoor vooral negatief gekleurd volgens Verhagen.¹⁶ Luykx stelt dat Verhagen probeerde onafhankelijk naar Ruijs de Beerenbrouck te kijken, zonder bejubeling of verguizing. Volgens Luykx is Verhagen daarin geslaagd. De auteur stelt het beeld bij dat de politiek van Colijn het interbellum beheerst zou hebben. Ook komt de verdeeldheid binnen de RKSP goed naar voren, en dan vooral de strijd tussen de linkerkzijde en het midden van de partij.¹⁷ Bij de grotere rol die Verhagen aan Ruijs de Beerenbrouck geeft, is het belangrijk om in het achterhoofd te houden dat in een biografie de rol van een persoon snel overschat kan worden.

¹⁴ B. Eichengreen, "Golden Fetters: The Gold Standard and the Great Depression 1919-1939," 1995, bezocht op 11 januari, 2017, http://aida.econ.yale.edu/~nordhaus/homepage/documents/goldenfetters_C1and5.pdf, 3.

¹⁵ P. Klein en G. Borger(ed.), *De jaren dertig: Aspecten van crisis en werkloosheid* (Amsterdam: Meulenhof, 1979), 84.

¹⁶ F. Verhagen, *Toen de katholieken Nederland veroverden: Charles Ruijs de Beerenbrouck 1873-1936* (Amsterdam: Boom, 2015), 9.

¹⁷ P. Luykx, "Frans Verhagen, Toen de katholieken Nederland veroverden. Charles Ruijs de Beerenbrouck 1873-1936," *BMGN-Low Countries Historical Review* 131, no. 3 (2016).

Nadat het kabinet van Ruijs de Beerenbrouck was afgetreden in 1933 kwam het kabinet Colijn II. Volgens Sjoerd Keulen was voor dit kabinet was het aanpakken van de crisis in de landbouw belangrijk, vandaar dat de Landbouwcrisiswet in 1934 werd ingevoerd. Het kabinet zat echter niet lang en kwam in 1935 in een crisis over de devaluatie van de gulden. Na slechts acht dagen maakte het zelfde kabinet echter weer een doorstart als Colijn III.¹⁸ De Hen stelt daarnaast dat van christelijke politiek, onder de liberaal Colijn, echter weinig terecht kwam. De niet-confessionele partijen waren volgens De Hen verstijfd, hoewel de SDAP wel steun genoot in de grote steden en de Liberale Vrijheidsbond nog steun van het bedrijfsleven kreeg. Verder stelt De Hen nog dat de RKSP, ondanks dat zij vier van de negen ministers leverden, het kabinet niet gewild had.¹⁹ Het deelnemen van de VDB en de LSP aan de regering ondermijnt de uitspraak van De Hen dat de niet-confessionele partijen geen invloed hadden. Dat wordt verder ondermijnd doordat De Hen stelt dat Colijn meer een liberaal was.

Oud bevestigt dat de RKSP moeite had met het kabinet. Zij wilden een wijziging in de staatinstelling, maar Oud benadrukt wel dat de wijziging vaag was. Verder benadrukt Oud dat het saneren van de staatsfinanciën voorop stond. Het probleem van de werkloosheid had daarbij ook de aandacht van de regering, maar dit was niet bereikbaar zonder het omlaag brengen van de lonen. Oftewel de aanpassingspolitiek. Verder bevestigt Oud de crisis van de devaluatie van de gulden, ook bevestigt door Keulen. Daarbij benadrukt Oud nog dat de RKSP de grootste dwarsligger was.²⁰ Daarnaast bevestigt Oud met zijn conclusie over de voortzetting van hetzelfde kabinet, de conclusie van Keulen. Daarbij is Oud in zijn omschrijving nauwkeuriger. Beiden komen tot dezelfde conclusie, wat deze versterkt. Uit de bovengenoemde literatuur over de Nederlandse regering blijkt dat werkloosheid dus zeker op de agenda bij de kabinetten van Colijn stond, echter stonden een zuinig economisch beleid en loonsverlagingen ook hoog op de agenda.

Colijn was daarbij als minister-president belangrijk. Langeveld heeft een biografie over Colijn geschreven. In het eerste deel, *Dit leven van krachtig handelen*, komt naar voren dat Colijn een voorname politieke overtuiging had, namelijk het sluitend krijgen van de begroting.

¹⁸ S. Keulen, *Monumenten van beleid: de wisselwerking tussen Nederlands rijksoverheidsbeleid, sociale wetenschappen en politieke cultuur, 1945-2002* (Hilversum: Verloren, 2014), 45.

¹⁹ De Hen, *Actieve en re-actieve industriepolitiek*, 12-14.

²⁰ P. Oud, *Staatkundige vormgeving in Nederland, Volume 1* (Assen: Van Gorcum, 1997), 271-274.

Verder had Colijn het economische dogma dat kapitaalvorming noodzakelijk was en dat de kapitaalvorming van de meer welgestelden moest komen om hen in staat te stellen te investeren in de handel en nijverheid. Daarom was Colijn tegen nivellering.²¹

In het tweede deel van de biografie, *Schipper naast God*, gaat Langeveld meer in op de periode van de crisis en Colijns regeringsbeleid tijdens de crisis. Hierin stelt Langeveld dat Colijn zijn stempel gedrukt heeft op het sociaaleconomisch beleid van de jaren '30, en dan vooral op een beleid dat werd gekenmerkt door het gebrek eraan. Volgens Langeveld had Colijn de overtuiging dat de Eerste Wereldoorlog een einde had gemaakt aan een hoog welvaartspeil in Europa. Langeveld stelt zelfs dat Colijn de crisis verwelkomde, omdat dit zijn stelling onderschreef. Colijn paste dan ook alleen maar op de winkel. Toch was de steun voor Colijn groot, vooral onder liberalen. Dit had te maken met het liberaal economische beleid dat Colijn voerde en dat hij de liberalen weer bij de regering gehaald had. Verder is de populariteit van Colijn te verklaren, omdat hij zich positioneerde als een sterke man in tijden van depressie en van de opkomst van politiek extremisme. Langeveld stelt dat de liberale en neutrale dagbladen, het *Algemeen Handelsblad*, de *Nieuwe Rotterdamse Courant* en de *Telegraaf*, dit beeld onderschreven. Wat ook een rol speelde was dat Colijn een internationale reputatie had doordat hij een economische conferentie van de Volkenbond had geleid. Langeveld stelt dat hierdoor de Nederlandse politiek in de jaren '30 werd gedomineerd door Colijn.²² Dit beeld wordt bevestigd door Klemann, die stelt dat Colijn een begrip van die tijd was.²³ Dit beeld wordt nog verder onderschreven door Van Zanden die stelt dat Colijn de meest prominente beleidsmaker was van de jaren '30.²⁴

Wanneer wordt gekeken naar de literatuur over de regeringen tijdens de crisis in de jaren '30 blijkt dat werkloosheid wel zeker een rol speelde in de kabinetten, maar dat bezuinigingen en loonsverlagingen ook zeer belangrijk waren. Verder komt naar voren dat Colijn het belangrijkste figuur was in deze periode. Dit wordt onderschreven door meerdere auteurs en ook door auteurs

²¹ H. Langeveld, *Hendrikus Colijn 1869-1944/I: Dit leven van een krachtig handelen* (Amsterdam: Balans, 1998), 398-400.

²² H. Langeveld *Hendrikus Colijn 1869-1944/II: Schipper naast God* (Amsterdam: Balans, 2004), 594-601.

²³ H. Klemann *Tussen Reich en Empire: De economische betrekkingen van Nederland met zijn belangrijkste handelspartners: Duitsland, Groot-Brittannië en België en de Nederlandse handelspolitiek, 1929-1936* (Amsterdam: NEHA, 1990), 1.

²⁴ Van Zanden, *Een klein land in de 20^e eeuw*, 157.

die zich op een breder spectrum hebben gericht dan alleen een biografie. Verder zijn de kabinetten Colijn ook belangrijker voor dit onderzoek, omdat deze zitting hebben gehad in de periode die onderzocht is in deze scriptie.

1.4.2 Regeringsbeleid tijdens de crisis in de jaren '30 het algemeen

Wanneer wordt gekeken naar regeringsbeleid tijdens crises, is het goed om te weten wat de opties van regeringsbeleid in de jaren '30 was. Onderzoeken hierover begonnen in de jaren '80. Gourevitch heeft in 1984 het artikel *Breaking with Orthodoxy* geschreven. Hierin is uiteengezet wat de verschillende handelingen waren van landen tijdens de crisis in de jaren '30. In totaal waren drie opties mogelijk. Ten eerste de orthodoxe aanpak, met deflatiepolitiek en het behoud van de gouden standaard proberen de prijzen naar beneden te krijgen in tijden van crises. Ten tweede de neo-orthodoxe aanpak, het loslaten van de deflatiepolitiek en de gouden standaard om de waarde van de munt te devalueren. Daarnaast werden tariefmuren opgezet. Als laatste reactie de vraag-stimulerende politiek, of de onorthodoxe aanpak. Hierbij was het de bedoeling om door middel van overheidsinvesteringen te proberen de vraag naar goederen weer te stimuleren.²⁵ Gourevitch stelt dat met name het belang van de belangrijkste groep in het land in samenwerking met de overheid bepaalde welk beleid werd gevoerd. Deflatie was een internationalistische strategie, neo-orthodoxie was meer nationalistisch gericht en de vraag-stimulerende politiek was een vorm van economisch nationalisme.²⁶

Voor Gourevitch was het beleid in Zweden tijdens de crisis in de jaren '30 daarbij een belangrijk voorbeeld. Volgens hem werd daar een rood-groene coalitie, de boeren en de arbeiders, opgezet die zorgden dat in Zweden onorthodox beleid gemaakt werd.²⁷ Lindvall stelt in een artikel uit 2011 dat de waarde die Gourevitch aan die coalitie hecht overschat is. Volgens Lindvall is de conclusie van Gourevitch verkeerd beargumenteerd, het was namelijk de vraag-

²⁵ P. Gourevitch "Breaking with Orthodoxy: the Politics of Economic Policy Responses to the Depression of the 1930s." *International Organization* 38, no. 1 (1984): 99-100.

²⁶ Idem, 12.7

²⁷ Idem, 98.

stimulerende politiek die de politieke coalitie in stand hield, niet andersom.²⁸ Wanneer wordt gekeken naar de Nederlandse aanpassingspolitiek is het ook niet zozeer dat deze politiek voortkomt uit het belang van verschillende groepen zoals Gourevitch stelt. Maar zoals uit het stuk over de Nederlandse regering blijkt, meer uit economische principes. Dit blijkt onder andere uit de rede van De Jong bij de aanvaarding van het ambt van hoogleraar in de Economische Geschiedenis aan de Rijksuniversiteit Groningen. De Jong stelt dat de handhaving van de gouden standaard werd gezien als een morele plicht, devaluatie had namelijk het gevolg dat mensen die gespaard hadden werden gedupeerd.²⁹ Daarmee is kritiek te geven op de stelling van Gourevitch over de motivatie van verschillend handelen door overheden, echter blijven de mogelijkheden van handelen door overheden wel overeind staan. In Nederland is met de aanpassingspolitiek een duidelijke deflatiepolitiek te zien terwijl zij de gouden standaard vasthielden, wat overeenkomt met de orthodoxe methode.

Een andere richting van onderzoek komt van Eichengreen en Irwin in 2010. Zij richten zich meer de invloed op vrijhandel van overheidshandelen en niet zozeer op overheidsingrijpen. Eichengreen en Irwin stellen namelijk dat overheden drie opties hadden, ten eerste deflatiepolitiek met behoud van de gouden standaard, ten tweede het depreciëren van de eigen valuta en als laatste directe controle over handel en betalingen om de eigen reserves te behouden. Daarbij vonden de meeste landen deflatiepolitiek geen optie door de schok die deze teweegbracht en de grootte van de prijsaanpassingen. Dus alleen de laatste twee opties bleven over, landen die bleven vasthouden aan de gouden standaard moesten handelsbarrières bouwen en landen die van de gouden standaard afstapten konden open handel drijven.³⁰ Daarbij moet opgemerkt worden dat in Nederland wel werd geprobeerd een deflatiepolitiek te voeren terwijl Nederland aan de gouden standaard vasthield. Verder is het ook belangrijk dat in Nederland de ARP en de CHU nog steeds groot voorstander waren van vrijhandel.³¹

Van de mogelijkheden van handelen voerde de Nederlandse regering dus een orthodox

²⁸ J. Lindvall, "Lund University Publications, Politics and Policies in Two Economic Crises: The Nordic Countries," 2014, bezocht op 14 augustus 2017, <https://lup.lub.lu.se/search/publication/b0e6773e-d05e-41c4-9af0-6f804c035874>, 14.

²⁹ De Jong, "De crisis van de jaren dertig".

³⁰ B. Eichengreen en D. Irwin "The Slide to Protectionism in the Great Depression: Who Succumbed and Why?" *The Journal of Economic History* 70, no. 4 (2010), 893-894.

³¹ De Hen, *Actieve en re-actieve industriepolitiek*, 12-14.

beleid, zeker tot 1936 wanneer de Nederlandse regering als één van de laatsten in Europa de gouden standaard losliet.

1.4.3 Nederlands overheidsbeleid tijdens de crisis in de jaren '30

In Nederland is een debat tussen historici over de invloed die orthodoxe aanpassingspolitiek had op de duur van de crisis. Keesing heeft in 1947 als eerste onderzoek naar de crisis van de jaren '30 in Nederland gedaan. Hij stelt dat het Nederlandse beleid tijdens het Interbellum werd gekenmerkt door conservatisme. De regering zag het niet als haar taak om zich te bemoeien met de economie. Verder stelt hij dat de duur en de heftigheid van de crisis vooral te danken was aan het overheidsbeleid van de aanpassingspolitiek en dan vooral het blijven vasthouden aan de gouden standaard. Dit zorgde ervoor dat de Nederlandse markt werd blootgesteld aan meer buitenlandse concurrentie en verminderde daarbij ook de mogelijkheden van export.³² Verder legt Keesing de schuld van de hoge werkloosheid ook bij de stijgende arbeidsproductiviteit en een stagnerende economie. De stagnerende economie was daarbij te wijten aan het vasthouden van de gouden standaard. De gevoerde werkverschaffingspolitiek was verder nauwelijks een druppel op een gloeiende plaat.³³ De hoofdschuldige was dan ook de regering volgens Keesing in zijn conclusie.³⁴ Daarentegen komt Klein tot de conclusie dat de lengte en heftigheid van de depressie in Nederland niet werden veroorzaakt door het beleid van de Nederlandse regering, maar dat de oorzaak meer in de economische structuur van de Nederlandse economie lag. Daarbij lag het probleem met name bij de grote en weinig moderne agrarische sector samen met de kleine industriële sector. De regering had niet of nauwelijks mogelijkheden om de crisis te verzachten. Volgens Klein moet echter nog steeds kritisch naar deze regering gekeken worden.³⁵

In recent onderzoek wordt het beeld dat de regering niets aan de crisis kon doen

³² F. Keesing, *De conjuncturele ontwikkeling van Nederland en de evolutie van de economische overheidspolitiek, 1918-1939* (Utrecht etc.: Het Spectrum, 1947), 163.

³³ Idem, 176.

³⁴ Idem, 315.

³⁵ J. Van Herwaarden(ed.), *Lof der historie. Opstellen over geschiedenis en maatschappij* (Rotterdam: Universitaire Pers Rotterdam, 1973), 329.

daarentegen weer ontkracht. Dit wordt het meest duidelijk uit de oratie van Van Zanden uit 1988. Ten eerste stelt Van Zanden hierin dat de scheepsbouw zwaar getroffen was.³⁶ Verder komt hieruit naar voren dat de analyse van Keesing wat betreft het regeringsbeleid toch lijkt te kloppen. Het vasthouden aan de gouden standaard en het conservatieve beleid kunnen worden aangewezen als twee belangrijke oorzaken van de heftigheid van de crisis.³⁷ Drukker onderschrijft dit en is het voor een groot deel met Van Zanden eens. Drukker concludeert echter dat de conclusie van Van Zanden wat betreft de hoge werkloosheid eenzijdig is. Als wordt gekeken naar Zwitserland, dat de gouden standaard ook laat losliet, dan moet geconcludeerd worden dat daar de werkloosheid niet zo hoog lag als in Nederland. Terwijl in landen waar de gouden standaard vroeg werd losgelaten de werkloosheid wel hoog lag. Drukker zelf stelt dat er een tweede factor meespeelde in de hoge werkloosheid in Nederland tijdens de crisis, namelijk de bevolkingspolitiek die in het begin van de twintigste eeuw gevoerd is door de rooms-katholieke kerk, waardoor er een enorm arbeidsaanbod was in de jaren '30.³⁸ In een later boek erkent Van Zanden dat de bevolkingspolitiek van de Rooms-Katholieke kerk de werkloosheid versterkt heeft. Van Zanden ziet dit echter niet als hoofdoorzaak. Dat is volgens Van Zanden nog steeds het te lang blijven vasthouden van de gouden standaard, wat leidde tot een ongunstige ontwikkeling van de internationale concurrentiepositie. In dit boek nuanceert hij ook de visie van Keesing door te stellen dat het voor de regering moeilijk was om een beleid te vormen wat wel consistent was geweest. Het loslaten van de gouden standaard was immers niet mogelijk, want dit was tegen alles waar Colijn voor stond.³⁹ Van Zanden heeft in 2014 nog een artikel uitgegeven samen met De Jong. Dit artikel geeft een systematisch overzicht van de debatten over de groei van de Nederlandse economie van de late middeleeuwen tot nu. Hierin onderschrijven zij de eerdere conclusie. Echter stelt hij ook dat de werkgelegenheid langzamer groeide, omdat er een enorme toename was in effectiviteit, waardoor minder werknemers nodig waren.⁴⁰ Deze

³⁶ J. van Zanden, *De dans om de gouden standaard: economisch beleid in de depressie van de jaren dertig* (Amsterdam: VU, 1988), 7.

³⁷ Van Zanden, *De dans om de gouden standaard*, 26.

³⁸ J. Drukker, *Waarom de crisis hier langer duurde: over de Nederlandse economische ontwikkeling in de jaren dertig* (Amsterdam: NEHA, 1990), 239-244.

³⁹ Van Zanden, *Een klein land in de 20e eeuw*, 152-157.

⁴⁰ H. de Jong en J. van Zanden, "Debates on Industrialisation and Economic Growth in the Netherlands," *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 11 no. 2 (2014), 102.

conclusie staat haaks op de conclusie van Drukker en de onderschrijving van Van Zanden. De groeiende effectiviteit als oorzaak van een hogere werkloosheid is ook terug te zien in een onderzoek van Noordegraaf en Wijsenbeek betreffende de scheepsbouw. De productie was op niveau, maar de werkgelegenheid nog niet.⁴¹

Een ander invloedrijk werk over de crisis is het onderzoek van Klemann uit 1990. Klemann beargumenteert dat, naast de voorgaande argumenten, er een lek zat in de Nederlandse economie. Investerings van de regering zouden gelijk naar het buitenland gelekt zijn. De Nederlandse regering zou twee dingen gedaan kunnen hebben volgens Klemann. Ten eerste de andere economieën bijhalen en ten tweede bepaalde industrieën beschermen waarbij groei zou leiden tot een impuls van de eigen economie. Het beste wat daarbij de Nederlandse economie er weer bovenop kon helpen was een verbeterde economische situatie in omliggende landen wat de export weer zou doen stijgen.⁴² Verder concludeert Klemann dat, buiten de situatie in de omliggende landen, de heftigheid van de crisis ook lag aan het vasthouden van de gouden standaard en aan het beschermen van de landbouw. Het beschermen van de landbouw gebeurde daarbij desnoods ten koste van de rest van de economie.⁴³

Het is een hevig debat over het regeringsbeleid in Nederland tijdens de crisis in de jaren '30. De meeste onderzoekers zijn het erover eens dat de crisis in Nederland ten opzichte van andere landen lang en heftig was. De meningen over de redenen erachter verschillen echter. De oorzaken die worden gegeven voor de problemen lopen uiteen van de bevolkingspolitiek uit het begin van de twintigste eeuw, tot het open karakter van de Nederlandse economie, tot het zuinige beleid van de regering. De mate waarin de regering de schuld had, loopt ook uiteen, van nauwelijks bij Klein tot de hoofdschuldige bij Keesing. Daarbij is het, als gekeken wordt naar de meest recente onderzoeken, evident om aan te nemen dat het laat loslaten van de gouden standaard schadelijk is geweest. Waarbij dus aangenomen kan worden dat de regering wel degelijk schuld had aan de heftigheid van de crisis in Nederland, in tegenstelling tot wat Klein concludeerde. Dit is voor het onderzoek van belang, omdat dit regeringsbeleid ook mede de oorzaak is van de verslechterde situatie voor de scheepsbouw. Het laat loslaten van de gouden

⁴¹ Klein, *De jaren dertig*, 84-88.

⁴² Klemann, *Tussen Reich en Empire*, 13-17.

⁴³ Idem, 251.

standaard heeft immers de internationale concurrentiepositie van de sector hard geraakt en de crisis voor de sector verergerd.

1.4.4 De scheepsbouw

De steun aan de scheepsbouw in de jaren '30 komt in verschillende onderzoeken terug. Deze steun wordt daarbij beschrijvend weergegeven. Onderzoek van De Hen laat zien dat met name de werven in Groningen als eerste hard werden geraakt door de crisis. Dit werd bevestigd door de commissie werklozensteun.⁴⁴ Andere onderzoeken focussen zich meer op de scheepsbouw in de rest van heel Nederland. Zo stelt Den Ouden in *Een hoekstaal van de maatschappij* dat de crisis voor Nederland lang en zwaar was, en in het bijzonder voor de scheepsbouw.⁴⁵ Dit wordt verder bevestigd door Davids en Schippers. Zij laten zien dat de Nederlandse scheepswerven in 1934 nog maar zestien handelsschepen hadden geproduceerd. Dit was een derde van wat jaarlijks in de jaren '20 werd geproduceerd. Sommige grote scheepswerven moesten dicht en het totale aantal werknemers daalde vanaf 1929 tot 1932 van 41.000 tot 12.000 man. Volgens het onderzoek werd de situatie wel beter in de jaren vlak voor de Tweede Wereldoorlog.⁴⁶ Hiernaast stellen Noordegraaf en Wijsenbeek in lijn met de eerder genoemde onderzoekers, dat de scheepsbouw in 1931 hard werd geraakt door de crisis. Verder stellen zij dat niet alleen de bouw van schepen leed onder de crisis, maar ook de reparatiewerkzaamheden. Ook zij zien een stijging in de productie voor de Tweede Wereldoorlog in 1937. Dit ging echter niet gepaard met een grote stijging van de werkgelegenheid, wat met name te maken had met de modernisering van de werven.⁴⁷ De Hen geeft met de situatie van de scheepsbouw in Groningen een preciezer beeld, omdat de anderen zich teveel focussen op Nederland in het algemeen. De Hen kijkt daarbij ook naar Nederland in het geheel, maar benadrukt de situatie in Groningen extra.

Verder komt samenwerking tussen de werven naar voren in meerdere onderzoeken. De

⁴⁴ De Hen, *Actieve en re-actieve industriepolitiek*, 86-90.

⁴⁵ A. den Ouden, *Een hoekstaal van de maatschappij: Constructiewerkplaatsen in Nederland van 1840 tot heden (1994)* (Eindhoven: Stichting Nederlandse Staalbouw, 1994), 230-253.

⁴⁶ M. Davids en H. Schippers, "Innovations in Dutch Shipbuilding in the First Half of the Twentieth Century," *Business History* 50, no. 2 (March 2008), 210.

⁴⁷ Klein, *De jaren dertig*, 84-88.

Hen komt tot de conclusie dat de crisis leidde tot meer samenwerking, bijvoorbeeld bij de bouw van schepen voor de marine.⁴⁸ Dit wordt verder onderschreven door den Ouden die als voorbeeld stelt dat de Nederlandse regering een groep bruggenbouw instelde, waar de scheepswerven ook in meedeelden.⁴⁹ Het meest wordt dit beeld bevestigd door Korteweg, die een boek heeft uitgegeven ter ere van het zeventigjarige jubileum van IHC (Industriële HandelsCombinatie) Merwede. Hierin wordt ook een deel van de financiële crisis van de jaren '30 besproken. Het uitgangspunt van dat hoofdstuk wordt duidelijk door de titel *Crisis leidt tot samenwerking*. Zij stelt dat de samenwerking van IHC Merwede vooral door de crisis gevormd is.⁵⁰ Het nadeel van dit werk is dat dit een jubileumboek is dat gaat over de samenwerking van de IHC, waardoor aan de objectiviteit getwijfeld kan worden. Echter wordt het zoeken van samenwerking door de werven onderschreven door Den Ouden en De Hen, waardoor de betrouwbaarheid van het beeld van de samenwerking groter wordt.

Naast de samenwerking is de focus van de werven op andere zaken dan de scheepsbouw belangrijk in meerdere onderzoeken. Zo stelt Den Ouden dat veel werven zich buiten de scheepsbouw ook gingen richten op constructiewerk, zoals de bruggenbouw.⁵¹ Dit wordt verder onderschreven door Korteweg, die hierbij stelt dat de tegenprestatie was dat de werven daardoor intensief met elkaar moesten gaan samenwerken.⁵² De focus op andere zaken wordt niet meegenomen in dit onderzoek, omdat dit buiten de definitie van de scheepsbouwsector valt die wordt gehanteerd in het onderzoek. Het is echter wel belangrijk om dit gegeven in het achterhoofd te houden, aangezien de werven hier wel mee bezig waren.

Verder werd ook benadrukt in de literatuur dat de steun aan de scheepsbouw met de invoering van het Werkfonds op gang kwam. Barendrecht stelt dat het Werkfonds uiteindelijk 19,4 miljoen gulden besteed had, waarvan 16,4 miljoen gulden naar de scheepsbouw was gegaan. Van die 16,4 miljoen gulden was 75 procent beschikbaar gesteld voor de bouw van de Nieuw Amsterdam.⁵³ Ook Korteweg stelt dat de steun voor de scheepsbouw met name vanuit het

⁴⁸ Idem, 227-228.

⁴⁹ Ouden, *Een hoekstaal van de maatschappij*, 230-253.

⁵⁰ Korteweg, *Liveria*, 19-20.

⁵¹ Ouden, *Een hoekstaal van de maatschappij*, 230-253.

⁵² Korteweg, *Liveria*, 19-20

⁵³ Barendregt, "Industriepolitiek."

Werkfonds is gegeven. Zij bevestigt verder dat het Werkfonds met name gericht was op de scheepsbouw en niet op andere bedrijfstakken.⁵⁴ Dat de Nieuw Amsterdam het grootste project van het Werkfonds was is verder naar voren gebracht door Slechte, die stelt dat de Nieuw Amsterdam het enige grote schip was dat gebouwd was met krediet van het Werkfonds. Daarbij stelt Slechte ook dat het Werkfonds in het algemeen niet succesvol was, omdat van de beoogde 40.000 mensen die aan het werk gesteld moesten worden maar 15.000 aan het werk gesteld zijn.⁵⁵ Naast dat de Nieuw Amsterdam wordt gezien als een belangrijk project van het Werkfonds, benadrukt Wormgoor dat werven uit Groningen een belangrijk onderdeel van de steun van het Werkfonds hebben verkregen. Voor deze periode kreeg de Groningse scheepsbouw geen steun.⁵⁶

Al met al komen zes zaken naar voren in de historiografie over de scheepsbouw. Ten eerste dat de scheepsbouw hard geraakt is tijdens de crisis van de jaren '30. Ten tweede dat de scheepsbouw in Groningen daarbij vooral door De Hen genoemd wordt. Ten derde komt naar voren dat de werven zijn gaan samenwerken tijdens de crisis. Ten vierde komt naar voren dat werven zich breder zijn gaan oriënteren. Als vijfde komt naar voren dat het Werkfonds de scheepsbouw steunde en dat de Nieuw Amsterdam daarbij het grootste project was dat gesteund werd en de Groningse scheepsbouw ook profijt had van de steun. Als laatste komt naar voren dat de oorzaken voor de regeringssteun ontbreken. De historiografie over de scheepsbouwsector tijdens de jaren '30 is dus vooral beschrijvend en daarbij missen oorzaken en de beweegredenen achter de gegeven steun.

1.5 Innovatieve aspecten

In de historiografie zijn drie aspecten behandeld: de Nederlandse politieke situatie, de vraag waarom de crisis in de jaren '30 zo lang duurde en de situatie met betrekking tot de scheepsbouw tijdens de crisis. Dit onderzoek is specifiek gericht op de steun van de Nederlandse regering aan

⁵⁴ Korteweg, *Liveria*, 19-20.

⁵⁵ Slechte, *Staken en stempelen*, 396.

⁵⁶ I. Wormgoor, *Turfschuiten en kustvaarders: Een geschiedenis van de scheepsbouw in Groningen* (Verloren: Hilversum, 2016), 118-199.

de scheepsbouw en waarom deze tot stand is gekomen. Het eerste aspect dat behandeld is, is de Nederlandse politieke situatie. Dit onderzoek draagt bij aan de kennis hierover, omdat het een specifieke studie is naar hoe de regering handelde. Dat er steun kwam voor de scheepsbouw, terwijl de regering werd gezien als zuinig, kan bijdragen aan het beeld van de Nederlandse regering in de jaren '30. Het onderzoek kan daarbij ook bijdragen, omdat het een inzicht geeft in hoe de regering handelde. Hierbij is het mogelijk dat het beeld van sommige auteurs die veel macht toekennen aan bepaalde personen in deze situatie eventueel bijgesteld kan worden.

Ditzelfde geldt voor het tweede aspect, de discussie over waarom de crisis in Nederland zo lang en heftig was. Deze discussie is er vooral op gestoeld of het Nederlandse regeringsbeleid hier schuldig aan was of dat de regering er niets aan kon doen. Dit geldt helemaal betreffende de scheepsbouw, omdat dit een van de sectoren was die het zwaarst en het eerst getroffen was tijdens de crisis. Dit is goed te onderzoeken, omdat hier debat over is gevoerd en er actief regeringsbeleid geweest is ten opzichte van de scheepsbouw. Dit onderzoek kan mogelijk het beeld van de heftige Nederlandse crisis bijstellen betreffende deze specifieke situatie. De uitkomst van het onderzoek laat drie mogelijke opties open. Ten eerste kan de uitkomst laten zien dat de regering machteloos was. Ten tweede kan het onderzoek aan de andere kant ook aantonen dat de regering in deze situatie de effecten van de crisis verzachtte. Ten derde kan het echter ook aantonen dat het gevoerde regeringsbeleid de effecten van de crisis juist versterkte. Deze verschillende conclusies kunnen een nieuw inzicht bieden in het debat over de effecten van het Nederlandse regeringsbeleid op de crisis.

Betreffende het derde aspect, de scheepsbouw in de jaren '30, draagt deze studie bij aan het algehele beeld van de situatie. Hiernaast zal dit onderzoek verder kijken dan de huidige onderzoeken en zal geprobeerd worden de redenen achter de steun van de scheepsbouw te achterhalen. Hierbij zal gekeken worden naar zowel de Nederlandse regering zelf als naar de druk die de scheepsbouw uitvoerde op de regering om hun agenda er door te krijgen. Dit bij elkaar zal ervoor zorgen dat er een zo volledig mogelijk beeld gegeven kan worden over de steun aan de scheepsbouw in de jaren '30 en zal de redenen achter deze steun kunnen verklaren.

1.6 Methodologie

1.6.1 Bronnen

De primaire bronnen die voor dit onderzoek zijn gebruikt, zijn allemaal geschreven bronnen. Hierbij is voor het tweede hoofdstuk gebruik gemaakt van het Nationaal Archief in Den Haag en het Regionaal Historisch Centrum in Groningen. Van het Nationaal Archief is daarbij gebruik gemaakt van de archieven van de Centrale Dienst van de Arbeidsinspectie en het Werkfondsarchief. In deze archieven is specifiek gelet op de aanvragen van scheepsbouwers voor steun. Het probleem dat hierbij speelde was dat het archief niet compleet was. Van sommige aanvragen miste een onderdeel. Daarentegen was wel te zien dat alle aanvragen die er waren op dezelfde manier verliepen en dezelfde voorwaarden werden gesteld. Dit vergroot de waarschijnlijkheid van de representativiteit van de bronnen. In de Groningse archieven is gekeken naar de archieven van de Noordergroep, een groep werven die is gaan samenwerken tijdens de crisis in de jaren '30. Deze archieven zijn uitgebreid en compleet.

In het derde hoofdstuk over Groningen is naast het eerder genoemde archief van de Noordergroep ook gebruik gemaakt van het persoonlijke archief van Mellema. Dit archief is gebruikt omdat Mellema alle aanvragen behandelde. Daardoor is dit archief belangrijk om te analyseren hoe de steun aan de Groningse scheepswerven in elkaar stak. Naast dit archief is ook gebruik gemaakt van kranten. Hierbij is www.delpher.nl gebruikt met de zoektermen "T.L. Mellema" en de periode 1934-1939. Hier kwamen 108 resultaten naar voren en al deze resultaten zijn geanalyseerd om de beeldvorming over Mellema in de media te kunnen analyseren.

In het vierde hoofdstuk over de Nieuw Amsterdam is het boek van Guns, *de Nieuw Amsterdam* gebruikt. Guns heeft de volledige vergaderingen tussen de werven, de opdrachtgever en de regering in zijn boek opgenomen. Daarnaast zijn ook alle krantenartikelen over de Nieuw Amsterdam opgenomen.⁵⁷ Om deze reden wordt dit werk in deze scriptie beschouwd als een verzameling van alle primaire bronnen over de bouw van de Nieuw Amsterdam.

Voor het laatste hoofdstuk zijn Kamerverslagen van de regeringspartijen en de grootste oppositiepartij, de SDAP, geanalyseerd. Voor de Kamerverslagen is gebruik gemaakt van www.statengeneraaldigitaal.nl met de zoekterm 'scheepsbouw' in de periode 1934-1938. Dit is per partij in een tabel verwerkt. Verder is gekeken naar de verkiezingsprogramma's van de partijen. Hiervoor is gebruik gemaakt van het Documentatiecentrum Nederlandse Politieke Partijen. Voor de visie binnen het Werkfonds en de Maatschappij voor Industriefinanciering is gebruik gemaakt van secundaire literatuur.

⁵⁷ N. Guns, *dsts Nieuw Amsterdam: deel 1 plannen en bouwen* (Rijswijk ZH: Guns@home, 2016).

De moeilijkheden van het analyseren van de bronnen is het interpreteren van de visies en de cijfers. Om dit soort fouten te voorkomen is goed op de context gelet van uitspraken en cijfers.

1.6.2 Methode

Om een antwoord te geven op de eerste deelvraag, wat hield de steun aan de scheepsbouw in?, zijn de verschillende aspecten van steun geanalyseerd. Daarvoor is eerst kort de situatie voor 1934 behandeld, en daarna de situatie na 1934. Dit is gedaan om het contrast te kunnen zien tussen de behandelde periode van het onderzoek en de periode daarvoor. Alle aanvragen, die van voor 1934 en die van na 1934, zijn in appendix 1 in een tabel gezet om overzicht te krijgen van de steunaanvragen. Daarnaast is een onderscheid gemaakt bij de subsidie naar de scheepswerven in Groningen, omdat hier een ander archief voor is gebruikt en zo het verschil goed naar voren komt. Hierbij is met name naar de algemene afspraken gekeken en zijn de aanvragen ook in een tabel gezet. Daarna is naar de representatieve zaken uit het Werkfondsarchief gekeken, om een algeheel beeld van de steun te krijgen. Verder is nog een aparte aanvraag van Wilton-Feijenoord behandeld, omdat deze niet voor schepen in het bijzonder was, maar meer voor de werf zelf. Als laatste is gekeken naar de verandering met de invoering van de Maatschappij van Industriefinanciering, omdat dit een verandering was van regeringsbeleid.

Voor de tweede deelvraag, hoe werd de scheepsbouw in Groningen gesteund?, is als eerste gebruik gemaakt van kranten, om een eenzijdig beeld van het archief van Mellema te voorkomen. Hierbij is ook gebruik gemaakt van kranten om de visie van Mellema naar voren te laten komen, omdat Mellema interviews in kranten heeft gegeven en toespraken van hem zijn afgedrukt. Voor de steunverlening is het archief van Mellema gebruikt en is met name gekeken naar de rol van Mellema, aangezien de algemene zaken al in het tweede hoofdstuk zijn behandeld.

Voor de derde deelvraag, hoe is de bouw van de Nieuw Amsterdam tot stand gekomen?, is gekozen voor de vorm van een casestudie. Deze keuze is gemaakt, omdat de bouw van de Nieuw Amsterdam een significant deel van de steun ontving. Een gedetailleerde beschrijving geeft daarbij een goed inzicht hoe dit significante deel van de steun verkregen is.

Voor de laatste deelvraag, wat waren de verschillende visies binnen de regering op de scheepsbouw?, is gekeken naar de regeringspartijen, de SDAP en de commissies. Daarnaast is gekeken naar de context waarbinnen zaken gezegd zijn. Hiervoor wordt naar de SDAP gekeken, omdat dit de grootste oppositiepartij was. Door deze mee te nemen is het alternatief voor de visies van de regeringspartijen te zien. Verder is om te voorkomen dat algemene conclusies worden gegeven op basis van de visie van enkele Kamerleden ook gekeken naar de partijprogramma's van alle partijen. Dit zorgt ervoor dat de uitspraken van Kamerleden en Ministers in het licht van de algehele partijlijn gezien kunnen worden. Verder is nog naar de commissies gekeken, omdat zij de bevoegdheid hadden om te beslissen over steun. Daarbij maken de secundaire bronnen het mogelijk om de motieven achter de beslissingen van de commissies te kunnen begrijpen.

Uiteindelijk zal dit leiden tot de beantwoording van de hoofdvraag. Dit zal een kwalitatief antwoord zijn, het gaat immers om de achterliggende redenen waarom de Nederlandse regering de scheepsbouw gesteund heeft en niet om de vraag in welke mate dit gebeurde. De moeilijkheid van dit onderzoek was de hoeveelheid bronnen en de manier om hier overzicht over te bewaren. Om het overzicht te bewaren is bijgehouden in Zotero welke bronnen behandeld zijn en zijn Excelpagina's gemaakt van de Kamerverslagen en de aanvragen van subsidies.

2. Wat hield de steun in.

Om te kunnen begrijpen waarom de scheepsbouw steun heeft gekregen van de Nederlandse regering is het belangrijk om te weten wat deze steun inhield. Vandaar staat in dit tweede hoofdstuk de volgende deelvraag centraal: Wat hield de steun aan de scheepsbouw in? Om die vraag te beantwoorden wordt kort de situatie voor 1934 geschetst en daarna wordt naar de ontwikkeling na 1934 gekeken.

Voor 1934 kwamen al subsidieaanvragen van noodlijdende scheepswerven binnen bij de Nederlandse regering. De Commissie Werklozensteun, die over deze aanvragen ging, kreeg verontrustende brieven binnen van werven die subsidie nodig hadden. De voorzitter van de Commissie Zaalberg reageerde in 1931 met: “ ’t Is dus weer mis!”⁵⁸ Echter, ondanks dat het ‘weer mis’ was, werden veel aanvragen afgewezen. Het afwijzen gebeurde met verschillende redenen. Zo werd een aanvraag van B&W Klundert in 1931 afgewezen, omdat de regering het risico niet kon dragen. De reactie van de minister was: “gaat niet”.⁵⁹ In 1932 werd een plan van Gusto om alvast kranen te bouwen voor de verkoop, met hulp van regeringssteun, afgewezen. Dit op basis van een principiële bezwaar, wat inhield dat het tegen de principes van de Commissie Werklozensteun inging om alvast te bouwen zonder opdracht.⁶⁰ In 1933 was niet veel veranderd. Een aanvraag van de Nederlandse Scheepsbouwmaatschappij om een Noors schip te bouwen werd ook afgewezen op principiële gronden. De werf kon een schip bouwen voor 1,5 miljoen gulden, terwijl de Denen en Zweden allebei 1,3 miljoen gulden hadden geboden. Met 2,5 ton steun kon de werf de order aannemen. Toch wees de Commissie het af, tenzij de arbeiders bereid werden gevonden om een deel van het verschil te dragen.⁶¹ Al met al werden tussen 1931 en 1933 de meeste aanvragen afgewezen, de meeste om principiële redenen.

Appendix 1 laat de toewijzingen en afwijzingen van subsidies tussen 1931 en 1938 zien, omdat van deze periode het materiaal in de archieven te vinden was. Duidelijk is te zien dat na 1934 het aantal toewijzingen toenam, maar dat dit na 1937 weer is gestopt. Van de 26 aanvragen

⁵⁸ Nationaal Archief, Den Haag, Centrale Dienst van de Arbeidsinspectie: Commissiearchieven, nummer toegang 2.15.09, inventarisnummer 21, *Bestrijding van de werkloosheid in de scheepsbouw, 1930-1932*.

⁵⁹ Idem.

⁶⁰ Idem.

⁶¹ Idem.

die in de mappen van het Werkfonds zitten zijn negentien aanvragen geaccepteerd. Uiteindelijk is één aanvraag na eerst afgewezen te zijn, toch nog toegewezen. Slechts vier aanvragen zijn afgewezen, van één aanvraag is afgezien en één opdracht is uiteindelijk niet verkregen.

Daarnaast is te zien dat de toezeggingen van aanvragen verscheiden van aard zijn, van kleinere aanvragen van driehonderd gulden tot en met een aanvraag van 1,8 miljoen gulden.

De verandering in 1934, die in de tabel te zien is, is te verklaren doordat het overheidsbeleid veranderde en het Werkfonds werd opgericht. Het Werkfonds was de opvolger van de Commissie Werklozensteun en was een nieuwe manier om mensen weer aan het werk te helpen. De aanpak was nieuw, omdat vooral geprobeerd werd om mensen die werkloos waren geworden weer aan het werk te stellen in de beroepen die ze daarvoor hadden uitgeoefend. Verder lag de uitvoering van het Werkfonds in zekere zin in de lijn met de eerder genoemde aanpassingspolitiek, omdat de lonen van de mensen die aan het werk gesteld werden lager moesten liggen dan het normale loon. Bij de aanpassingspolitiek was het de bedoeling dat de economie zich aanpaste aan de situatie door lagere lonen uit te keren. Dat de lonen omlaag moesten is vooral goed te zien in het uitgeven van subsidies, aangezien bij alle subsidies het een eis was dat de lonen omlaag gingen. Het doel van het Werkfonds was om 40.000 mensen aan het werk te stellen. Dit werden uiteindelijk maar 15.000 mensen.⁶² Naast dat het Werkfonds mensen aan het werk hielp, was het ook een voorwaarde voor steun dat lonen omlaag gingen. Dit was in lijn met de aanpassingspolitiek. Het Werkfonds heeft nooit goed gewerkt en daarnaast kwam veel kritiek op het fonds vanuit de politiek. De cijfers laten zien dat het gewenste effect van het Werkfonds nooit bereikt was. Maar 19,5 miljoen gulden van de beschikbare 60 miljoen gulden is uitgekeerd. Hiervan is wel 16,4 miljoen gulden naar de scheepsbouw gegaan, waarvan 75 procent naar de Nieuw Amsterdam.⁶³

Een ander belangrijk deel van de subsidie ging naar Groningen, waar de werven zich vooral richtten op de kleine kustvaart. Om te beginnen werd de Groningse scheepsbouw extra hard geraakt door de financiële crisis. De werven in Groningen werd extra hard geraakt, omdat vanaf 1931 nauwelijks nieuwe opdrachten binnenkwamen voor de werven die zich op de kleine kustvaart richtten. De kleine kustvaart zat in nood. Veel arbeiders werden door de werven naar huis gestuurd. Zo was bij E.J. Smit uit Westerbroek, Van Diepen uit Waterhuizen en Mulder uit

⁶² Slechte, *Staken en stempelen*, 397.

⁶³ Barendregt, "Industriepolitiek."

Stadskanaal een daling in de lonen te zien. In het begin wilde de Nederlandse regering alleen de grote vaart helpen, met name door steun te geven om schepen te verkopen. Dus niet om schepen te bouwen. Vanaf 1934 veranderde dit met de invoering van het Werkfonds. Hiermee ging ook de steun aan Groningen door.⁶⁴

In 1935 is in Groningen de Noordergroep opgericht met het idee het makkelijker te maken om hypothecair krediet van het Werkfonds te ontvangen. Daarnaast hoopten zij ook om betere prijzen te kunnen krijgen door verminderde concurrentie.⁶⁵ Daarbij was de afspraak met het Werkfonds dat de Groningse werven: “15 procent van de bouwsom tot hun beschikking zouden krijgen tegen 6 procent rente als 2^e hypotheek op ieder schip voor Nederlandse rekening, niet groter dan 400 ton.”⁶⁶ Daarnaast was er ook de afspraak dat de eigenaar 31 procent eigen geld in moest leggen.⁶⁷

In 1935 werden meteen gelijk 32 aanvragen gedaan, die allemaal goedgekeurd werden. Appendix 2 laat deze aanvragen zien en was bijgesloten bij een brief van Mellema aan de Algemeen Secretaris van het Werkfonds. Deze brief is 14 mei 1935 gestuurd, wat verklaart dat de naam en de afleverdatum van de boten vaak nog niet bekend waren.⁶⁸ Wat verder opvalt, is dat de bedragen van de aanvragen redelijk dicht bij elkaar liggen. In totaal gaat het om 216.910 gulden, waarbij het gemiddelde van de aanvragen 6778 gulden is, de mediaan is zesduizend gulden en de standaarddeviatie 1547 gulden. Het maximum is 10.000 en het minimum 3500. De aanvragen lagen dus allemaal aardig dicht bij elkaar.⁶⁹ Daarnaast blijkt uit de correspondentie tussen het Werkfonds en de scheepswerven in Groningen dat de reden om steun te verlenen met name werkverschaffing was, wat logisch is voor het Werkfonds.

Dat alle opdrachten van de werven van het Werkfonds werven verlies moesten lijden om in aanmerking te komen voor steun, is bij alle aanvragen over de hele periode terug te zien. Zo kwamen bijvoorbeeld in 1934 twee aanvragen binnen. Eén van Wilton-Feijenoord op 19

⁶⁴ Wormgoor, *Turfschuiten en kustvaarders*, 117-118.

⁶⁵ Regionaal Historisch Centrum Groninger Archieven (RHC GrA), Verenigde Groningse scheepswerven 'Noordergroep', 1935 – 1985, nr. toe. 397 inv. 12.

⁶⁶ RHC GrA, nr. toe. 397 inv. 486.

⁶⁷ Idem.

⁶⁸ RHC GrA, nr. toe. 397 inv. 494.

⁶⁹ Berekend met IBM Corp. Released 2015. IBM SPSS Statistics for Windows, Version 23.0. Armonk, NY: IBM Corp.

november om drie schepen van Blue Star te repareren, waarbij zij verlies zouden lijden. Uiteindelijk kregen zij 35.000 gulden om de verliezen op te vangen.⁷⁰ Bij de andere aanvraag van Verschure & co zie je hetzelfde. Zij wilden graag drie veerponten bouwen, maar zouden ook verlies lijden. Uiteindelijk kregen zij hiervoor 110.330,50 gulden steun. De reden voor de steun aan beide was de stimulans voor de werkgelegenheid.⁷¹ In de jaren hierna is hetzelfde patroon terug te zien. Bij een aanvraag uit 1937 van Wilton-Feijenoord is ook te zien dat de verliezen een doorslaggevende factor waren voor het verlenen van steun. Bij deze aanvraag speelde de werf quitte in plaats van verlies, waardoor zij het verzoek voor steun introk. Dit werd gedaan omdat de steun anders toch niet verkregen was.⁷² Verder is er niet één voorbeeld te vinden van een werf die geen verlies leed, maar toch steun ontving vanuit het Werkfonds.

Een andere voorwaarde, naast het lijden van verliezen, die bij alle aanvragen in het archief terugkomt is het verlagen van de lonen. Bij alle gevallen was dit dertig procent lager dan het loon van 1 januari 1931, het begin van de crisis. Hier werd flexibeler mee omgegaan dan het lijden van verlies. Zo deed de werf De Noord uit Alblasterdam op 19 januari 1937 een subsidieaanvraag van 1942 gulden voor de bouw van een motorkustboot. Deze aanvraag werd goedgekeurd, ondanks dat de lonen maar 13,9 procent lager waren. De doorslaggevende factor bij deze aanvraag was dat de directeur wel 50 procent van zijn salaris had ingeleverd.⁷³ Toch werd deze voorwaarde niet altijd helemaal aan de kant geschoven. Zo deed de Nederlandse Dok Maatschappij uit Amsterdam op 30 november 1935 een aanvraag van 10.700 gulden voor de verbouwing van de S.S. Jaarstroom. Deze werd in eerste instantie afgewezen, omdat de lonen bij deze maatschappij hoger lagen dan het geval was bij andere Amsterdamse maatschappijen en dat bij een eerdere mogelijke loonsverlaging veel opschudding was ontstaan onder de werknemers. Bij een verlaagde subsidie van 7500 werd ook afwijzend advies afgegeven door het Bureau van Nijverheid, weer met de reden dat de lonen nog steeds te hoog liggen bij de maatschappij. Echter, uiteindelijk heeft de minister van Financiën het toch toegekend. Hieruit blijkt wel dat de loonsverlagingen een grote rol speelden bij het verkrijgen van subsidie, maar niet zo groot als het

⁷⁰ NL-HaNA, nr. toe. 2.06.001 inv. 3668.

⁷¹ Idem.

⁷² NL-HaNA, nr. toe. 2.06.001 inv. 3672.

⁷³ NL-HaNA, nr. toe. 2.06.001 inv. 3668.

lijden van verliezen.⁷⁴

Hiernaast was een andere voorwaarde die bij alle aanvragen in het archief terugkomt dat er zoveel mogelijk van het arbeidsproces in Nederland plaatsvond. Dit komt duidelijk naar voren uit een aanvraag van de Amsterdamse Dok Maatschappij op 4 augustus 1936. De maatschappij had een aanvraag gedaan van 22.000 gulden voor de aanbouw van drie Russische motorhouttransportschepen. De werf moest aan de standaard voorwaarden voldoen, er moest verlies geleden worden, de lonen moesten met dertig procent omlaag ten opzichte van 1 januari 1931 en het werk moest in Nederland uitgevoerd worden. Aan de eerste voorwaarde werd voldaan en deze zou uiteindelijk ook de doorslag geven bij de toekenning van de subsidie. De tweede voorwaarde werd niet gehaald, maar er was consensus dat deze voorwaarde onrealistisch was en dat de werf er alles aan gedaan had om deze voorwaarde wel te halen. Daarbij werd ook niet aan de derde voorwaarde voldaan. De radiozendinstallatie die nodig was voor het schip was in Rusland gemaakt. Dit werd echter niet als fout van de werf gezien, omdat de werf de hele tijd werd doorverwezen in Nederland, maar niemand kon de installatie op de benodigde manier maken in Nederland. Dus werd geaccepteerd dat aan twee voorwaarden niet was voldaan. Vooral omdat het verlies hoger was dan geraamd.⁷⁵

Verder zijn er in deze map nog drie afwijzingen te vinden. De eerste afwijzing is uit 1935 waar een sloopbedrijf uit Hendrik Ido Ambacht de SS Patuca wilde kopen om deze te slopen. Deze werd echter afgewezen, omdat het bedrijf al verlieslijdend was en er niet veel kennis en expertise verloren ging als het bedrijf verloren ging. Vreemd genoeg werd een maand later wel een subsidie voor de aankoop van de SS Minesta voor de sloop goedgekeurd. Dit onder het mom van werkverschaffing.⁷⁶ De tweede afwijzing was de aanvraag van subsidie van de Nederlandse Dok Maatschappij in 1936 voor de bouw van een 4000 ton tankschip voor Anglo Sax. Deze aanvraag werd afgewezen omdat een ander bedrijf een zelfde soort order wel zonder subsidie kon uitvoeren. De derde afwijzing was een aanvraag van een subsidie van tweeduizend gulden van de werf Vahali in 1937. Deze subsidie was aangevraagd voor het leveren van motorgoederen aan Zwitserland. Deze werd echter afgewezen, omdat het bedrijf oneconomisch zou zijn.⁷⁷ Hier

⁷⁴ NL-HaNA, nr. toe. 2.06.001 inv. 3668.

⁷⁵ Idem.

⁷⁶ Idem.

⁷⁷ NL-HaNA, nr. toe. 2.06.001 inv. 3672.

blijkt ook uit dat het belangrijk was dat de order in normale omstandigheden, zonder subsidie, ook goedgekeurd werd.

Een bijzondere aanvraag bij het Werkfonds kwam in 1935. Dit was een bijzondere aanvraag omdat direct steun voor de werf werd gevraagd en niet voor een opdracht. Wilton-Feijenoord was na de fusie uit 1929 in de problemen geraakt. Ondertussen was het bedrijf niet reddeloos, dit bleek uit belangstelling van buitenaf voor het bedrijf. De directeur van de HAL, Van der Vorm en de directeur van de Steenkolen Handels Vereeniging, Van Beuningen wilden de prioriteits aandelen in handen krijgen. De HAL had daarbij al een aantal aandelen van het bedrijf in handen. Met regeringshulp werd de overname afgeslagen. Dit mede omdat er een, niet bevestigd, gerucht was dat de heren Van der Vorm en Van Beuningen voor buitenlandse rekening werkten. Wilton-Feijenoord vroeg ondertussen Werkfondskrediet aan. Toch bleef Van der Vorm invloed houden, want minister Gelissen vroeg hem om een reorganisatieplan te maken voor de werf. Uit een eerder gesprek bleek dat Van der Vorm ideeën had hierover. Uit het plan kwam 3,75 miljoen gulden staatsgarantie, waarvan 2,25 miljoen voor de obligatiehouders. Het plan bevatte ook de mogelijkheid tot de vervanging van de directie. Lagas, de persoon die ging over de kredietverlening van het Werkfonds, ging hier niet mee akkoord, want zelf hadden zij berekend dat Wilton-Feijenoord maar 1 miljoen gulden nodig had. Wilton-Feijenoord reageerde met een eigen plan, dit werd echter ook afgewezen door Lagas. Wilton-Feijenoord probeerde ondertussen een vergadering te beleggen met de obligatiehouders en uiteindelijk kregen zij op 20 januari 1936 drie maanden uitstel van betaling.

Vanuit het Werkfonds kwam ondertussen ook bericht waarin de algemene commissie op 13 januari 1936 stelde dat de werf voor het algemene belang behouden moest blijven. De regering was bereid tot steun, zolang de belanghebbenden met toezeggingen kwamen. Wilton-Feijenoord probeerde tegemoet te komen, dit was echter niet goed genoeg voor Lagas. Lagas kwam uiteindelijk met 1,5 miljoen krediet onder hypothecair verband, mits de prioriteits aandelen aan de staat in beheer zou worden gegeven en een nieuw bestuur werd benoemd in overleg met de obligatiehouders. In het voorjaar van 1936 kwam echter een andere oplossing, Wilton-Feijenoord ontving een voorschot van de marine. Daarbij vonden zij een nieuwe lener, Crena, de president van de Nederlandse Handels Maatschappij (NHM). Dit omdat hij heil zag in de verlaten werven in Rotterdam van Wilton-Feijenoord. Lagas twijfelde hieraan, maar Crena wilde een snelle beslissing. Uiteindelijk kwam dankzij Crena een oplossing die bestond uit de volgende

onderdelen: Ten eerste zou het pensionfonds van de NHM een hypotheek nemen op het ontroerend goed van Wilton-Feijenoord (lege werven in Rotterdam) en ten tweede kwamen de prioriteits aandelen in beheer bij de staat. Als laatste zouden een of meer regeringscommissarissen worden benoemd, die controle op de winstbestemming zouden uitoefenen. Daarbij ontving de NHM geld van de Maatschappij voor Industriefinanciering, dat ondertussen het Werkfonds had opgevolgd. Minister Gelissen was hier teleurgesteld over, omdat het krediet niet direct door de Maatschappij voor Industriefinanciering werd gegeven. Deze teleurstelling kwam omdat Gelissen de steun aan Wilton-Feijenoord een geschikt krediet vond voor de Maatschappij voor Industriefinanciering.⁷⁸ Dus zelfs al wilde het Werkfonds Wilton-Feijenoord graag steunen, waren zij nog steeds strikt en zuinig in hun aanpak.

De Maatschappij voor Industriefinanciering was in 1936 de opvolger van het Werkfonds. Daarbij was het opzetten van de Maatschappij voor Industriefinanciering een concessie aan Gelissen en de RKSP, die alleen minister wilde worden wanneer er steunmaatregelen voor de industrie opgezet werden.⁷⁹ Toch verschilde de Maatschappij voor Industriefinanciering met het Werkfonds. De steun van de Maatschappij voor Industriefinanciering was alleen nog maar gericht op de werven in Groningen en de eerder beschreven zaak van Wilton-Feijenoord betreft de scheepsbouw. In een overzicht van de regering, gepubliceerd in de *Maasbode* op 24 februari 1939, stond dat de Maatschappij voor Industriefinanciering op 1 januari 1939 in totaal 75 kredieten van de scheepsbouw heeft behandeld. Het totaalbedrag was 632.600 gulden en op dat moment was al 379.740 gulden terugbetaald. Op dat moment stonden nog 46 kredieten uit, met een totale waarde van 252.860 gulden.⁸⁰ Dit waren allemaal kredieten aan de scheepsbouw in Groningen. In totaal werden nog 75 schepen gefinancierd na 1936 met een totaalbedrag van 632.600 gulden.⁸¹ Dit bleek verder nog uit een brief aan de werven in Groningen van de Maatschappij voor Industriefinanciering waarin dit werd benadrukt. Zo schreef het bestuur van de Maatschappij voor de Industriefinanciering aan Mellema: “Hiermede kan ik U berichten, dat de Raad van Bestuur der My. Voor Industriefinanciering heeft goedgekeurd, om tot 1 jan. 1938

⁷⁸ De Hen, *Actieve en re-actieve industriepolitiek*.

⁷⁹ J. Woltjer, *Recent verleden: De Geschiedenis van Nederland in de twintigste eeuw* (Balans: Amsterdam, 2012), 122.

⁸⁰ *Maasbode, Meer industrie-financiering*, 24-02-1939.

⁸¹ Provinciale Overijsselsche en Zwolsche courant, *Industrie financiering*, 20 juli 1939.

de credietverleening ten behoeve van de kleine kustvaart op een soortgelijke wijze, zoals dit tot nog toe door het Werkfonds geschiedde, voort te zetten.”⁸² Verder blijkt uit de *Provinciale Overijsselsche en Zwolsche courant* van 20 juli 1939 dat de steun aan Groningen is doorgegaan, want hier werd gesteld dat de Maatschappij voor Industriefinanciering 75 schepen voor Groningen heeft helpen financieren.⁸³ Dit kwam precies overeen met het aantal genoemd in de *Maasbode*. De Groningse werven hebben op 28 oktober 1936, om doorzetting van de steun te bereiken, overleg gehad met de secretaris van het Werkfonds Schlingemann. De Groningse werven, onder leiding van Mellema, gingen ervan uit dat de wanneer de steun zou stoppen de werven weer leeg kwamen te staan.⁸⁴

In de rest van Nederland is daarentegen te zien dat de werkloosheid in de scheepsbouw was teruggelopen, zoals uit meerdere kranten blijkt. In de *Tribune* van 2 december 1936 werd gesteld dat de werkloosheidsdagen in percentage, in de scheepsbouw en metaalindustrie, gedaald was van 41,6 procent in september 1935 naar 34,8 procent in september 1936.⁸⁵ In de *Tribune* van drie maanden eerder stond dat in Rotterdam in het eerste half jaar van 1936 koopvaardijsschepen van 100 ton bruto en zestien motorschepen van 50.690 ton bruto op de stapel waren gezet. Daarnaast waren op 1 juli 1936 dertien motorschepen van 50.600 ton in aanbouw en een stoomschip van 33.000 ton. De krant schreef dat de scheepsbouw iets levendiger was geworden.⁸⁶

Daarnaast kwamen in 1936 ook opdrachten voor de werven vanuit de marine, en hoewel de marine niet binnen de definitie vanuit de scheepsbouwsector valt in dit onderzoek, wordt kort de invloed van de marine op de sector behandeld. Het geld voor de marine was vooral een gevolg van de veranderde internationale toestand. Italië was Ethiopië binnen gevallen en de Duitsers en Italianen interfereerden in de Spaanse burgeroorlog. Ook was in Duitsland de dienstplicht weer ingevoerd. Italië, Duitsland en Japan waren daarnaast nog uit de Volkenbond gestapt. Dit leidde ertoe dat de confessionele partijen welwillender stonden tegen een hogere defensiebegroting.⁸⁷

⁸² RHC GrA, nr toe. 397 inv. 494.

⁸³ Provinciale Overijsselsche en Zwolsche courant, *Industrie financiering*, 20 juli 1939.

⁸⁴ RHC GrA, nr. toe. 397 inv. 2.

⁸⁵ De Tribune, *De werkloosheid in September*, 02-12-1936.

⁸⁶ De Tribune, *Rotterdam als havenstad*, 02-09-1936.

⁸⁷ L. Brouwer, *Tussen vloot en politiek: een eeuw marinestaf 1886-1986* (Amsterdam: Bataafsche Leeuw, 1986), 130-131.

De werven zaten ook niet stil en in 1935 werd door Groothoff, de adviseur van metaalnijverheid voor het departement van Handel & Nijverheid, het Nederlandse Verenigde Scheepsbouwbureaux opgericht om de opdrachten van de marine onderling te verdelen. Daarbij waren P. Smit jr. en Gebr. Stork buiten gesloten. De directeurs van Stork en P. Smit jr. waren het hier niet mee eens en kwamen samen met de minister van Economische Zaken. Hierbij spraken zij de minister aan op het buitensluiten. Uiteindelijk richtten zij hun eigen groep op, waarbij de leden van het Nederlandse Verenigde Scheepsbouwbureaux niet reageerden op de uitnodiging. Terwijl Gusto, NDM, Van Giessen, L Smit & co. en J&K Smit wel gingen op de uitnodiging en zij samen de groep Scheepsbouw stichtten. De regering zette een commissie op onder leiding van Groothoff. De uitkomst was dat Marinegroep A, het Nederlandse Verenigde Scheepsbouwbureaux, het grote marine-werk zou krijgen. Terwijl Marinegroep B, de groep Scheepsbouw, de kleine orders zou krijgen. Uiteindelijk vonden de werven elkaar en in 1936 waren alle grote werven, op Stork en Verschure na, aangesloten bij de Scheepsbouwconferentie.⁸⁸ Deze conferentie had als doel om een verdeelsleutel te creëren voor de werven voor marine opdrachten. Dit zorgde ervoor dat de 285 miljoen gulden over meerdere werven werd verspreid.⁸⁹

Een voorbeeld van een dergelijke werf is Gusto. Op 4 februari 1939 tekende Gusto een contract voor de bouw van motortorpedoboten voor het ministerie van Defensie. Gusto had hiervoor speciaal een nieuwe productiehuis gebouwd van 100 bij 42 meter. De eerste boot werd in Engeland gebouwd en het plan was dat Gusto de volgende negentien zou gaan bouwen. In begin mei 1940 waren bij Gusto vijf boten die in een gevorderd bouwstadium waren en was met de andere boten al begonnen.⁹⁰ Dit verklaart ook dat de steun aan de werven in Groningen doorging, aangezien de werven daar niet gericht waren op de marine maar op de kustvaart.⁹¹ Tezamen met de dalende werkloosheid en het overleg met Schlingemann, kan dit een reden geweest zijn waarom de scheepsbouw na 1936 buiten de werven in Groningen niet meer geholpen werd. Dat

⁸⁸ De Hen, *Actieve en re-actieve industriepolitiek*, 226-227.

⁸⁹ J. Houwink ten Cate, "Generaal Winkelman, Secretaris-Generaal Hirschfeld en de Duitse bezettingspolitiek in Mei-Juni 1940," *BMGN - Low Countries Historical Review* 105, no. 2 (1 januari 1990), 191.

⁹⁰ J. Baart, "Zakelijk bekeken-de boten van Gusto", bezocht op 25 juni 2017. <http://werf-gusto.com/wp-content/uploads/2015/07/Artikel-Gusto-nw-versie-TB-542.pdf>.

⁹¹ Wormgoor, *Turfschuiten en kustvaarders*, 117-118.

de werven in Groningen geen profijt hadden van de oplopende oorlogsspanningen blijkt uit de algemene beschouwing van het jaar 1939 van de Noordergroep waarin staat “De gevolgen kent men; het scheepsbouwbedrijf, vooral die hier in het Noorden des lands zijn gevestigd, zijn werkplaatsen des vredes; noch oorlogsmateriaal noch schepen ten oorlog vervaardigt men.”⁹²

Al met al werd er voor 1934 nog niet veel steun uitgekeerd aan de Nederlandse scheepswerven, dit met name om principiële redenen. Vanaf 1934 veranderde dit en werd met de komst van het Werkfonds meer steun uitgekeerd dan hiervoor. Het Werkfonds heeft nooit effectief gewerkt, maar voor de scheepsbouw was het toch belangrijk. Een groot deel van de steun ging naar de scheepsbouw. De Nieuw Amsterdam was hierbij een belangrijk project. Verder is te zien dat de Groningse scheepsbouw ook veel steun heeft ontvangen van het Werkfonds. De Groningse werven hadden daarbij een eigen afspraak met het Werkfonds. In de rest van Nederland moesten de werven aan bepaalde voorwaarden voldoen.

Ten eerste moesten zij verlies lijden op de projecten, ten tweede moesten de lonen verlaagd worden en ten derde was een voorwaarde dat het arbeidsproces zoveel mogelijk in Nederland plaatsvond. Bij de laatste twee voorwaarden zijn voorbeelden te vinden dat deze door de vingers gezien worden, dus deze zijn hoogstwaarschijnlijk minder belangrijk dan de eerste voorwaarde. Uit de afwijzingen blijkt dat het belangrijk was dat in normale omstandigheden de order goedgekeurd zou worden. De aanvragen voor subsidie werden dus vooral gedaan voor verlieslijdende projecten van werven met als doel om de verliezen op te vangen en mensen aan het werk te zetten. Verder blijkt uit een aanvraag van Wilton-Feijenoord in 1935 dat het Werkfonds strikt en zuinig was in hun aanpak. In 1936 volgde de Maatschappij voor Industriefinanciering het Werkfonds op en stopte de subsidie aan de scheepsbouw, met als uitzondering in Groningen en de bouw van de Nieuw Amsterdam. Groningen was een uitzondering omdat daar geen marine opdrachten naartoe gingen en zij de secretaris van het Werkfonds hebben kunnen overtuigen de steun door te zetten. De bouw van marineschepen en het dalen van de werkloosheid in de sector zouden redenen kunnen zijn waarom de steun voor de scheepsbouw stopte na het oprichten van de Maatschappij voor Industriefinanciering.

⁹² RHC GrA, nr. toe. 397 inv. 2.

3. Inspecteur Mellema, steun in Groningen.

Uit het vorige hoofdstuk komt naar voren dat de kleine Groningse scheepsbouw harde klappen kreeg tijdens de crisis. De Groningse scheepsbouwsector was daarbij met name gericht op de kleine kustvaart.⁹³ Uit het vorige hoofdstuk is verder naar voren gekomen dat een groot deel van de steun aan de scheepsbouw tijdens de crisis naar Groningen is gegaan. Dus om te onderzoeken waarom steun aan Groningen werd gegeven wordt in dit hoofdstuk de volgende vraag beantwoord: Hoe werd de scheepsbouw in Groningen gesteund?

Wat opvalt bij de steunaanvragen in Groningen is dat ze allemaal via Mellema zijn gegaan. Mellema was, naast dat hij degene was die de samenwerking tussen de werven opgezet heeft, de persoon die de contacten met het Werkfonds onderhield in zijn functie als directeur van de Noordergroep en als Scheepvaartinspecteur Groningen. Deze contacten liepen via Schlingemann, de secretaris van het Werkfonds. Mellema was sinds 1917 al scheepvaartinspecteur van de provincie Groningen. Ter ere van zijn 25-jarige jubileum stond in het *Nieuwsblad van het Noorden* van 15 augustus 1934 een interview met hem. Hierin kwam naar voren dat Mellema in 1923 een Koninklijke onderscheiding heeft gekregen voor zijn werk ten behoeve van de scheepvaart en scheepsbouw. Verder was Mellema in dit interview ervan overtuigd dat ambtenaren uit de praktijk moesten komen. Zelf heeft hij ook alle diploma's gehaald aan de zeevaartschool.⁹⁴ Tijdens zijn 25-jarige jubileum hield Mellema ook een speech waarin hij stelde dat "hij wilde werken in dienst der menschheid, zonder hoop op loon".⁹⁵ Hiernaast kreeg Mellema in maart 1936 de Gouden De Ruyter medaille voor zijn verdiensten voor de scheepvaart in Nederland.⁹⁶ In 1936 nam Mellema afscheid als scheepvaartinspecteur, maar ging hij door met het verwerven van regeringssteun als directeur van de Noordergroep. Bij zijn afscheid kwamen verscheidende hooggeplaatste personen, waaronder Schlingemann die stelde dat Mellema belangrijk is geweest door het verzamelen van gegevens voor de kustvaart in Nederland.⁹⁷ Zijn opvolger Bakker stelde dat Mellema voor "de Scheepvaart en –bouw in het

⁹³ De Hen, *Actieve en re-actieve industriepolitiek*, 86-90.

⁹⁴ Nieuwsblad van het Noorden, *De scheepvaart inspectie en haar inspecteur jubileren*, 15-09-1934.

⁹⁵ Nieuwsblad van het Noorden, *Het jubileum van de scheepvaart inspectie te Groningen*, 19-09-1934.

⁹⁶ Nieuwsblad van het Noorden, *De heer T.L. Mellema gehuldigd*, 24-03-1936.

⁹⁷ De Telegraaf, *De Heer Mellema neemt afscheid*, 29-12-1935.

Noorden van ons land in zijn functie veel heeft gedaan om beide vooruit te brengen en dit geschiedde op een geleidelijke wijze, waarbij met plaatselijke, persoonlijke en financiële omstandigheden rekening werd gehouden.”⁹⁸ Bij de begrafenis van de werfdirecteur van Gideon, Koster Hzn., op 6 april 1937 stond in het *Nieuwsblad van het Noorden* dat Mellema namens het Werkfonds aanwezig was.⁹⁹ Dit geeft aan dat Mellema werd gezien in relatie met het Werkfonds in de Groningse media en dat hij om zijn werk in zijn functie werd gerespecteerd.

In 1938 werd het Mellemafonds opgericht. Dit was een onderwijsfonds voor kinderen uit de kustvaart vernoemd naar Mellema. Hierbij overhandigde Mellema zelf ook 4500 gulden ten behoeve van het fonds.¹⁰⁰ Dat het werk van Mellema geroemd en geprezen werd blijkt verder nog uit het feit dat in 1939 nieuw schip voor de Groninger kustvloot naar hem vernoemd werd. Het schip ging de naam *Inspecteur Mellema* dragen. In het *Nieuwsblad van het Noorden* staat: “Diverse toespraken volgden nog, waarin vooral de groote waardeering werd uitgesproken voor het vele werk dat de heer Mellema tijdens en na zijn inspecteurschap voor de Groninger vloot en haar personeel heeft verricht.”¹⁰¹ Uit al deze berichten en onderscheidingen blijkt dat Mellema belangrijk is geweest voor de steun in Groningen en dat hij door veel mensen daarom geprezen werd. Met name het werk dat hij als inspecteur heeft verricht, wat ook het verkrijgen van steun inhield.

Mellema was daarbij van mening toegedaan dat de Groningse kustvaart zeer belangrijk was en zeker behouden moest blijven. Dit blijkt uit een krantenartikel van het *Nieuwsblad van het Noorden* van 4 november 1935 waarin een vergadering van de Vereeniging voor de Staatshuiskunde en Statistiek werd beschreven. Hier was de heer Brautigam, bestuurder van de vereniging en Tweede kamerlid van de SDAP, van mening dat de Groningse scheepvaart gesaneerd moest worden. Mellema ging hier tegenin en stelde juist dat de Groningse scheepsvaart en -bouw voordelen bood, omdat de kleine vaart zich goed wist aan te passen. Daarbij was Mellema ook van mening dat de belasting omhoog kon om de nationale scheepvaart in zijn geheel in stand te houden, dus ook de Groningse scheepsbouw en -vaart.¹⁰² Mellema was

⁹⁸ Nieuwsblad van het Noorden, *Afscheid scheepvaart inspecteur T.L. Mellema*, 30-12-1935.

⁹⁹ Nieuwsblad van het Noorden, *Begrafenis J. Koster Hzn.*, 06-04-1937.

¹⁰⁰ Nieuwsblad van het Noorden, *De “Koningin Wilhelmina” in dienst gesteld*, 02-09-1938.

¹⁰¹ Nieuwsblad van het Noorden, *De “Inspecteur Mellema” vaart proef*, 08-06-1939.

¹⁰² Nieuwsblad van het Noorden, *Groninger Kustvaart aangevallen en verdedigd*, 04-11-1935.

deze mening ook voor het Werkfonds in beeld kwam toegedaan. Vlak voor het Werkfonds werd ingevoerd, op 22 februari 1934 verscheen in het *Nieuwsblad van het Noorden* een artikel over de Groningse scheepsbouw. In dit artikel werd een rede van Mellema afgedrukt, waarin Mellema betoogde dat de nood voor de Groningse werven hoog was opgelopen. Mellema kaartte aan dat de werven in Groningen stillagen, omdat er geen kredieten meer waren. Daarbij waren de werven een sector die bij verdwijning niet snel vervangen kon worden. Hierbij was het ook van belang dat de vaart van de gebouwde schepen vaak door Groningse schippers werd uitgevoerd. Hierbij waren de Groningse werven ook levensvatbaar, omdat zij boten konden maken voor de Duitse rivieren. Mellema vond het daarom niet kunnen dat deze sector in Groningen zou verdwijnen, wat zou gebeuren zonder medewerking van de Nederlandse regering. Daarbij was het ook belangrijk om te beseffen dat voor de werven minder geld dan voor de landbouw gevraagd en uitgekeerd werd. Als laatste was het ook belangrijk dat de Groningse bevolking weerbaar bleef. De bevolking zou hard geraakt worden als de scheepsbouwsector verdween.¹⁰³ Mellema was dus persoonlijk van mening dat de scheepsbouw voor Groningen behouden moest blijven en dat de enige manier was om dat te doen was door middel van steun van de Nederlandse regering.

Uit de correspondentie tussen het Werkfonds en Mellema blijkt ook dat Mellema van grote invloed was op het verkrijgen van steunverleningen van de regering voor de Groningse scheepsbouw. Daarbij stuurde hij het Werkfonds berichten over de zaak die het Werkfonds op dat moment besprak. Mellema sloot zijn brieven vanaf 1936 af met ‘de adviseur’. Eerst nog richting het Werkfonds en later richting de Maatschappij voor Industriefinanciering. In de periode daarvoor sloot Mellema af met ‘Inspecteur voor de Scheepvaart in het derde district’. De aard van de brieven veranderde niet, wat erop duidt dat Mellema dezelfde invloed behield nadat hij weg was gegaan als Inspecteur voor de Scheepvaart. Verder blijkt uit het gesprek met Schlingemann, wat in het vorige hoofdstuk ook benoemd is, dat Mellema invloed had binnen het Werkfonds en de Maatschappij voor Industriefinanciering. Dit kwam doordat het gelukt was om Schlingemann te overtuigen de steun door te zetten. Hierbij gebruikte Mellema de argumenten dat de regering de bijzondere tak van scheepsbouw in Groningen niet kon laten verdwijnen en dat de scheepsbouw in Groningen de steun nog steeds nodig had.¹⁰⁴

Daarnaast was Mellema de oprichter van een samenwerkingsverband, De Noordergroep

¹⁰³ Nieuwsblad van het Noorden, *De Noord-Nederlandsche Werven in stervensnood*, 22-02-1934.

¹⁰⁴ RHC GrA, nr. toe. 397 inv. 2.

in 1934. De groep is specifiek opgericht met het doel om steun van het Werkfonds onderling te kunnen verdelen. Deze groep bestond uit de werven Niestern en co., N.V. Noord Nederlandsche Scheepswerven, N.V. Scheepswerf Delfzijl v/h gebr. Sander, Scheepswerven Gebr. Van Diepen N.V., N.V. Scheepswerf J. Koster, N.V. Scheepswerf 'Waterhuizen' J. Pattje en E.J. Smit en Zoon's Scheepswerven N.V. Later kwamen hier nog enkele andere werven bij. Deze Noordergroep had een centrale post in Rotterdam en in Groningen. Ze waren daarbij waarschijnlijk gezeteld in Rotterdam, omdat daar als grootste haven veel scheepsbouw en scheepsvaart was. Aanvragen voor aanbestedingen en inschrijvingen bij werven uit Groningen kwamen bij deze Centrale posten binnen en werden van daaruit doorgestuurd naar de werven.¹⁰⁵

In de berichten aan het Werkfonds en de Maatschappij voor Industriefinanciering, brak Mellema een lans voor de betreffende schipper waarvoor het schip gebouwd werd. Bijvoorbeeld bij een schip wat gebouwd werd door de werf Gebr. Sander voor de kapitein Johan Beck uit Groningen. Het ging om een modern motorschip van 350 ton voorzien van een Bronsmotor van tweehonderd P.K. de totale prijs is 72.000 gulden en Beck kan zelf een bedrag van twintigduizend gulden verstrekken. Hiernaast had hij een eerste hypotheek bij de Veenkoloniale Bank van 35.000 gulden. Daarbij namen de scheepswerf en de Bronsmotorenfabrikant deel in de tweede hypotheek met respectievelijk tweeduizend en 5500 gulden. Hierdoor was er nog een tekort van 9500 gulden, wat Mellema graag als sluitpost wilde ontvangen. Daarna ging Mellema over tot het beschrijven van de kapitein. Hij schreef: "Wat de toekomstige eigenaar betreft is mij deze jonge man persoonlijk zeer goed bekend. Hij is 29 jaar oud, genoot de lagere school en kwam vervolgens bij vader aan boord op de "Catriena", een zeilschip, waarop hij de vaart leerde." De brief ging door met alle ervaringen die Beck opgedaan had in de scheepvaart. Mellema noemde Beck ook nog een "in alle opzichten bekwame en ervaren jonge man."¹⁰⁶ Ook was het zijn er een paar zaken in de brief die vaker terug komen in Mellema's aanbevelingen. Zo was leeftijd vaak belangrijk en werd de nadruk erop gelegd dat de schipper jong was. Verder was het nog belangrijk dat de schipper zelf een eigen bedrag inlegde en schreef Mellema vaker dat de persoon hem bekend was. Daarnaast kwam een lijst met ervaringen ook bij iedere aanbeveling terug.

Wanneer een schipper ouder was, dan sprak in het voordeel van de schipper wanneer zijn

¹⁰⁵ Wormgoor, *Turfschuiten en kustvaarders*, 130.

¹⁰⁶ RHC GrA, nr. toe. 397 inv. 494.

zonen het bedrijf konden overnemen. Dit komt terug bij een aanvraag van Kars Westers, “een man van ruim 50 a 55 jaren.” Daarbij had hij “volwassen zoons die ook reeds gediplomeerd zijn en bij hem op het nieuwe schip zullen varen. De exploitatie is uiteraard derhalve al zeer gunstig.” Mellema sloot af met: “zal het hem zeer zeker gelukken met het nieuwe schip een winstgevend bedrijf te maken.”¹⁰⁷ Dit kwam ook vaker terug in de aanbevelingen van Mellema. Het was dus belangrijk dat het schip uiteindelijk wel winst maakte als het in de vaart was. Als laatst was het voor Mellema ook zeer belangrijk dat hij de schippers persoonlijk ontmoette. Dit bleek onder andere uit een briefwisseling met kapitein Wichters. Op 20 februari 1937 schreef Mellema dat het plan van Niestern om een schip te bouwen voor Wichters gunstig was, maar dat hij nog geen kans had gezien om Wichters te spreken, aangezien deze zich in het buitenland bevond. Uit een brief van 14 april blijkt dat Mellema als adviseur een rapport moest uitbrengen en dat hij dit niet kon doen als hij Wichters nog niet ontmoet had. Om een rapport uit te brengen wilde Mellema ook naar Rotterdam komen voor de ontmoeting. Uiteindelijk lukte het na veel heen en weer schrijven om een ontmoeting te regelen. Hierna schreef Mellema aan de directie van de Maatschappij voor Industriefinanciering dat hij een lang onderhoud heeft gehad met Wichters en dat hij een zeer gunstig advies kon geven. Wichters maakte op Mellema de indruk dat hij een man was die weet wat hij wil en langdurige ervaring bezit. Al met al een man die betrouwbaar is.¹⁰⁸ Hieruit blijkt dat de informatievoorziening en het werk van Mellema cruciaal was voor de steun in Groningen, aangezien er zonder afspraak en gesprek met Mellema geen steun kwam. Het Werkfonds en later de Maatschappij voor Industriefinanciering wachtte de berichten van Mellema af, ook bij vertraging van de berichtgeving, waarna zij pas beslissingen namen om de steun wel of niet toe te kennen.

Mellema zelf hechtte daarbij veel waarde aan betrouwbaarheid. Zo was er eind 1935 een probleem, de zaak “Paap”. Kapitein Paap zou een motor hebben besteld bij de Kromhoutmotorenfabriek van Jan Goedkoop, maar had deze niet afgenomen. Goedkoop had een procedure aangespannen tegen Paap. Het schip van Paap werd deels betaald door het Werkfonds. Mellema stelde in een brief aan Goedkoop dat hij: “Op grond van mijn gezag en mijn persoon het getuigenis gegeven, dat Paap een betrouwbaar en ervaren zeeman is,-en dit betoog ik nog- en het Bestuur van het Werkfonds heeft mij geloofd en vertrouwd en het gevraagde bedrag

¹⁰⁷ RHC GrA, nr. toe. 397 inv. 494.

¹⁰⁸ Idem.

verstrekt.”¹⁰⁹ In de brief wilde Mellema Goedkoop ervan overtuigen dat hij de zaak niet moest doorzetten tegen Paap, om de slechte indruk weg te nemen. Waaruit blijkt dat Mellema ook bezig was met zijn eigen reputatie tegenover het Werkfonds en de betrouwbaarheid van zijn bevindingen. Verder valt bij de scheepsbouw in Groningen op dat de regering druk uitoefende om de werven Nederlands fabricaat af te laten nemen. Zo stuurde Schlingemann op 6 februari 1936 een brief naar Mellema met de vraag of Mellema de kapiteins op de Nederlandse kompassen te wijzen en “indien deze kompassen Uwe volle goedkeuring verdienen, zou door een tactvolle propaganda mogelijk gemaakt kunnen worden, dat zij bij de schippers ingang vinden.”¹¹⁰ Dit geeft, naast dat het Werkfonds het belangrijk vond dat er Nederlandse goederen werden gebruikt, ook aan dat het Werkfonds wist dat Mellema invloed had bij de schippers en bouwers, aangezien de regering Mellema’s overtuigingskracht bij de schippers en bouwers vertrouwden.

Al met al werd de kustvaart in Groningen dus hard geraakt en kregen zij relatief veel steun. Dat deze steun er kwam is vooral te danken aan Mellema. Mellema werd door zijn werk bejubeld en geprezen en werd gezien als een respectabel en betrouwbaar figuur. Mellema had de visie dat de scheepsbouw in Groningen gesteund moest worden door het rijk. Daarbij was Mellema van mening dat de Groningse werven wel levensvatbaar waren en dat deze zich goed wisten aan te passen. Daarnaast zouden de werven als zij eenmaal verdwenen waren niet snel meer terug komen, wat slecht zou zijn voor de Groningse bevolking. Uit de correspondentie tussen het Werkfonds en Mellema blijkt dat Mellema advies gaf over de schippers en dat hij daarbij zijn oordeel over betrouwbaarheid gaf. Mellema hechte veel waarde aan de betrouwbaarheid, niet alleen van de schipper maar ook van zijn eigen berichtgeving. Daarbij was de leeftijd belangrijk, het eigen inlegbedrag van de schipper en de ervaringen die de schipper al had opgedaan. Als Mellema vertraging opliep met een beslissing werd daarbij ook geen besluit genomen, wat aangeeft dat Mellema cruciaal was in het proces van de steun voor Groningen. Dit blijkt verder uit een gesprek met Schlingemann, waardoor de steun na de oprichting van de Maatschappij voor Industriefinanciering ook doorging, in tegenstelling tot in de rest van Nederland. Nog opvallend is dat de Nederlandse regering druk op Mellema uitoefende om Nederlandse goederen te gebruiken, waarbij ook het vertrouwen van de regering in Mellema naar

¹⁰⁹ RHC GrA, nr. toe. 397 inv. 494.

¹¹⁰ Idem.

voren kwam. De steun in Groningen werd dus uiteindelijk met name door het werk van Mellema gegeven.

4. Nieuw Amsterdam

In 1938 werd de Nieuw Amsterdam te water gelaten. De bouw van dit schip was met 13,5 miljoen gulden het grootste project dat gesteund werd door het Werkfonds. De Nieuw Amsterdam is gebouwd door vijf verschillende werven, Wilton-Feijenoord, De Schelde, R.D.M., Werkspoor en Piet Smit jr. De onderhandelingen om het schip te kunnen bouwen hebben uiteindelijk een jaar geduurd. Hierbij moest onderhandeld worden met de HAL en met de regering. Guns heeft in een boek alle documenten en krantenartikelen die met de Nieuw Amsterdam te maken hebben uitgewerkt.¹¹¹ Om te zien hoe de steun voor de Nieuw Amsterdam tot stand is gekomen, wordt in dit hoofdstuk antwoord gegeven op de vraag: Hoe is de bouw van de Nieuw Amsterdam tot stand gekomen? Om deze vraag te beantwoorden is het noodzakelijk om het proces te kunnen begrijpen hoe de steun tot stand gekomen is. Vandaar dat dit hoofdstuk chronologisch ingedeeld.

Het schip is, om te beginnen, gebouwd in opdracht van de HAL. De reden om het schip te bouwen was dat de HAL op dat moment financiële problemen had betreffende de passagiersdienst en de bouw van dit schip moest de oplossing zijn om weer rendabel te worden. Op het moment van de problemen had de HAL vier schepen in de vaart voor trans-Atlantisch passagiersvervoer, de Statendam, de Veendam, de Volendam en de Rotterdam. De Statendam was daarbij het grootste schip en de Nieuw Amsterdam moest een tweede Statendam worden. De drie andere schepen moesten weg, omdat op deze schepen verlies werd geleden. Op 27 oktober 1933 werd de situatie van de HAL door de *Telegraaf* weinig hoopvol genoemd. 1934 was ook een slecht jaar voor de HAL, maar werd de daling van het trans-Atlantisch passagiersvervoer ten opzichte van een jaar eerder wel een halt toegeroepen. De HAL had dat jaar 10.393 mensen vervoerd tegen 10.690 een jaar eerder. Het bestuur van de HAL kwam in 1934 unaniem tot de conclusie dat het idee uit 1929, voor een tweede Statendam, uitgevoerd moest worden, om de financiële problemen op te lossen. Vanaf begin 1934 was de directie al in contact met de regering om een dergelijk soort schip in Nederland te laten bouwen met hulp van de regering. Het eerste gesprek met Colijn was daarbij nog wel hoopvol, maar latere gesprekken waren meer teleurstellend. Colijn was wel van goede wil, maar de beleidsbepalende ministers zagen

¹¹¹ Guns, *Nieuw Amsterdam*.

regeringssteun voor een tweede Statendam niet zitten. Op 2 oktober kwam de regering met een afwijzing: “de Regering acht het niet verantwoord de rijksbegroting te belasting met een uitgave die zeer grote eischen zal stellen aan de schatkist”.¹¹² Ten tijde van de afwijzing had de HAL al een offerte uit Ierland binnen voor 9 miljoen gulden. Op 22 oktober stuurde de HAL directie nog een protest met een pleidooi voor steun. Op 14 september werd bij Wilton-Feijenoord het idee opgepakt om een inschrijving te doen op de tweede Statendam. Het origineel was immers ook al deels op de werf gebouwd. Het idee was toen al om het als samenwerking met R.D.M. te bouwen.¹¹³ Voor de HAL was het dus economische noodzaak om het schip te bouwen.

Het bedrijf moest rationaliseren en daarvoor moest alles op twee grote schepen ingezet worden. De Rotterdam werd als te oud gezien, en de Volendam en Veendam werden als niet luxe genoeg beoordeeld. Als argument werd daarbij ook gebruikt dat in het buitenland ook de Noord-Amerikaanse vaart werd gerationaliseerd.¹¹⁴ Daarom kon de HAL niet achterblijven om te overleven. De angst was dat de passagiersdienst stop gezet moest worden en om dit te voorkomen was het hebben van twee schepen noodzakelijk. De hoofdreden daarvoor was de mogelijkheid te hebben een vaart te behouden die op regelmaat kon varen. Bij een notitie van 3 september 1934 werd daarnaast door de directie van de HAL gesteld: “Blijkt het eigen land duurder, dan staat het aan den Regeering te beoordelen hoever zij wil gaan om het verschil te wille der werkverruiming te overbruggen.”¹¹⁵ Hieruit blijkt dat de HAL vanaf het begin al de optie van bouw in het buitenland in het hoofd had.

Wat hierbij nog meespeelde was dat de directie haast had met de bouw van het nieuwe schip. Wanneer het schip in Nederland gebouwd zou worden was het niet klaar voor het begin van het seizoen 1936, volgens de HAL de uiterste opleverdatum. Dit was voor de HAL de datum om nog winstgevend te blijven. Daarom werden verschillende aanbiedingen vanuit Engeland en Ierland serieus overwogen. De Nederlandse regering hielp de HAL niet, omdat de Nederlandse regering lang wachtte met haar antwoord, terwijl de HAL in tijdsnood zat. Twee weken later kwam er dan toch bericht, met een afwijzing van de minister Steenberghe. De regering had de aanvraag op nogal summiere wijze afgewezen met de woorden: “Een trieste zaak”. De regering

¹¹² Guns, *Nieuw Amsterdam.*, 26.

¹¹³ Idem, 17-27.

¹¹⁴ Idem, 121.

¹¹⁵ Idem, 122.

steunde de HAL dus niet zomaar.

De deadline van 1936 werd tijdens een vergadering op 12 oktober 1934 als onhaalbaar geacht. Toch moest geprobeerd worden het schip te laten bouwen, aangezien de Volendam en de Veendam nog steeds verliesgevend waren. Daarbij werd nog steeds gedacht aan hulp van de regering. Nijgh, commissaris van de HAL, vond het antwoord van de regering verbluffend, “alsof er niet iets bestaat als nationaal belang.” De HAL voelde zich daarbij gedwongen om verder te onderhandelen met Harland & Wolff, een Engelse scheepswerf. Hierbij was het, volgens de HAL, de verantwoordelijkheid van de regering wanneer de order naar het buitenland zou gaan. Die dinsdag had HAL een onderhoud met de minister-president Colijn. De vraag kwam naar voren of minister Steenberghe wel gepasseerd kon worden door direct naar Colijn te gaan. Dit werd gedaan, omdat Steenberghe het te druk had om snel antwoord te kunnen geven. Colijn werd tijdens de audiëntie gewaarschuwd dat de HAL anders in Ierland ging bouwen. Toch bleef de regering weigeren om steun uit te keren voor de bouw van de Statendam. Ondertussen werd binnen de HAL ook het idee opgevat om naar Duitse werven te kijken. Toch had het nog steeds de voorkeur om het schip binnenlands te bouwen. Voor de bouw in Nederland kwam de HAL uiteindelijk met vier argumenten. Ten eerste zou de passagiersdienst uiteindelijk stop gezet moeten worden als er geen geld over de brug kwam. Daarbij zou 1800 man varend personeel werkloos worden. Ten tweede werd de vloot een schip verschaft die de Nederlandse vlag en naam hoog hielden. Ten derde waren er ook al een paar Rotterdamse zakenlieden met 5 miljoen gulden gekomen om de HAL bij te staan. Als laatste werd nog gesteld dat voor werkverschaffing niets beters bedacht kon worden dan dit schip.¹¹⁶ Landsbelang speelde dus zeker een rol bij het bestuur van de HAL.

Ondanks dit was Steenberghe nog steeds groot tegenstander van subsidie. Hij vond dat er al een te groot overschot aan scheepsruimte bestond. De oppositie oefende druk uit om wel subsidie te geven. Hierdoor kwam de deur uiteindelijk toch op een kier. Mits van particuliere zijde vertrouwen werd getoond wilde de regering de zaak van de passagiersvaart herzien. Hierbij mocht discriminatie niet naar voren komen, immers als men één helpt, moet men ook de anderen helpen. Ook vanuit de pers werd druk op de regering uitgeoefend. Eind 1934 kwamen meerdere stukken, vooral in de Rotterdamse bladen, maar ook in de landelijke kranten, waar positief over de vloot-uitbereiding van de HAL werd geschreven. Zo werd de directeur Nijgh geïnterviewd

¹¹⁶ Guns, *Nieuw Amsterdam*, 123-131.

door de *Rotterdamsche Courant*. Hierin werd onder andere gesteld dat de HAL in 1933 een reorganisatie heeft gehad met behulp van Rotterdamse ondernemingen. Verder kwam naar voren dat er nog steeds moeilijkheden bestonden. De vraag werd gesteld of de HAL niet tot de zaken behoorde die volgens de regering moest blijven bestaan. In december kwam de Maasbode met het verhaal dat de bouw goed zou zijn voor Rotterdam. Twee weken later meldde het *Algemeen Dagblad* dat het van groot belang is dat de tweede Statendam in Nederland gebouwd moest worden. Ook kwam in december 1934 het nieuws dat het Duitse Blohm & Voss met behulp van de Duitse regering een aanbod heeft gedaan. Op 27 december was er een bespreking met de Eerste Kamer. De regering was onder de indruk dat de opdracht misschien naar het buitenland zou gaan.¹¹⁷ De pers en de oppositiepartijen hadden dus zeker invloed op de visie van de regering betreffende de Nieuw Amsterdam.

Op 3 januari 1935 was Wilton-Feijenoord bij de vergadering van HAL aanwezig. Zij konden nog geen prijs geven. Wel stelden zij dat de samenwerking tussen werven werd bevorderd door de regering, maar dat voor de nieuwe Statendam nog niets was ondernomen. De HAL directie stelde dat er op dat moment meer kans was dat de order naar het buitenland ging. Wilton-Feijenoord moest eigen initiatief nemen om nog een kans te maken. Tijdens de volgende vergadering van Wilton-Feijenoord kwam naar voren dat de HAL vond dat ze te weinig belangstelling toonden, buitenlandse werven kwamen immers zelf met aanbiedingen. De HAL wilde hiermee een waarschuwing geven dat de opdracht naar het buitenland zou gaan. De directie van Wilton-Feijenoord was overtuigd dat in het belang van de Nederlandse volkshuishouding het schip in Nederland gebouwd moest worden, en daarmee waarschijnlijk ook voor hun eigen huishouding. De directie had hiervoor ook een audiëntie bij de minister aangevraagd. Vijf dagen later, op de volgende bestuursvergadering, werd naar voren gebracht dat R.D.M. de plannen wilde inzien. Op de bestuursvergadering van HAL kwam naar voren dat Wilton-Feijenoord, R.D.M. en de Schelde hebben besloten om eventueel het werk gezamenlijk te ondernemen.¹¹⁸

Begin 1935 besloot de regering om toch de besprekingen met HAL door te zetten. Dit had waarschijnlijk te maken met de genoemde buitenlandse offertes en druk op de regering vanuit de pers. Nieuwe argumenten waren namelijk niet aangevoerd door HAL. Rond deze tijd

¹¹⁷ Guns, *Nieuw Amsterdam*, 132-143

¹¹⁸ Idem, 144-145.

kwam er een verzoek binnen bij de HAL om de regering op de hoogte te houden van ontwikkelingen. Op 6 februari 1935 stuurde Steenberghe een verzoek waarin eventuele steun naar voren kwam. De directie van de HAL antwoordde dat zij een aanbieding had van Harland & Wolff uit Belfast om het schip voor 9 miljoen gulden te bouwen. De hoop was om dit te verlagen naar 8,5 miljoen gulden. Bij de Duitse werven werd van dezelfde prijs uitgegaan. Hierbij was de betaalmethode ook van belang. De HAL stelde aan de Duitse werven drie voorwaarden. Ten eerste betaling na aflevering, ten tweede 70 à 75 procent van de bouwkosten in Duitse Sperrmaken, en ten derde dat de rest van het bedrag werd betaald in jaarlijkse termijnen over vijf à zes jaar. Op 6 februari, dezelfde dag als de brief van Steenberghe, kwam in het *Algemeen Dagblad* te staan dat de directie van HAL een verzoek had gedaan bij de Nederlandse regering voor steun. Het *Algemeen Dagblad* deed een dringend verzoek aan de regering dit te honoreren. Dit verzoek was ondertekend, onder andere door prof. mr. Van der Pot, beroemd hoogleraar van de Rijksuniversiteit Groningen.¹¹⁹ Dit geeft ook aan dat de zaak op universiteiten en buiten Rotterdam leefde.

Een dag later hield de burgemeester van Rotterdam, Droogleever Fortuyn, in de Eerste Kamer een rede waarin hij opkwam voor de bouw van de tweede Statendam, het liefst in zijn regio. Op 27 februari had de HAL een vergadering waarbij werd gesteld dat werkverschaffing het enige argument is waarvoor de regering ontvankelijk was. Hier kwam ook naar voren dat de regering rekening hieldt met een steun van 2 à 2,5 miljoen gulden. Zaalberg, die ook aanwezig was, had nieuws dat de regering gunstig gestemd was. Het idee was dat de regeringssteun niet door de Kamer hoefde, want het kon via het Werkfonds lopen. De minister van Economische Zaken stuurde een brief waarin naar voren kwam dat steun op tafel lag, maar dat de primaire eis was dat het schip in Nederland gebouwd zou worden. Op 28 februari kwam in *de Maasbode* de directie van de HAL aan het woord, waarbij zij een goed woordje kon doen voor steun aan de Tweede Statendam. Op 4 maart stuurde de directie van de HAL aan bij minister Steenberghe dat zij bereid was aan de eisen te voldoen. De HAL kon echter niet meer dan 8 miljoen betalen, en deze 8 miljoen zou moeten worden voorgesloten door de regering. Daarnaast moest er ook particulier geld gevonden worden, 8 ton was al toegezegd door het Rotterdamse bankwezen. Ook kwam naar voren dat de regering zich verder niet zou bemoeien met de bouw, behalve met arbeidsvoorwaarden en de lonen. In de *NRC* van 23 maart werd er optimistisch bericht over de

¹¹⁹ Guns, *Nieuw Amsterdam*, 146-150.

regeringssteun. De directie van de HAL vond dit te optimistisch en belde de redactie van de *NRC*. In de avondeditie werd dit overgenomen en berichtte de *NRC* dat onderhandelingen met de regering nog doorliepen en dat ook de belangstelling uit het buitenland groot was.¹²⁰ Dit geeft aan dat de HAL invloed had bij de kranten.

In de kranten verschenen nog steeds artikelen die de steun aan de HAL toejuichten, zoals in *Het Vaderland* van 17 april waarin de negatieve gevolgen van het stilleggen van de passagiersdienst breed werden uitgemeten, dit zou jaarlijks een verlies van 1.375.000 gulden voor de Nederlandse regering betekenen. Rond deze periode kwam ook de offerte van Harland & Wolff binnen, 11,7 miljoen gulden was het aanbod. De HAL besloot dat het voor 12,2 miljoen in Nederland zou kunnen bouwen.¹²¹ Hieruit blijkt dus dat vanuit de pers druk is uitgeoefend op de regering, maar dat ook de HAL probeerde de regering te overtuigen om in Nederland te bouwen. Toch overwoog de HAL de aanbiedingen uit het buitenland wel serieus. In Nederland probeerden ondertussen verschillende werven via een samenwerkingsverband de order binnen te slepen.

De samenwerking tussen de werven om de Nieuw Amsterdam te bouwen was waarschijnlijk gestimuleerd door de Nederlandse regering. In eerste instantie zou de samenwerking zich beperken tot de werven Wilton-Feijenoord uit Schiedam, R.D.M. uit Rotterdam en de Schelde uit Vlissingen. Later sloten Piet Smit jr. uit Rotterdam en Werkspoor uit Amsterdam zich aan bij de groep, die zichzelf de Combinatie noemden. De Combinatie kreeg naast concurrentie uit het buitenland ook te maken met concurrentie uit eigen land van Stork uit Hengelo. Op 1 maart 1935 werd de samenwerking tussen de Schelde, Wilton-Feijenoord en de R.D.M. definitief gemaakt. Twee maanden later werden Piet Smit jr. en Werkspoor toegevoegd. De belangrijkste vertegenwoordigers waren voor de Schelde Wesseling, voor Wilton-Feijenoord Teschmacher en Kanter, voor de R.D.M. Endert, voor Piet Smit jr. Giljam en voor Werkspoor Vetter. Vaak zaten er nog andere vertegenwoordigers bij, maar deze heren waren de belangrijkste. Teschmacher was daarbij eerst voorzitter en deze rol werd later overgenomen door Endert. De Schelde en Werkspoor hadden de werktuigbouwkundige kennis en Wilton-Feijenoord samen met R.D.M. en Piet Smit jr. de scheepsbouwkundige kennis. Op 27 augustus 1935 werd een memorandum naar buiten gebracht met de motieven voor de samenwerking. De belangrijkste

¹²⁰ Guns, *Nieuw Amsterdam*, 150-156.

¹²¹ *Idem*, 158-161.

reden was dat regeringshulp voor een bepaalde werf zou leiden tot loonstijgingen en dat andere werven ook hun lonen moesten verhogen. Verder was het een manier om spitsbelastingen te ontwijken. De werven moesten zowel handelen met de regering als met de HAL om de opdracht binnen te krijgen. De regering werd daarbij vertegenwoordigd door zowel Hirschfeld als Gelissen als Lagas. De HAL werd vertegenwoordigd door van der Vorm, die als een harde onderhandelaar werd gezien. De regering wilde daarbij eerst dat de werven en de H.A.L er samen uit kwamen.¹²² De onderhandelingen verliepen uiteindelijk moeizaam.

Tijdens de onderhandelingen met de HAL was het moeilijk voor de Combinatie om tot een prijs te komen en daarnaast was het de vraag of ze het schip af zouden hebben voor de lente van 1937. Daarbij vond de Combinatie de prijs van 8 à 9 miljoen die in het begin werd genoemd door de HAL te laag. Hierbij was ook de vrees dat de prijs voor de Nederlandse werven hoger zou uitvallen, omdat een aanbod van regeringssteun op tafel lag. Het was algemeen bekend dat regeringssteun leidde tot de eis dat er zoveel mogelijk binnenlandse producten gebruikt moesten worden, wat zou leiden tot een hogere bouwprijs. Hierbij liep de gang van zaken in het begin niet echt vlot. Volgens de Combinatie kwam dit door te weinig informatie van de kant van de HAL. Ondertussen verscheen in mei 1935 al in de pers dat de bouw van de nieuwe Statendam verzekerd was voor Nederland, echter dit was nog veel te voorbarig. In mei waren de werven nog bezig met nader tot elkaar te komen, laat staan dat ze eruit waren met de HAL. De samenwerking werd door van Beuningen, mede-directeur van Piet Smit jr., dwaasheid genoemd. Van der Vorm van de HAL zag het als een experiment dat alleen uitgevoerd moest worden als bouw bij een andere betrouwbare werf niet mogelijk was. Hieruit komt naar voren dat de samenwerking niet werd gezien als de ideale oplossing.¹²³

De eerste verdeling van de combinatie was dat Wilton-Feijenoord en R.D.M. beide 28 tot 29 procent van het werk zouden krijgen, P. Smit jr. 19 procent en de Schelde en Werkspoor samen 23 procent. Op 25 juni waren de plannen voor de bouw voltooid. De HAL vond het ondertussen moeilijk dat het zo lang duurde met de Nederlandse werven en sloot nog steeds niet uit om de order in het buitenland te plaatsen. De verwachting was echter dat de HAL dan geen steun van de regering zou verkrijgen. De samenwerking tussen werven, waarbij Piet Smit jr. nu ook was gestimuleerd door de regering om aan te sluiten, kostte naar verwachting 1 miljoen

¹²² Guns, *Nieuw Amsterdam*, 162-163.

¹²³ *Idem*, 197-211.

gulden extra. De directie van de HAL zette uiteen dat vanuit nationaal oogpunt de bouw in Nederland wel de voorkeur heeft. De bouw in Duitsland had echter als voordeel dat de betaling gedeeltelijk gedaan kon worden, terwijl in Ierland het voordeel was dat zij een scherpe prijs hadden en dat de Ieren wisten wat de HAL verlangde.¹²⁴

Ondertussen hield de regering de vinger aan de pols bij de vorderingen en probeerden zowel de HAL als de Combinatie rekening te houden met de wensen van de regering. Zo kwam in de vergadering van 8 juli van de Combinatie naar voren dat ze probeerden zoveel mogelijk bij Nederlandse firma's aan te besteden. Dit ging tot het plaatsen van de baden in het schip aan toe. Hiervoor werd naar Hongaarse baden gekeken die alleen daar gebouwd werden, maar toch werd ook aan het Nederlandse bedrijf Stokvis gevraagd of deze geen alternatief hadden. Door de werven werd geprobeerd de prijs voor 15 augustus rond te hebben. De HAL wilde graag eerder een prijs, maar ging hier toch mee akkoord. Op dat moment werd ook uit het buitenland gelobbyd bij de Nederlandse minister om de opdracht te krijgen. Nederbragt, de ex-directeur van Economische Zaken van het ministerie van Buitenlandse Zaken, schreef een brief aan Hirschfeld vanuit Danzig (Gdansk). Hierin vroeg hij of de Nederlandse regering en de HAL de Schichauwerf uit Sopot, naast Danzig, wilden overwegen. Hirschfeld antwoordde dat de Nederlandse regering zoveel mogelijk probeert te bevorderen dat het schip in Nederland wordt gebouwd, dus dat hij bouw in Danzig niet kon aanbevelen.¹²⁵ De Nederlandse regering vond het dus belangrijk dat het werk zoveel mogelijk in Nederland werd uitbesteed.

De prijs waarmee de Combinatie op 15 augustus 1935 kwam was 16.262.500 gulden. De R.D.M werd op dat moment aangewezen als de aannemer en Endert werd de voorzitter. Tijdens een vergadering van de Commissie van Toezicht van de HAL op 23 september 1935 kwam naar voren dat de HAL een lager bedrag had verwacht van de Combinatie en werd gesteld dat het regeringskrediet hoger zou moeten zijn. Minister Gelissen liet ondertussen de HAL vrij in haar onderhandelingen met de werven. De HAL was daarbij ook niet gebonden aan de Combinatie. Verder werd tijdens deze vergadering ook naar voren gebracht dat er eventuele regeringssteun kon komen bij bouw in Engeland, wanneer de Engelsen handelsconcessies doen aan Nederland. Op dit moment werden onderhandelingen gevoerd met Harland & Wolff zonder hulp van de Nederlandse regering. Op 29 augustus 1935 nam minister Gelissen contact op met de R.D.M.

¹²⁴ Guns, *Nieuw Amsterdam*, 218-219.

¹²⁵ *Idem*, 211-233

waar hij mede-directeur Knappe aan de lijn kreeg. De kern van het gesprek was dat het te lang duurde voordat hij een gespecificeerde offerte ontving van de Combinatie.

Tijdens de vergadering van de Combinatie een dag later kwam naar voren dat de minister de Combinatie verweet dat hij geen inzicht had in de specifieke kosten. Verder kwam tijdens deze vergadering nog naar voren dat de minister het liefst in Nederland bouwde, maar dat hij niet terugdeinsde om in het buitenland te bestellen als dat een veel lagere prijs opleverde. Daarnaast werd ook geconcludeerd dat er gesprekken nodig waren met zowel de minister als met HAL om te kijken op welke punten ruimte lag om te onderhandelen. Ook werd binnen de Combinatie besproken op welke manier het best tot een prijs gekomen kon worden. Teschmacher vond dat de Combinatie gewoon moest vragen aan de regering hoeveel er van hun begroting af moest. Giljam was het daar niet mee eens, zover was de regering nog niet.

In de pers was men ook op de hoogte van de moeizame onderhandelingen. Zo stond in de *Maasbode* van 10 september 1935 dat de Nederlandse werven in onzekerheid waren. Indien Engeland bereid was om goederen uit Nederland aan te nemen, waardoor werkverruiming voor andere bedrijven kwam, was het mogelijk dat de bouw van het schip naar Engeland ging. In het *Rotterdamse Nieuwsblad* stond op 21 september een artikel waar de mogelijkheid tot bouw in het buitenland werd bekritiseerd.¹²⁶

Ondertussen was men bij de Combinatie op de hoogte dat de prijs waarschijnlijk te hoog zou zijn. Verder was er met minister Gelissen beter te werken dan met minister Steenberghe. Op de vergadering van 26 september kwam naar voren dat de regering tegen lage rente bereid was 10 miljoen gulden aan de HAL te lenen voor de bouw. Daarnaast werd bekend dat de werf Harland & Wolff 30 procent lager had geoffreerd dan de Combinatie. Daarom moest volgens Endert de Combinatie kijken hoe laag ze zouden kunnen gaan. Ook kwam een onderhoud met de HAL ter sprake, waar grote risico's naar voren kwamen, onverwachte stijgingen in loon en materiaalprijzen. Van der Vorm had tijdens een onderhoud met de werven naar voren laten komen dat het materiaal dan maar direct besteld zou moeten worden, en dat de minister het risico dan wel zou willen dragen. Verder vond de HAL dat de bouw voor 12 miljoen gulden kon. Endert had tegen van der Vorm medegedeeld dat de HAL dan met bezuinigingen moest meewerken. Van der Vorm zei dat de HAL het recht wilde behouden van welk fabricaat de hulptoestellen moesten zijn, maar dat ze niet onnodige duur fabricaat hoefden. Daarbij wees

¹²⁶ Guns, *Nieuw Amsterdam*, 236-261.

Endert dat er mogelijk wel hogere kosten waren, door de eis van de regering dat er zoveel mogelijk met Nederlands fabricaat gebouwd moest worden. Verder waren van der Vorm en Wierdsma (directeur van de HAL) ervan overtuigd dat het schip in Rotterdam gebouwd behoorde te worden, omdat daar de werkloosheid het grootst was. De combinatie had dus een probleem om te concurreren met het buitenland en de HAL vond het belangrijk dat wanneer het schip in Nederland gebouwd werd het een werkverschaffingsproject zou zijn, vermoedelijk om de regering te paaien voor steun.

Tijdens de volgende vergadering van de Combinatie werd verder besproken wat voor tactiek precies toegepast moest worden om de HAL te overtuigen. Verloop meende dat de prijs gefixeerd moest worden op 14 miljoen gulden. Endert was het met Verloop eens dat de prijs omlaag moest. Uiteindelijk bestond er bereidheid in de vergadering om de prijs te laten zakken. De Schelde moest het daarbij ontgelden, omdat hun prijs hoger was dan die van Stork. De Schelde had niets van haar lonen afgedaan. Uiteindelijk kwam de Combinatie tijdens deze vergadering tot de conclusie om de prijs met 1.713.000 gulden te verminderen, waardoor deze uitkwam op 14,5 miljoen gulden. Een dag later kwamen de werfdirecteuren opnieuw samen en ontstond een meningsverschil over het omlaag brengen van de begroting. De directeur van Wilton-Feijenoord, De Kanter, vond dat wel heel makkelijk mee werd gegaan in het verzoek van Van der Vorm om de prijs naar beneden bij te stellen. De Combinatie dacht dat Van der Vorm nu ging stellen dat de prijs nog wel een beetje lager kon. De angst was dat de Combinatie zo uit elkaar ging, aangezien een dergelijke minimale bouw alleen mogelijk is met een dictator die alles kon uitbesteden. Dan veranderde de constructie echter wel en kon niet meer tegen de regering gezegd worden dat de Combinatie het werk wilde uitsmeren. Dan werd het een heel ander schip ten behoeve van de werkverruiming. Wesseling en Endert stelden dat dit een foute redenering was. Hiervoor hadden ze namelijk aan de hoge kant begroot, maar nu was het noodzakelijk om te begroten dat er geen cent meer af kon. Uiteindelijk kwamen ze uit op een prijs van ruim 14 miljoen gulden en moest volgens Endert de HAL maar een kleiner schip bouwen als ze het niet konden betalen. Endert zou naar Van der Vorm en Hirschfeld gaan en de net afgesproken prijs geheim houden. De Combinatie had het onderling dus ook nog steeds moeilijk.

De dag voordat Endert deze afspraak had, stuurde de directie van Wilton-Feijenoord een brief. Hierin werd gesteld dat er nog steeds geen definitieve basis was en dat de afspraken niet perfect waren. De volgende dag, 5 oktober, kwam Endert samen met Giljam op audiëntie bij

minister Gelissen. De indruk bij de regering was dat de begroting aan de hoge kant was. Endert merkte op dat dit wel heel eenvoudig was. Daarnaast maakte de minister een verwijt aan Endert dat de koper (HAL) en de verkoper (de Combinatie) het niet eens kon worden, dus dat de regering zich maar moest bemoeien met de onderhandelingen. Endert stelde dat het normaal is dat de regering aan de onderhandelingen deelnam, zij konden immers geld voor andere werken toezeggen en daarbij een cruciale rol spelen. Dit was iets wat de H.A.L niet kon. De minister reageerde dat andere steun op zichzelf staat. Verder zei de minister toe dat bij grotere fluctuatie dan vijf procent betreffende stijgend loon en materiaalprijzen de regering de risico's op zich nam. Verder werden ook de kranten besproken door de minister, die niet lovend waren over hem. Endert stelde dat nooit vanuit de werven een bericht aan de pers is verstrekt. Dit bleek ook uit persberichten, die berichten dat de buitenlandse werven dertig procent goedkoper waren. Het gesprek werd besloten met de conclusie dat de minister het buitengewoon teleurstellend zou vinden als er in het buitenland besteld moest worden.¹²⁷

Op 7 oktober kwam de Combinatie weer bij elkaar. Endert was niet te spreken over de brief van Wilton-Feijenoord. De Kanter reageerde dat het niet zeker was of het schip voor de lage prijs gebouwd kon worden, zeker met het oog op het feit dat de scheepsbouwers wel hadden toegegeven aan een lagere prijs (Wilton, R.D.M. en Piet Smit jr.), maar dat de machinebouwers dit niet gedaan hadden (met name De Schelde). Daarbij waren ze bij de Combinatie bang een raar figuur te slaan, omdat zij hun begroting opeens met 2 miljoen verlaagd hadden. Teschmacher voegde daaraan toe dat hij de brief had ondertekend, omdat hij niet blij was dat de leiding niet in één (zijn eigen) hand lag. Ook kwam een lager aanbod van de HAL en de regering op tafel om het schip voor 12,5 miljoen te bouwen. Om de prijs toch op een goede manier vast te stellen werd voorgesteld om deskundigen over de begroting te laten buigen. De 12,5 miljoen werd in ieder geval afgewezen door de werven. Uiteindelijk was iedereen er wel over eens dat de begroting vastgesteld moest worden op 14,3 miljoen gulden. Ook werd afgesproken dat er een brief gestuurd werd naar minister Gelissen. Hieruit blijkt dat de samenwerking nog steeds niet soepel verliep.

De volgende dag moest Endert met Giljam op audiëntie komen bij de minister. Van der Vorm was hier ook aanwezig. Voor de minister stond het bedrag vast op 12,5 miljoen gulden, waardoor het onderzoek van deskundigen overbodig was. Endert was het daar niet mee eens.

¹²⁷ Guns, *Nieuw Amsterdam*, 262-278.

Onder andere omdat er meer op het spel stond voor de Nederlandse werven, zij hadden schade geleden aan de krantenberichten over de zaak. Endert haalde ook aan dat het werk geen winst zou opleveren voor de werven, maar wel de duizenden werklozen in Rotterdam en omstreken zou helpen. Volgens Endert mocht de HAL “ook wel bedenken dat het Hollansch werk boven het Engelsche werk gaat.” Van der Vorm merkte daarbij op dat zij ook nog een Duitse offerte van 22 miljoen mark hadden. Giljam zei toen dat de Engelse prijs waarschijnlijk absurd laag was, en dat deskundigen zich erover moesten buigen. Van der Vorm stelde dat zij het zat waren dat ze zo lang moesten wachten. Gelissen steunde hierna de werven in enige mate. Hij had gehoopt dat HAL iets meer bij wilde dragen. Verder merkte Van der Vorm nog op dat hij Endert volkomen vrij liet om samen met de goedkopere Stork te gaan. Harland & Wolff kwam ook nog ter sprake en de minister maakte duidelijk dat het verschil wel heel groot was. (De minister wist hier nog niet van het plan om het bedrag naar 14,3 miljoen gulden te verminderen van de Combinatie).¹²⁸ De regering hield bouw in het buitenland dus nog wel in het achterhoofd.

De vertegenwoordigers van de werven hadden op 9 oktober een heftige vergadering. Deze vergadering leverde een felle discussie op over de vraag of samenwerking duurder was. Teschmacher geloofde dat één werf het veel goedkoper kon doen en meende dat ze tegen de minister moesten zeggen dat de begroting door uitsmering hoger is. Endert daarentegen vond het betreurenswaardig dat er een splijtzwam tussen de werven was. Namelijk de splijtzwam dat een werf alleen het goedkoper kon doen. Dit moest niet naar buiten gebracht worden. Teschmacher bleef er toch bij en ze kwamen er niet uit. Wilton-Feijenoord kreeg op dat moment ook weer werk binnen. Verloop van Wilton-Feijenoord somde alle redenen voor het samengaan nog een keer op, de regering vond het fijner, ze konden natuurlijke concurrentie ondervangen en spitsbelasting kon worden ontweken. Endert stelde dat de buitenwereld alleen van het laatste wist. Teschmacher vond de spitsbelasting sowieso onzin. Dit schoot bij Endert in het verkeerde keelgat en leidde tot een woordenwisseling. Uiteindelijk werd dit in een pauze bijgelegd. Hieruit blijkt echter wel dat de samenwerking nog steeds niet altijd gemakkelijk ging. Aan het einde van de vergadering ging iedereen nog een keer akkoord met 14,1 miljoen gulden. Diezelfde dag stuurde Endert een brief aan de regering met het bedrag van 14,1 miljoen en een oplevering op 1 mei 1938.

Op 10 oktober hield de Commissie van Toezicht van de HAL een vergadering over dit

¹²⁸ Guns, *Nieuw Amsterdam*, 278-291.

aanbod. Daar komt naar voren dat de Benassteun, die werd gegeven voor de dreiging van het opheffen van de passagiersdienst, met een jaar verlengd was. De Benassteun was steun voor de noodlijdende passagiersvaart vanuit de regering. De passagiersdienst was dus nog steeds in nood. Van Beuningen en anderen stelden dat het verschil tussen de HAL en de werven overbrugbaar was met extra steun van de regering. Aan uitbesteding in het buitenland kleefden immers ook risico's, met name koersfluctuaties. Ook waren ze het bij de vergadering erover eens dat de samenwerking de kosten ophoogden. Daarentegen kreeg Harland & Wolff een voorkeur, omdat zij beproefd waren in tegenstelling tot de Combinatie. Toch was een groot voordeel voor de bouw in Nederland dat dan op de financiering van de regering gerekend kon worden. Na verdere discussie kwamen zij tot de conclusie dat ze in Nederland gingen bouwen voor 12,2 miljoen gulden en dat de oplevering moest geschieden voor 1 april 1938. De regering moest de andere 2 miljoen overbruggen. Dit werd dezelfde dag nog naar de minister van Economische Zaken gestuurd. De volgende dag kwamen Van der Vorm en Wierdsma bij Gelissen. Hier deelde Hirschfeld mee dat de prijs nog gereduceerd kon worden tot 13,95 miljoen gulden. Zaalberg was aanwezig en belde direct Endert, en Zaalberg stelde dat de minister de 2 miljoen afwees en het eindcijfer bleef 13,2 miljoen gulden. Endert zei: "dat hij in zijn hemd voor de telefoon stond". Om vijf uur ging hij naar Van der Vorm. Hier zei Van der Vorm dat het een groot verschil maakte of de werven het aanbod van de regering weigerden of dat de minister een tegenbod van de werven weigerde, en raadde aan om een bod te doen van 13,5 miljoen. Endert merkte op dat het lastig was om onder de 13,95 miljoen te gaan. Lagas belde die middag nog Endert om hem uit te nodigen om de volgende dag bij Gelissen te komen.

Op 12 oktober vergaderde de Combinatie weer. Hier kwam ook weer een discussie over de leiding, waarbij Teschmacher zich tegen een bouw bureau keerde. Endert wilde dit wel, wat een hevige discussie opleverde. Teschmacher moest de volgende ochtend met een plan komen, waarna die avond de besprekingen met de vakbonden konden beginnen. De werfdirecteuren stelden ten eerste dat dit het laatste was wat ze willen, maar het was het belang dat het werk in Nederland bleef. De vakbonden gingen redelijk makkelijk akkoord, vooral ook omdat werklozen weer aangenomen waren. Daarna was er een vergadering waar de onvrede van Wilton Feijenoord weer naar voren kwam. Dit liep er uiteindelijk op uit dat zij een optie hadden om uit te treden, maar dat zij het initiatief wel bleven steunen. Daarna ging Endert naar de minister met een

aanbod van 13,5 miljoen gulden. De R.D.M. speelde uiteindelijk hierbij een leidende rol.¹²⁹

Op 15 oktober deelde *de Telegraaf* mee dat de Tweede Statendam in Nederland gebouwd ging worden. Uiteindelijk zouden zesduizend man anderhalf jaar werk krijgen. In Vlissingen ging de vlag daadwerkelijk uit om te vieren dat De Schelde een deel van de opdracht had ontvangen. In het *Algemeen Handelsblad* van 15 oktober stond dat de regering gemotiveerd was geweest door werkverruiming om financiële steun aan de bouw van het schip te geven. Gelissen gaf als reactie dat hij vertrouwen had in de nationale scheepvaart en had gestreefd om de bouw in Nederland te laten plaatsvinden. Verder gaf hij toe dat de onderhandelingen niet eenvoudig geweest waren. Hij sloot af met: “Gezien de historie en den groei onze scheepvaart in het verleden, staat het voor mij vast, dat de Nederlandse vlag, ondanks concurrentie, veroorzaakt door tijdelijke steunmatregelen of valuta-voordelen, welke buitenlandsche rederijen genieten, nimmer van de zee zal verdwijnen.” Uiteindelijk werden op 23 oktober door de minister, met goedkeuring van de Commissie van het Werkfonds de volgende toezeggingen gedaan:

“a. Ten aanzien van abnormaal risico in de lonen: gedurende de bouw van het schip, voor de lonen, welke door de in de Combinatie opgenomen werven en machinefabrieken aan de bouw werden besteed, zal de regering het risico van een lijnstijging dragen, mits:

1. De loonstijging een gevolg is van een algemene loonstijging in de metaalnijverheid,
2. De regering de redelijkheid van de loonstijging erkent.
3. Het risico beperkt blijft tot het gedeelte der stijging boven 5 % van de tegenwoordige lonen

b. Ten aanzien van abnormaal risico bij materiaalprijzen: bij materiaalprijsstijgingen te wijten aan wezenlijke veranderingen in de economische verhoudingen, zal op een billijke tegemoetkoming kunnen worden gerekend.

Financiële garanties van de regering aan de rederij:

1. De staat verbond zich aan de rederij te verstrekken een bedrag van 13.500.000 gulden waarvan 1.300.000 gulden als bijdrage en 12.200.000 gulden als geldlening
2. De staat zou de termijnbetalingen doen aan de werf, zoals vastgesteld tussen de werf en de rederij
3. Binnen een week na de oplevering van het schip moest de rederij een bedrag aflossen van

¹²⁹ Guns, *Nieuw Amsterdam*, 292-320.

800.000 gulden

4. Het restant van de schuld moest worden afgelost in maximaal 20 jaarlijkse termijnen van minimaal 5 %
5. Tot aan de dag van indienststelling van het schip was de rederij geen rente schuldig.
6. Daarna was de rente 3 % per jaar.”¹³⁰

De volgende vraag is in dit hoofdstuk beantwoord: Hoe is de bouw van de Nieuw Amsterdam tot stand gekomen? Om te beginnen was het een moeizaam proces. De Nieuw Amsterdam zelf was belangrijk, omdat het een zeer groot werkverschaffingsproject was. Daarbij was het ook relevant voor het voortbestaan van de passagiersdienst van de HAL. Hiernaast was de kans groot dat de aanbesteding naar het buitenland zou gaan wanneer de regering niet met steun over de brug kwam. Op verschillende manieren werd geprobeerd om steun voor de bouw bij de regering te vergaren. Ten eerste probeerde eerst de HAL steun aan te vragen voor de bouw van het schip. Hierbij hadden ze als onderhandelingspositie dat zij anders naar het buitenland konden en dat anders de passagiersdienst misschien verdween. Dit laatste betekende zowel het verlies van banen als het verlies van nationaal prestige.

De werven die de order graag binnen kregen, gingen samenwerken om de regering gunstig gezind te zijn. Daarbij probeerden zij ook zoveel mogelijk van hun opdrachten binnenlands te houden. Als laatste probeerden de werven een zo laag mogelijk aanbod te doen, aangezien de regering anders ook de order naar het buitenland zou laten gaan. Belangrijk hierbij was dat de onderhandeling tussen de werven zelf ook zeer moeizaam verliep, ze waren het niet snel met elkaar eens.

Hierbij hebben ook de vakbonden ingebonden door de lonen te laten dalen. De media berichtte voornamelijk dat het in landsbelang was om de Nieuw Amsterdam in Nederland te laten bouwen. Hierbij schreven zij over het nationale belang van de bouw in Nederland. Dit werd met name door Rotterdamse kranten gedaan, aangezien de meeste werven uit de Combinatie uit Rotterdam en omstreken kwamen. Dit had invloed, aangezien de onderhandelingen met de Nederlandse werven pas weer werden opgestart nadat de kranten publiceerden over de plannen voor de bouw in het buitenland en daarbij kritisch waren op de regering.

¹³⁰ Guns, *Nieuw Amsterdam*, 321-324.

In eerste instantie wilde de regering onder minister Steenberghe geen subsidie aan de HAL uitkeren. Dit sloeg om in januari 1935 toen de HAL niet met nieuwe argumenten aankwam, maar wel uit de media duidelijk naar voren kwam dat het schip misschien in het buitenland gebouwd zou worden. Daarnaast was er ook druk vanuit de oppositie. De regering wilde sowieso het liefst dat het schip in Nederland gebouwd werd en begon aanstalten te maken om subsidie te verstrekken. Hiervoor stimuleerde zij waarschijnlijk de Nederlandse werven om samen te werken. Minister Gelissen, die Steenberghe opvolgde, stond nog welwillender tegenover steun en zette het door. Daarbij werd wel nog gedacht aan steun voor bouw in het buitenland, in ruil voor handelsconcessies met Engeland. Binnenlandse bouw had echter altijd de voorkeur. Uiteindelijk zette de regering de laatste stap om de HAL en de Combinatie bij elkaar te laten komen.

Andere opvallende zaken in deze casestudie waren de heftige concurrentie uit het buitenland en het lange proces wat uiteindelijk tot de steun voor de bouw van het schip hebben geleid. Dus uiteindelijk wilde de regering liever in Nederland bouwen en heeft de druk van de pers en de oppositie, en de bereidheid tot samenwerking van de Nederlandse werven, hierop invloed gehad.

5. Verschillende visies vanuit de regering

In dit hoofdstuk worden de verschillende visies van de regering behandeld. Daarbij is zowel naar de politieke partijen gekeken, als naar de commissies die de steun uitkeerden. Bij de Kamertoespraken die zijn gebruikt is zowel naar de politieke partij en de achtergrond van de spreker gekeken, als naar de context waarin iets gezegd is. Terwijl bij de commissies vooral naar de visie van de voorzitters gekeken is en de redematies achter de steun. Dit is gekozen omdat de voorzitter aangesteld is door de regering, waarbij de visie ook een rol moet hebben gespeeld. Dus door naar de visie van de voorzitter te kijken, is de visie van de commissie te ontwaren. De vraag die hierbij beantwoord wordt: Wat waren de verschillende visies binnen de regering op de scheepsbouw?

Als gekeken wordt naar hoe vaak de scheepsbouw aangekaart is in de Eerste of Tweede Kamer in de periode 1934-1938, dan blijkt dat 43 keer een Eerste of Tweede Kamerlid hier iets over te melden had. Dit was bijna altijd gelieerd aan de crisis waarin de scheepsbouw zich bevond. In tabel 1 is aangegeven welke partij iets over de scheepsbouw gemeld heeft in de periode 1934-1938. Van deze partijen worden in dit hoofdstuk zowel de regeringspartijen, de ARP, de LSP, de RKSP, de CHU en de VDB besproken als de grootste oppositiepartij, de SDAP. De SDAP is daarbij meegenomen, omdat deze partij als grootste oppositiepartij een alternatief laat zien tegenover regeringssteun.

SDAP	LSP	RKSP	ARP	CHU	SGP	RSAP	VDB	NSB	CDU	CP
12	12	7	4	2	2	2	2	1	1	1

Tabel 1. *Benoemen van scheepsbouw door partijen in de Eerste en Tweede Kamer 1934-1938.*¹³¹

Binnen de regeringspartijen was er verschil in hoe er tegen mogelijke regeringssteun werd aangekeken. De LSP en de VDB waren economische liberale partijen, waarbij de LSP wat conservatiever was. De ARP was een gereformeerde partij, maar Colijn werd gezien als een economisch liberaal. De RKSP was katholiek, en was qua economische visie verdeeld en kan worden gezien als een losse coalitie van belangengroepen, waarbij een deel socialer was en een deel conservatiever. Dit terwijl de grootste oppositiepartij, de SDAP, een sociaal-economische

¹³¹ "Staten-Generaal Digitaal." bezocht op 3 juni 2017, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

visie voor ogen had.¹³²

De ARP had in het partijprogramma van 1933 staan dat bij ontbreken van normale werkgelegenheid aandacht werd geschonken aan werkverschaffing. Hierbij was werkverschaffing in de eigen omgeving het belangrijkste. Wanneer centrale werkverschaffing noodzakelijk was, werd aandacht geschonken aan de geestelijke en zedelijke behoeften van de tewerkgestelden.¹³³ In het programma van vier jaar later stond dat de partij de werkloosheid wilde bestrijden, maar dat zij ook de bijzondere crisismaatregelen wilde inperken en waar mogelijk wilde opheffen ter bevordering van de vrijheid van het bedrijfsleven.¹³⁴ Steun was dus niet vanzelfsprekend en moest alleen gegeven worden indien noodzakelijk volgens de ARP. Verder sprak Colijn zich nog een paar maal uit over steun aan de scheepsbouw. Daarbij was Colijn voor het overbruggen van het kostenverschil met het buitenland.¹³⁵ Daarnaast was het voor Colijn ook belangrijk dat de lonen omlaag gingen, omdat hij de hoge lonen als een van de oorzaken van de problemen zag. Dit sluit aan bij de gedachte van de aanpassingspolitiek.¹³⁶ Zo was de ARP dus wel voor steun, maar in een zo beperkt mogelijke mate. Daarbij was steun voor de scheepsbouw met name toegestaan, wanneer het buitenland goedkoper was.

De RKSP was vooral gericht tegen de SDAP om de katholieke arbeider voor zich te winnen.¹³⁷ In het verkiezingsprogramma van 1933 stond dat de Staat erop gericht moest zijn om de voorwaarden te scheppen waardoor het gezin zedelijk, maatschappelijk en economisch tot volle ontplooiing kon komen. Daarbij stond ook in het programma van de RKSP dat er krachtige maatregelen nodig waren voor onder andere de scheepvaart en nijverheid. Deze maatregelen

¹³² De Hen, *Actieve en re-actieve industriepolitiek*, 12-14.

¹³³ “ARP_verkiezingsmanifest_1933.pdf,” bezocht op 3 juni 2017, http://pubnpp.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/verkiezingsprogramma/TK/arp1933/ARP_verkiezingsmanifest_1933.pdf.

¹³⁴ “ARP_verkiezingsmanifest_1937.pdf,” bezocht op 3 juni 2017, http://pubnpp.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/verkiezingsprogramma/TK/arp1937/ARP_verkiezingsmanifest_1937.pdf.

¹³⁵ “Handelingen Eerste Kamer 1934-1935 8 februari 1935.” 8 februari 1935, bezocht op 3 juni, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

¹³⁶ “Handelingen Eerste Kamer 1935-1936 27 november 1935” 27 november 1935, bezocht op 3 juni, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

¹³⁷ De Hen, *Actieve en re-actieve industriepolitiek*, 12-14

moesten op de eerste plaats gericht zijn op het behoud en de verruiming van werk.¹³⁸ Dezelfde strekking stond in hun verkiezingsprogramma van vier jaar later.¹³⁹ Daarnaast was de RKSP de partij die de minister van Economische Zaken leverde, de eerste in de periode 1934 tot 1939 was Steenberghe. Steenberghe was een pragmaticus wat betreft regeringsingrijpen. Alleen in nood was ingrijpen aanvaardbaar aldus Steenberghe. Hij trad in 1935 af, omdat hij vond dat de gulden moest devalueren en de regering dit niet deed.¹⁴⁰ Zijn opvolger was Gelissen. Die het departement Handel, Nijverheid en Scheepvaart onder zijn hoede kreeg. Hij stond wat welwillender tegenover regeringsingrijpen, getuige het feit dat hij de Industriebank heeft opgericht. Dit werd later de Nationale investeringsbank.¹⁴¹ Uit het vorige hoofdstuk is daarbij ook naar voren gekomen dat Gelissen gunstiger tegenover steun aan de Nieuw Amsterdam stond dan Steenberghe. De RKSP was daarbij voor steun als deze de werkgelegenheid verruimde.

De LSP was niet voor steunverlening, dit stond duidelijk in hun verkiezingsprogramma van 1933 waarin gesteld werd dat: “De Liberale Staatspartij ‘De Vrijheidsbond’ doordrongen (is) van het besef, dat door steunverlening de werkloosheid niet wordt bestreden.”¹⁴² Als reden gaven zij hiervoor aan dat de werklust geprikkeld moest blijven en het verlagen van productiekosten effectiever zou zijn.¹⁴³ De LSP vond het daarbij belangrijk dat de uitgekeerde lonen door het Werkfonds laag bleven. Dit blijkt onder andere uit een rede van Bierema, Tweede Kamerlid van de LSP op 14 november 1934. Hierin stelde hij dat het niet te verantwoorden zou zijn om ongemotiveerde hoge lonen uit te keren. Dit zou de noodzakelijke aanpassing tegenhouden. Bierema wist dat dit in “vele kringen der bevolking onwettig” lag, maar hij geloofde dat open kaart spelen belangrijker was. Aanpassing werd volgens hem geëist en daarbij

¹³⁸ “RKSP_program_1933.pdf,” bezocht op 3 juni 2017,

http://pubnpp.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/verkiezingsprogramma/TK/rksp1933/RKSP_program_1933.pdf.

¹³⁹ “RKSP_program_1933.pdf”.

¹⁴⁰ “Steenberghe, Maximilien Paul Léon (1899-1972),” ING Folder, (November 12, 2013),

<http://resources.huygens.knaw.nl/bwn1880-2000/lemmata/bwn1/steenberghe>.

¹⁴¹ Idem.

¹⁴² “LSP Verkiezingsprogram 1933,” 1933,

http://pubnpp.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/verkiezingsprogramma/TK/lsp1933/LSP_verkiezingsprogram_1933.pdf.

¹⁴³ Idem.

waren lonen van meer dan 50, 60 cent per uur niet te verantwoorden.¹⁴⁴ Ondanks dat het Werkfonds inzette op lagere lonen was Bierema in 1936 teleurgesteld, omdat het Werkfonds het bedrijfsleven niet genoeg stimuleerde. Dit is terug te zien in een toespraak van Bierema van 11 november 1936 waarin hij stelde:

“Ik geloof ook, dat de Overheid op dit oogenblik iets meer zou kunnen doen voor de onmiddellijke stimuleering van het bedrijfsleven, door met eenige groote kracht de uitvoering van openbare werken aan te vatten. Ik geloof, dat niet te ontkennen is, dat de ervaringen, die wij hebben opgedaan met het Werkfonds toch wel buitengewoon teleurstellend zijn.”¹⁴⁵

Ook andere leden van de LSP waren kritisch op het Werkfonds. Zo stelde het Eerste Kamerlid Gelderman op 27 juni 1934 dat de regering voorzichtig moest zijn dat zij niet staatsgeld besteedt aan zwakke bedrijven, en deze daarmee in staat zou stellen om te concurreren met gezonde, normale bedrijven. Principieel wilde Gelderman het niet uitsluiten, maar men moest voorzichtig zijn met steun. Hij zag liever dat de steun gegeven werd door de Commissie voor Werkverruiming, die het volgens hem zeer goed heeft gedaan.”¹⁴⁶ De LSP stond dus kritisch tegenover het Werkfonds en wilde het liefst dat de situatie van weinig steun van de jaren daarvoor niet al te veel veranderde.

De LSP stond ook kritisch tegenover de steun aan de scheepsbouw. Bierema stelde op 8 november dat de crisis van de scheepsbouw met name kwam door de internationale crisis en de daling van de Nederlandse uitvoer. Daarbij stelde hij dat zolang de aanpassing nog niet voltooid was, er van opbloei geen sprake kon zijn. Daarom moest de aanpassing tot stand komen.¹⁴⁷ Toch stond de LSP niet alleen maar kritisch tegenover steun. Zo was Droogleever-Fortuyn van mening dat het Werkfonds bedenkelijk was, maar dat steun voor de Nieuw Amsterdam wel nodig was. Echter is dit niet verwonderlijk, aangezien de Nieuw Amsterdam grotendeels in Rotterdam

¹⁴⁴ “Handelingen Tweede Kamer 1934-1935 14 november 1934,” 14 november 1934, bezocht op 3 juni, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

¹⁴⁵ “Handelingen Tweede Kamer 1936-1937 11 november 1936” 11 november 1936, bezocht op 3 juni, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

¹⁴⁶ “Handelingen Eerste Kamer 1933-1934 27 juni 1934” 27 juni 1934, bezocht op 3 juni, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

¹⁴⁷ “Handelingen Tweede Kamer 1934-1935 8 november 1934” 8 november 1934, bezocht op 3 juni, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

gebouwd werd en hij daar burgemeester was. Daarnaast zat hij ook in de Eerste Kamer voor de LSP.¹⁴⁸ Toch bleef de LSP sceptisch. Zo kraakte Bierema op 11 november 1936 het Plan van Arbeid van de SDAP af, mede omdat de scheepsbouwsector weer aantrok.¹⁴⁹ Daarnaast was de LSP vooral voor het financieren van omscholing. Tweede Kamerlid Vos stelde op 19 maart 1937 dat de regering positieve maatregelen kon nemen bij de scheepsbouw door werklozen herscholing aan te bieden en meer vakbekwaamheid bij te brengen.¹⁵⁰ Al met al stond de LSP dus sceptisch tegenover steun aan de scheepsbouw, met name door de angst van concurrentievervalsing.

De VDB stond anders tegenover het verlenen van steun tijdens de crisis. Tijdens de crisis zetelde de VDB in de regering bij het kabinet Colijn. De VDB was een liberale partij, die vond dat de burgers het meer voor het zeggen moest krijgen.¹⁵¹ In het verkiezingsmanifest uit 1933 staat: “Onze partij vooral acht het haar taak, te wijzen op het gevaar, dat het volk onder al deze beweging zich zijn vrijheid zal ontnemen om over het eigen lot, voorzoover dit van de regeeringsmethode afhankelijk is, te beschikken.”¹⁵² Over de economische situatie en de noodzaak om in te grijpen stond er:

“Op de toekomst moet ook het oog zijn gericht bij het beramen van maatregelen over het economische leven. Hier is ingrijpen van overheidswege noodzakelijk en om de daarin werkzame personen zoveel mogelijk in het werk te laten en om al die bedrijven in stand te houden die voor het leven van het volk onmisbaar zijn.”¹⁵³

Verder kwam in het manifest naar voren dat de partij niet onwelwillend stond tegenover leningen van de staat.

¹⁴⁸ “Handelingen Eerste Kamer 1935-1936 11 maart 1936” 11 maart 1936, bezocht op 3 juni, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

¹⁴⁹ “Handelingen Tweede Kamer 1936-1937 11 november 1936” 11 november 1936, bezocht op 3 juni, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

¹⁵⁰ “Handelingen Tweede Kamer 1936-1937 19 maart 1937” 19 maart 1937, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

¹⁵¹ “Vrijzinnig-Democratische Bond (VDB),” bezocht op 3 juni 2017, http://www.parlement.com/id/vh8lnhrp8wti/vrijzinnig_democratische_bond_vdb.

¹⁵² “VDB_verkiezingsmanifest_1933.pdf,” bezocht op 3 juni 2017, http://pubnpp.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/verkiezingsprogramma/TK/vdb1933/VDB_verkiezingsmanifest_1933.pdf.

¹⁵³ Idem.

Tegenover het idee van het Werkfonds stond de VDB positief, maar tegen de uitvoering negatief. Na dat bekend was geworden dat de leiding van het Werkfonds zou gaan naar de minister van Sociale Zaken in 1938, hoopte Joekes, fractievoorzitter van de VDB, dat: “er grotere activiteit, ook met steun van het Werkfonds, zal worden betracht dan afgelopen jaren.”¹⁵⁴ Daarnaast was namens de VDB éénmaal wat over steun aan de scheepsbouw gezegd. Op 8 november 1935 was het dezelfde Joekes die stelde dat de werkgelegenheid moest worden bevorderd, en daarbij was hij positief over de 20 miljoen gulden die aan de scheepsbouw werd uitgekeerd door het Werkfonds.¹⁵⁵ De VDB stond dus positief tegenover steun vanuit de regering, met name ter bevordering van de werkverschaffing.

Voor de CHU was steun aan het bedrijfsleven opgenomen in hun verkiezingsmanifest van 1933. Hierbij moest worden gekeken naar de belangen van zowel de werkgevers als de arbeiders. De werkloosheid moest daarbij bestreden worden: “Zowel om haar geestelijke als om haar stoffelijke gevolgen.”¹⁵⁶ In het programma van vier jaar later, voor de verkiezingen van 1937, werd de werkloosheid ook benoemd. Daarbij had het de voorkeur dat het terugdringen van de werkloosheid gebeurde door het sterker maken van de economie, maar wanneer nodig dit ook mogelijk was door het uitvoeren van productieve openbare werken. Daarnaast moesten speciale maatregelen genomen worden tegen de jeugdwerkloosheid. Toch moest niet teveel geïnvesteerd worden, want in het volgende punt stond het herstel van het financieel evenwicht bij het Rijk en de gemeenten in het programma. Dit moest samen gaan met vermindering van belasting.¹⁵⁷ Daarbij kaartte een lid van de CHU éénmaal in de Eerste Kamer de situatie van de scheepsbouw aan. Op 11 september 1935 stelde Eerste Kamerlid Ter Haar van de CHU, naar aanleiding van een rede over de bouw van de Nieuw Amsterdam, dat het nationaal belang van de scheepvaart hoog in het vaandel stond en dat Nederland hierop terecht trots is geweest. De bouw van de Nieuw Amsterdam was daarbij noodzakelijk voor het behoud van deze trots en ook voor de

¹⁵⁴ “Handelingen Tweede Kamer 1938-1939 9 november 1938” 9 november 1938, bezocht op 3 juni, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>

¹⁵⁵ “Handelingen Tweede Kamer 1935-1936 8 november 1935” 8 november 1935, bezocht op 3 juni, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

¹⁵⁶ “CHU_verkiezingsmanifest_1933.pdf,” bezocht op 12 augustus 2017, http://pubnpp.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/verkiezingsprogramma/TK/chu1933/CHU_verkiezingsmanifest_1933.pdf

¹⁵⁷ “CHU_verkiezingsmanifest_1937.pdf,” bezocht op 12 augustus 2017, http://pubnpp.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/verkiezingsprogramma/TK/chu1937/CHU_verkiezingsmanifest_1937.pdf

Nederlandse werven.¹⁵⁸ De CHU stond dus welwillend tegenover steun aan de scheepsbouw, met de reden van nationalisme. Echter werd dit door de partij niet vaak aangekaart wat duidt dat het niet hun eerste prioriteit was. Daarbij was de begrotingspolitiek en bezuinigingen ook nog steeds erg belangrijk voor de partij.

De grootste oppositiepartij, de SDAP, was een voorstander van steunverlening aan de scheepsbouw door de Staat. De partij had kritiek op het Werkfonds, dit blijkt uit een quote van een toespraak van SDAP voorman Alberda van 7 november 1935, waarin hij stelde dat het Werkfonds het treffendste voorbeeld van slechte werkverschaffingspolitiek was. De bedoelingen waren volgens Alberda werken op grote schaal, maar dit is nooit gerealiseerd. Uiteindelijk werden van de beoogde 40 à 50.000 werklozen maar 14.000 aan een baan geholpen volgens Alberda. Alberda sloot af met: “Mag men dat niet teleurstellend noemen? Moet het niet diepbedroevend heeten als men bedenkt, welke verwachtingen zijn gewekt toen het Werkfonds werd aangekondigd en werd ingesteld.”¹⁵⁹ Het Werkfonds was door de beperkte steunverlening dus niet ideaal volgens de SDAP en de partij had hun eigen plan opgesteld om de werkloosheid terug te dringen, namelijk het Plan van de Arbeid. Om de visie van de SDAP op de crisis te begrijpen is het belangrijk om dit plan te begrijpen. Bij een deel van de SDAP werd de crisis, net als bij de regering, als een wetmatige verschijning gezien. Het grootste deel van de partij zag de crisis echter als een voorbijgaand verschijnsel. Hierdoor nam de partij in het begin van de crisis een meer afwachtende houding aan. Toen de crisis langer duurde groeide het besef bij de socialisten dat de crisis toch van ernstige aard was en kwamen ze met hun eigen Plan van Arbeid.

Binnen een deel van de partij leefde onvrede over dit plan, aangezien de uitvoering een samenwerking zou betekenen met de gevestigde burgerlijke partijen. Voor de nieuwe garde in de partij betekende het daarentegen een werkelijke toekomstvisie.¹⁶⁰ Bij de Tweede Kamerverkiezing van 1933 had de SDAP twee zetels verloren. Het kamerlid Vliegen was van mening dat dit kwam omdat de SDAP in een kleine halve eeuw “weinig wezenlijks had kunnen

¹⁵⁸ “Handelingen Eerste Kamer 1935-1936 11 september 1935” 11 september 1935, bezocht op 3 juni, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

¹⁵⁹ “Handelingen Tweede Kamer 1935-1936 7 november 1935” 7 november 1935, bezocht op 3 juni, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

¹⁶⁰ R. Abma, "Het Plan van de arbeid en de SDAP," *BMGN - Low Countries Historical Review* 92, no. 1 (1977): , 37-38.

veranderen.”¹⁶¹ Ook merkte een ander Kamerlid van de SDAP, Woudenberg, op dat de partij het contact met de werklozen was verloren. Op de bestuursvergadering van 11 november 1933 was bestuurslid Van Eek van mening dat er meer werkverruiming moest komen. Alberda, de leider van de SDAP, benoemde echter het Werkfonds waarmee vijftigduizend mensen aan het werk geholpen zouden worden. Dit was meer dan het eigen voorgestelde plan van Vos, dat maar 15.000 tot 20.000 man aan het werk zou helpen.¹⁶²

In 1934 werd een wetenschappelijk bureau ingesteld om het Plan van de Arbeid te ontwikkelen en in 1935 kwam dit Plan van Arbeid op tafel. Het Plan van de Arbeid richtte zich op twee zaken: het doorbreken van de economische stagnatie en het aanbrengen van een wijziging in de economische structuur. Het idee was dat de regering als werkgever zou optreden door jaarlijks 200 miljoen gulden te lenen. Dit geld moest geïnvesteerd worden in de uitvoering van openbare werken. Het Plan van de Arbeid wilde meer investeren dan het Werkfonds. De kritiek op het Werkfonds was namelijk dat deze maar een beperkt budget van 60 miljoen gulden tot haar beschikking had. Nog een belangrijk aspect aan het Plan van de Arbeid was dat de investeringen de infrastructuur zouden verbeteren. Een ander verschil met het Werkfonds was dat in het Plan van de Arbeid de arbeiders het normale loon zouden verdienen. Het idee was dat hiermee tweehonderdduizend arbeiders weer aan het werk gezet konden worden. De bedrijfstakken die hierbij extra aandacht verdienden waren de textielindustrie, de middenstand, de landbouw, het vervoerswezen en het bouwbedrijf.¹⁶³ De scheepsbouw werd niet specifiek benoemd.

Echter komt uit kamertoespraken van de SDAP wel naar voren dat de scheepsbouw ook gesteund moest worden. Van de twaalf toespraken van de SDAP die over de scheepsbouw gingen, waren tien voor het geven van steun. In de andere twee toespraken gaat een op 9 maart 1937 van De La Bella, Eerste Kamerlid van de SDAP, over de schade die de scheepsbouwsector zichzelf aandoet met de vele concurrentie.¹⁶⁴ Een andere toespraak van 24 november 1937 van Kupers, Tweede Kamerlid van de SDAP, ging over rationalisatie van de scheepsbouw en dat dit

¹⁶¹ Abma, "Het Plan van de arbeid en de SDAP", 41.

¹⁶² Idem, 42-43.

¹⁶³ Idem, 55-59.

¹⁶⁴ "Handelingen Tweede Kamer 1936-1937 9 maart 1937" 9 maart 1937, bezocht op 3 juni,

<http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

het probleem veroorzaakte dat minder mensen aan het werk konden.¹⁶⁵ De redenen die door de SDAP Kamerleden gegeven werden voor steun aan de scheepsbouw zijn de volgende: Ten eerste natuurlijk als bestrijding tegen de hoge werkloosheid in de sector. Ten tweede omdat de Nederlandse industrie beschermd moest worden. Ten derde en laatste omdat de koopvaardijvloot vervangen moest worden.

Concluderend wanneer naar de partijen gekeken wordt, komt naar voren dat bij de ARP steun dus niet vanzelfsprekend was en dat dit moest gebeuren in zo beperkt mogelijke mate. De scheepsbouw mocht daarbij gesteund worden om het kostenverschil met het buitenland te overbruggen. De RKSP had een meer dubbelzinnige positie, maar in het partijprogramma stond dat zij voor krachtig overheidsingrijpen bij de scheepsbouw waren. Dit was met name omdat dit een geschikte sector was voor werkverruiming. De LSP was nog kritischer op steun en vond dat steun beter niet gegeven kon worden. De VDB daarentegen stond welwillender tegenover steun, zij zagen dit als een goede manier ter bevordering van de werkverschaffing. De CHU stond ook redelijk welwillend tegenover steun voor de scheepsbouw, omdat de sector belangrijk was voor de nationale trots. Daarentegen benoemde de CHU de sector niet vaak en waren zij ook erg voorstander van een zuinig economisch beleid. De enige oppositiepartij, de SDAP, vond het Werkfonds niet toereikend en kwam met het Plan van de Arbeid dat meer steun moest geven. Daarbij werd steun aan de scheepsbouw niet specifiek genoemd, maar dit werd wel gedaan in de Kamertoespraken van de partij. Al met al stond de regering dus kritischer tegenover steun dan de oppositie en werd steun niet als normaal gezien, ook niet voor de scheepsbouw.

Het Werkfonds zelf had ook een visie op de steun en de steun aan de scheepsbouw. De voorzitter van het Werkfonds, Beyen, had daarbij zijn eigen visie waarom zij steun uitkeerden of niet. Uit het tweede hoofdstuk is naar voren gekomen dat een substantieel deel van het Werkfonds naar de scheepsbouw ging. Beyen was van mening dat kapitaalverstrekking beperkt zou moeten blijven “tot die gevallen, waarin volgens de gewone regel en een commerciële leiding rentabiliteit mag worden verwacht.”¹⁶⁶ Daarbij had Beyen de visie dat de scheepsbouw op het juiste moment met de juiste middelen gesteund moest worden. Het was namelijk geen

¹⁶⁵ “Handelingen Tweede Kamer 1937-1938 24 november 1937” 24 november 1937, bezocht op 3 juni, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

¹⁶⁶ W. Weenink, *Bankier, Bouwer van Europa: Johan Willem Beyen 1897-1976* (Amsterdam: Prometheus, 2005), 122.

oplossing om de scheepswerven tijdens de depressie stil te leggen.¹⁶⁷ Daarnaast vond Beyen het ook belangrijk om de werkloze arbeiders in hun eigen industrie aan het werk te houden. Ook vond hij dat normale orders, die door bijzondere omstandigheden achterwege zouden blijven, toch moesten worden uitgevoerd.¹⁶⁸

Dat de omstandigheden in de scheepsbouw bijzonder waren blijkt uit de hogere werkloosheid vanwege de buitenlandse concurrentie. In 1934 betaalden gemeenten, waarin de scheepsbouw de grootste sector was, enorme bedragen uit aan werkloosheidsuitkeringen. Tijdens een rede van Drees, van de SDAP, werden de cijfers uit 1934 van de werkloosheidsuitkeringen ten opzichte van de totale belastingopbrengsten van de Zuid-Hollandse gemeenten erbij gehaald. Drees noemt de lijst op en geeft daarna de redenen:

“In Gouda 118 procent, in Rotterdam 139 procent, in Leerdam 166 procent, in Capelle aan den IJssel 191 procent, in IJsselmonde en Sliedrecht boven de 200 procent, in Schiedam 218 procent, in Nieuw-Lekkerland 238 procent, in Hendrik-Ido Ambacht 274 procent, in Ridderkerk 278 procent, in Alblasserdam 346 procent, in Papendrecht 439 procent, in Krimpen aan den IJssel 838 procent ... Men ziet de oorzaken duidelijk voor zich; het zijn bv. de plaatsen waar scheepsbouw en metaalindustrie vrijwel stilliggen.”¹⁶⁹

Deze trend was voor 1934 al in gang gezet. Van de 41.000 mensen die in 1929 in de scheepsbouw werkten, waren er in 1932 nog maar 12.000 werkzaam.¹⁷⁰ Dit kwam met name door de concurrentie met het buitenland. Dit blijkt uit een rede van van Voorst tot Voorst, Tweede Kamerlid van de RKSP, in 1936. Hij stelde dat de directie van de Nederlandse Scheepsbouwmaatschappij in haar jaarverslag stelde dat: “De landen, die zich ernstig op scheepsbouw toelagen, hebben allen een valuta die veertig en meer procenten gedevalueerd is, Het is ons niet mogelijk ons geheel daarbij aan te passen, tenzij alle lasten in dezelfde mate verlaagd worden.”¹⁷¹ Dit komt verder naar voren in een krantenartikel van de *Tijd* uit 7

¹⁶⁷ Weenink, *Bankier, Bouwer van Europa*, 119.

¹⁶⁸ Idem, 126

¹⁶⁹ “Handelingen Tweede Kamer 1934-1935 18 december 1934” 18 december 1934, bezocht op 3 juni, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

¹⁷⁰ Korteweg, *Liveria*, 19.

¹⁷¹ “Handelingen Tweede Kamer 1935-1936 6 mei 1936” 6 mei 1936, bezocht op 3 juni, <http://www.statengeneraaldigitaal.nl>.

november 1934, waarin gesteld werd dat “thans zien we zelf deze bedrijven (Nederlandse) in verval en het buitenland in de aanval.” Hierbij werd verderop in het krantenartikel gesteld dat de sector aan de verder gedeprecieerde Pond was blootgesteld. Daarbij was de afzet naar het buitenland afgesneden door beschermende maatregelen in Duitsland en valuta-verhoudingen tot Scandinavië.¹⁷² In een artikel van het *Algemeen Handelsblad* werd dit nog verder benadrukt. In het artikel van 16 oktober 1934 stond over het gebied rond Rotterdam:

“Leege werven en gesloten scheepsbouwbedrijven zijn in het gebied onzer benedenrivieren verschijningen waaraan we al eenige jaren gewend zijn. Tweederde deel van de totale capaciteit, die in Nederland aan scheepshellingen bezit, is hier te vinden en nergens worden de slagen, die de moeilijke positie van zee-, Rijn-, en binnenvaart den scheepsbouw toebrengt zwaarder gevoeld dan hier. En alsof dat nog niet voldoende was, komt daarbij de ontwaarding van het Engelsche pond, die reken-eenheid is voor de zeevaart en die voor scheepsbouw en -reparatie de maatstaf is, waaraan ook onze bedrijven zich moeten aanpassen.”¹⁷³

Voor de scheepsbouw was subsidie dus een logisch gevolg. Aangezien de werkloosheid enorm was en de arbeiders in dezelfde tak ingezet konden worden door werkverruiming bij de werven. Waarbij de scheepsbouw ook niet in normale omstandigheden verkeerde door de problemen van de sterke gulden en de sterke internationale concurrentie.

Bij de opvolger, de Maatschappij voor Industriefinanciering stopte de steun voor de scheepsbouw grotendeels, behalve in de provincie Groningen. De Maatschappij voor de Industriefinanciering was een opvolger voor het Werkfonds, maar de situatie in de scheepsbouwsector was ondertussen veranderd. Zoals in het tweede hoofdstuk ook is aangetoond ging het beter met de sector en kwamen opdrachten binnen vanuit andere hoek, voornamelijk de marine. Dat de steun in Groningen doorging was omdat die werven geen opdrachten kregen van de marine en Mellema de Maatschappij voor Industriefinanciering kon overtuigen om de steun door te zetten met het argument dat anders de scheepsbouw in Groningen zou verdwijnen. Daarbij was de Maatschappij voor de Industriefinanciering op het vlak van steun, net als het

¹⁷² De Tijd, *Werkverschaffing*, 07-11-1934.

¹⁷³ Algemeen Handelsblad, *Leege werven en gesloten scheepsbouwbedrijven*, 16-10-1934.

Werkfonds, ineffectief. Dit kwam met name door een gelimiteerd budget en voorzichtige politiek om oneerlijke concurrentie te voorkomen.¹⁷⁴

Dus om antwoord te geven op de vraag: Wat waren de verschillende visies binnen de regering op de scheepsbouw? Ten eerste stonden de regeringspartijen dus sceptischer tegenover steun dan de grootste oppositiepartij, wat ook blijkt uit de andere hoofdstukken aangezien het geven van steun niet vanzelf ging. Daarbij was er wel verschil tussen partijen zelf, de VDB stond bijvoorbeeld veel positiever tegenover steun dan de andere partijen. Verder zijn de redenen die door de regeringspartijen voor steun aan de scheepsbouw werden gegeven divers. Ten eerste om het kostenverschil met het buitenland te overbruggen, ten tweede het behoud en de bevordering van de werkgelegenheid en als laatste als blijk van nationale trots voor de sector scheepsbouw. Betreffende de commissies werd bij het Werkfonds door de voorzitter positief tegenover steun aan de scheepsbouw gekeken. De scheepswerven moesten volgens Beyen niet stilgelegd worden tijdens de crisis en de sector voldeed aan de voorwaarden die Beyen stelde voor het geschikt zijn voor steun. Namelijk de mogelijkheid om werklozen weer in dezelfde sector aan het werk te zetten en de niet normale economische omstandigheden waarin de sector verkeerde. Ten derde was na de invoering van de Maatschappij voor Industriefinanciering minder behoefte aan steun in de sector door de lagere werkloosheid en de opdrachten van de marine, de scheepsbouw in Groningen vormde hier als enige een uitzondering op.

¹⁷⁴ M. 't Hart, J. Jonker, and J. Van Zanden, *A Financial History of the Netherlands* (Cambridge: Cambridge University Press, 2010) 135.

6. Conclusie

In het tweede hoofdstuk werd antwoord gegeven op de vraag wat hield de steun aan de scheepsbouw in? De steun aan de Nederlandse scheepsbouw kwam pas vanaf 1934, met de invoering van het Werkfonds op gang. Het Werkfonds was daarbij met name gericht op de scheepsbouw, waarbij een groot deel van de steun naar de Nieuw Amsterdam is gegaan. Een ander groot deel van de steun is naar de Groningse werven gegaan, die zich met name hadden gericht op de kustvaart. In de rest van Nederland moesten de werven aan bepaalde voorwaarden voldoen. Deze voorwaarden verschilden van de voorwaarden voor de werven in Groningen en van de Nieuw Amsterdam. Ten eerste moesten zij verlies lijden op de projecten, ten tweede moesten de lonen verlaagd worden en de derde en laatste voorwaarde was dat het arbeidsproces zoveel mogelijk in Nederland plaatsvond. Bij de laatste twee voorwaarden zijn voorbeelden te vinden dat deze door de vingers gezien worden, dus deze waren waarschijnlijk minder belangrijk dan de eerste voorwaarde. Uit de afwijzingen blijkt dat het belangrijk was dat in normale omstandigheden de order goedgekeurd werd. Ook blijkt dat het Werkfonds strikt en zuinig was in hun aanpak. De steun stopte grotendeels met de invoering van de Maatschappij voor de Industriefinanciering in 1936. De uitzonderingen op het intrekken van steun door de Maatschappij voor Industriefinanciering waren de werven in Groningen en de Nieuw Amsterdam. Hiervoor zou de bouw van marineschepen en het dalen van de werkloosheid in de scheepsbouwsector een mogelijke oorzaak kunnen zijn.

De scheepsbouw in Groningen was dus een uitzonderlijk geval en in het derde hoofdstuk is antwoord gegeven op de vraag hoe werd de scheepsbouw in Groningen gesteund? Deze steun is met name te danken aan Mellema, die ook bejubeld en geprezen is voor zijn werk en werd gezien als een betrouwbaar en respectabel figuur. Mellema vond dat de scheepsbouw in Groningen gesteund moest worden omdat de werven levensvatbaar waren en wanneer deze verdwenen ze niet snel meer terug zouden komen. Dit zou schadelijk zou zijn voor de Groninger bevolking en regio. Mellema hechtte daarbij veel waarde aan zijn eigen betrouwbaarheid zoals uit de correspondentie met het Werkfonds blijkt. Daarnaast komt uit een gesprek met de Schlingemann de overtuigingskracht van Mellema naar voren, waarbij het lukte om de steun door te zetten. Naar het Werkfonds toe gaf hij zijn visie op de schipper die in aanmerking kwam voor steun. Ten eerste was de leeftijd belangrijk, ten tweede het eigen inlegbedrag van de

schipper en ten derde de reeds opgedane ervaringen van de schipper. Dat Mellema's oordeel doorslaggevend was, komt naar voren uit het moment wanneer Mellema vertraging opliep en gewacht werd met het nemen van een besluit. Verder blijkt uit de vraag van de regering aan Mellema om de schippers te adviseren Nederlandse producten te nemen, dat de Nederlandse regering Mellema vertrouwde. De steun in Groningen is dus uiteindelijk met name door het werk van Mellema verkregen. Hieruit blijkt dat het lobbywerk van Mellema vanuit Groningen effectief is geweest voor het verkrijgen van de steunverlening.

In het vierde hoofdstuk is antwoord gegeven op de vraag hoe is de bouw van de Nieuw Amsterdam tot stand gekomen? Ten eerste wordt duidelijk dat de Nieuw Amsterdam belangrijk was voor het voortbestaan van de passagiersdienst van de HAL. Ten tweede wordt duidelijk dat de Nederlandse werven gingen samenwerken om de steun te krijgen, en dat deze samenwerking tussen de werven moeizaam verliep. Ten derde is de rol van de media en ook van de oppositie belangrijk geweest. De onderhandelingen van de regering werden pas weer opgestart nadat de kranten kritisch hadden gepubliceerd over de mogelijke bouw in het buitenland. Uiteindelijk bleek dat de binnenlandse bouw toch bij iedereen de voorkeur had en dat dit mede door de druk van de media werd verwezenlijkt.

In het laatste hoofdstuk is antwoord gegeven op de vraag wat waren de verschillende visies binnen de regering op de scheepsbouw? Wanneer wordt gekeken naar de partijen komt uit dit hoofdstuk naar voren dat de regeringspartijen kritischer stonden tegenover steun dan de grootste oppositiepartij. Daarbij was ook verschil tussen de partijen zelf, de VDB stond veel meer open voor steun dan de LSP. De redenen voor steun aan de scheepsbouw die door de regeringspartijen zijn gegeven verschilden ook. Ten eerste steun om het kostenverschil met het buitenland te overbruggen. Ten tweede omdat het een geschikte sector was voor werkverruiming en als laatste omdat de sector belangrijk was voor de nationale trots. Bij het laatste punt moet daarbij wel worden aangemerkt dat dit niet heel vaak is aangekaart. Bij de commissies komt naar voren dat het Werkfonds positief tegenover de steun aan de scheepsbouw stond. De werven moesten niet stilgelegd worden tijdens de crisis volgens de voorzitter Beyen. Verder kregen de werven ook steun omdat deze aan de eisen voldeden voor de steunverlening. Namelijk de mogelijkheid om werklozen weer in dezelfde sector aan het werk te zetten en de niet normale economische omstandigheden waarin de sector verkeerde. Dat de werven geschikt waren kwam door de hoge werkloosheid in de sector en de bijzondere omstandigheid dat de situatie kwam

door de buitenlandse concurrentie en niet door slechte bedrijfsvoering. Ten derde kwam tegelijkertijd met de invoering van de Maatschappij voor Industriefinanciering minder behoefte aan steun in de sector. Dit kwam door de lagere werkloosheid en de opdrachten van de marine. De scheepsbouw in Groningen vormde hier als enige een uitzondering op. Vooral omdat de werven in Groningen geen opdrachten van de marine ontving en de werven nog steeds steun nodig hadden.

Uiteindelijk heeft de scheepsbouw vanaf 1934 steun ontvangen door de hoge werkloosheid en de mogelijkheid om werklozen in dezelfde sector aan het werk te houden. Hierbij was wel cruciaal dat de hoge werkloosheid kwam door een slechte internationale concurrentiepositie. Daarnaast speelde ten eerste de bereidheid van de werven om samen te werken, ten tweede een specifieke lobby en ten derde druk vanuit de media een rol. De werkgelegenheid verbeterde in 1936 bij de werven, en daarnaast werden vanaf toen marineschepen gebouwd, waardoor steun minder nodig was. De scheepsbouw in Groningen was de uitzondering op minder steun na 1936. Toch moet ook in acht worden genomen, ondanks dat de scheepsbouw gesteund is, dat deze steun niet altijd van harte ging. Er waren veel voorwaarden, zoals dat de lonen omlaag moesten, en de steun voor de Nieuw Amsterdam is bijna niet doorgegaan. De sector heeft uiteindelijk om verschillende redenen steun ontvangen. Ten eerste hebben de werven in Groningen steun ontvangen door effectief lobbywerk van Mellema. Ten tweede heeft de Nieuw Amsterdam steun ontvangen door druk vanuit de media en oppositie. Ten derde hebben de andere werven in Nederland steun vanuit het Werkfonds ontvangen omdat het een geschikte sector was voor werkverruiming, dit vond zowel de VDB, de RKSP, als de voorzitter van het Werkfonds. Ten vierde hebben deze werven steun ontvangen omdat het kostenverschil met het buitenland groot was en de ARP en de voorzitter van het Werkfonds het belangrijk vonden dat dit overbrugd werd. Ten vijfde werd nationale trots op de werven ook als argument gebruikt voor steun. Als laatste vond zowel Beyen als Mellema het belangrijk dat de werven niet verdwenen, aangezien als dit gebeurde de sector niet snel meer terug zou keren. Zo is er dus een breed scala aan redenen te geven voor de steun aan de Nederlandse scheepsbouw door de Nederlandse regering.

Dit onderzoek draagt bij aan de historiografie op vier punten. Ten eerste dat het zuinige beleid van de Nederlandse regering tijdens de crisis van de jaren '30 ook is terug te zien in de steun aan de scheepsbouw. De steun werd niet zomaar gegeven en een belangrijk punt was dat de

lonen omlaag moesten, wat in lijn lag met de aanpassingspolitiek. Ten tweede draagt dit ook bij aan het beeld van de orthodoxe crisispolitiek in Nederland. Dat de gevoerde aanpassingspolitiek terug te zien is in de scheepsbouw is in lijn met de orthodoxe politiek van Gourevitch. Ten derde dat het vasthouden van de gouden standaard schadelijk is geweest voor de Nederlandse economie, dit is terug te zien in de situatie van de scheepsbouwsector. De scheepsbouwsector werd hard geraakt doordat Nederland een slechte internationale concurrentiepositie had. Als laatste draagt dit onderzoek bij, omdat, in tegenstelling tot andere literatuur over de scheepsbouw in die periode, een redenatie wordt gegeven waarom de steun gegeven is. De redenatie waarom de scheepsbouw steun kreeg was namelijk wel aanwezig. Met name het kostenverschil met het buitenland en de geschiktheid van de sector voor steun hebben daarbij een grote rol gespeeld. Daarbij wordt ook de bijzondere situatie van Groningen, die De Hen ook weergeeft, benadrukt. Hierbij was het bijzondere dat in Groningen een effectieve lobby voor scheepsbouwsteun is gevoerd. Ook de bijzondere situatie van de bouw van de Nieuw Amsterdam komt naar voren, die al door Barendrecht en Slechte geschetst wordt. Daarbij wordt door dit onderzoek de redenatie achter die steun gegeven, namelijk druk van de media en de voorkeur voor binnenlandse bouw.

Eén van de beperkingen van dit onderzoek is dat er geen vergelijking is gemaakt met andere crises in de scheepsbouw, zoals bijvoorbeeld de crisis in de jaren '70. Verder is ook geen vergelijking gemaakt met andere sectoren in de jaren '30. Daartegenover staat dat dit het eerste onderzoek is dat ingaat op de redenen achter de steun in plaats van de beschrijving van de steun. Een andere beperking is dat een deel van de archieven niet beschikbaar was en dat dit met name gold voor specifieke scheepswerven waaronder Gusto. Het sterke punt daarentegen is dat de archieven uit Groningen volledig bewaard gebleven zijn. Dit maakte dat een gedetailleerde analyse van de steun voor de scheepsbouw in Groningen mogelijk was. Verder is een sterk punt dat dit onderzoek verschillende zaken samenbrengt, het Werkfonds, de Nieuw Amsterdam en de werven in Groningen, wat tot zover bekend niet op deze manier is gebeurd.

Voor toekomstig onderzoek is het dan ook aan te bevelen om vergelijkingsstudies tussen verschillende periodes van crises te maken in de scheepsbouw. Daarnaast is de scheepsbouw een specifieke sector in de Nederlandse economie. Het is aan te bevelen om toekomstig onderzoek te doen naar andere sectoren van de Nederlandse economie tijdens deze periode. Dit kan een beter inzicht geven in de gevolgen van het regeringsbeleid in de jaren '30 en tijdens crises in het algemeen. Daarnaast kan het de invloed van beleid op verschillende sectoren laten zien. Verder

is het nog aan te bevelen dat dieper op de marine in wordt gegaan, omdat in dit onderzoek naar voren komt dat de Nederlandse scheepswerven profijt hebben gehad van de bouwopdrachten van de marine en de relatie tot de scheepswerven dieper uitgezocht kan worden.

Deze conclusies zijn maatschappelijk relevant, omdat financiële crises en regeringssteun van alle tijden zijn. Dit onderzoek laat zien hoe en vooral waarom regeringssteun gegeven werd. Hierbij speelden zowel lobbywerk, als de media, als de geschiktheid van een sector voor steun een rol. Met deze kennis in het achterhoofd kan met een vergelijkende blik worden gekeken naar hedendaagse regeringssteun en naar wat de eventuele verschillen- en overeenkomsten zijn. Daarnaast geeft het onderzoek ook inzicht in de ontwikkelingen in de scheepsbouwsector en kan het bij hedendaagse crises in deze sector worden meegenomen bij de beslissingen die over de sector genomen kunnen worden.

7. Literatuurlijst

7.1 Literatuur

Abma, R.. "Het Plan van de arbeid en de SDAP." *BMGN - Low Countries Historical Review* 92, no.1 (1977): 37–68.

Baart, J., "Zakelijk bekeken-de boten van Gusto", bezocht op 25 juni 2017. <http://werf-gusto.com/wp-content/uploads/2015/07/Artikel-Gusto-nw-versie-TB-542.pdf>.

Barendregt, J., "Industriepolitiek. honderd jaar overheidsbeleid in vogelvlucht," 1992.

Brouwer, L. *Tussen vloot en politiek: een eeuw marinestaf 1886-1986*. Amsterdam: Bataafsche Leeuw, 1986.

Davids, M. en H. Schippers, "Innovations in Dutch Shipbuilding in the First Half of the Twentieth Century," *Business History* 50, no. 2 (March 2008): 205–225.

Drukker, J.W. *Waarom de crisis hier langer duurde: over de Nederlandse economische ontwikkeling in de jaren dertig*. Amsterdam: NEHA, 1990.

Eichengreen, B. "Golden Fetters: The Gold Standard and the Great Depression 1919-1939." 1995, bezocht op 11 januari, 2017.

http://aida.econ.yale.edu/~nordhaus/homepage/documents/goldenfetters_C1and5.pdf.

Eichengreen B. en D. Irwin "The Slide to Protectionism in the Great Depression: Who Succumbed and Why?" *The Journal of Economic History* 70, no. 4(2010), 871-897.

Gourevitch, P. "Breaking with Orthodoxy: the Politics of Economic Policy Responses to the Depression of the 1930s." *International Organization* 38, no. 1 (1984): 95–129.

Guns, N. *dsts Nieuw Amsterdam: deel 1 plannen en bouwen*. Rijswijk ZH: Guns@home, 2016.

't Hart, M., J. Jonker, en J. Van Zanden. *A Financial History of the Netherlands*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.

De Hen P. *Actieve en re-actieve industriepolitiek in Nederland : De overheid en de ontwikkeling van de Nederlandse industrie in de jaren dertig en tussen 1945 en 1950*. Amsterdam : De Arbeiderspers, 1980.

Herwaarden, J. Van. *Lof der historie. Opstellen over geschiedenis en maatschappij*. Rotterdam: Universitaire Pers Rotterdam, 1973.

Houwink ten Cate, J. "Generaal Winkelman, secretaris-generaal Hirschfeld en de Duitse

bezettingspolitiek in mei-juni 1940." *BMGN - Low Countries Historical Review*. 105, no. 2, (1990). 186–230.

Jong, H. De . "De crisis van de jaren dertig: verloren jaren of een grote sprong voorwaarts? ." bezocht op 11 januari, 2017. <https://www.rug.nl/staff/h.j.de.jong/oratiehdejong.pdf>.

Jong, H. de en J. van Zanden, "Debates on Industrialisation and Economic Growth in the Netherlands," *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis* 11 no. 2 (2014), 85-109.

Keesing F., *De conjuncturele ontwikkeling van Nederland en de evolutie van de economische overheidspolitiek, 1918-1939*. Utrecht: Het Spectrum, 1947.

Klein P. en G. Borger. *De jaren dertig: Aspecten van crisis en werkloosheid*. Amsterdam: Meulenhof, 1979.

Klemann H., *Tussen Reich en Empire : De economische betrekkingen van Nederland met zijn belangrijkste handelspartners: Duitsland, Groot-Brittannië en België en de Nederlandse handelspolitiek, 1929-1936*. Amsterdam: NEHA, 1990.

Korteweg, J. *70 jaar IHC Merwede*. Merwede: Uitgeverij Boekschap, 2003.

Keulen, S. *Monumenten van beleid: de wisselwerking tussen Nederlands rijksoverheidsbeleid, sociale wetenschappen en politieke cultuur, 1945-2002*. Hilversum: Verloren, 2014.

Langeveld, H. *Hendrikus Colijn, 1869-1944 / Dl. 1, 1869-1933 : Dit leven van krachtig handelen*. Amsterdam: Balans, 1998.

Langeveld, H. *Hendrikus Colijn, 1869-1944 / Dl. 2, 1933-1944 : Schipper naast God*. Amsterdam: Balans, 2004.

Lindvall, J. "Lund University Publications. Politics and Policies in Two Economic Crises: The Nordic Countries." 2014, bezocht op 14 augustus 2017. <https://lup.lub.lu.se/search/publication/b0e6773e-d05e-41c4-9af0-6f804c035874>.

Luykx, P. "Frans Verhagen, Toen de katholieken Nederland veroverden. Charles Ruijs de Beerenbrouck 1873-1936." *BMGN - Low Countries Historical Review* 131, no. 3 (2016).

Oud, P. *Staatkundige vormgeving in Nederland, Volume 1*. Assen: Van Gorcum, 1997.

den Ouden, A. *Een hoekstaal van de maatschappij : Constructiewerkplaatsen in Nederland van 1840 Tot Heden(1994)*. Eindhoven: Stichting Nederlandse Staalbouw, 1994.

Slechte, C. H. *Staken en stempelen: werk en werkloosheid in Schiedam 1890-1940*. Schiedam: Stichting Muis, 2006.

Verhagen, F. *Toen de katholieken Nederland veroverden: Charles Ruijs de Beerenbrouck 1873-*

1936. Amsterdam: Boom, 2015

Weenink, W. *Bankier van de wereld, bouwer van Europa : Johan Willem Beyen 1897-1976*.

Amsterdam: Prometheus, 2005.

Woltjer, J.J. *Recent verleden: De geschiedenis van Nederland in de twintigste eeuw*. Balans:

Amsterdam, 2012.

Wormgoor, I. *Turfschuiten en kustvaarders: Een geschiedenis van de scheepsbouw in Groningen*

Verloren: Hilversum, 2016.

Zanden, J.L van. *De dans om de gouden standaard: economisch beleid in de depressie van de jaren dertig*. Amsterdam: VU, 1988.

van Zanden J.L. *Een klein land in de 20^e eeuw: Economische geschiedenis van Nederland 1914-1995*. Utrecht: Het Spectrum, 1997.

7.2 Archieven

Nationaal Archief, Den Haag, Centrale Dienst van de Arbeidsinspectie: Commissiearchieven, nummer toegang 2.15.09, inventarisnummer 21, *Bestrijding van de werkloosheid in de scheepsbouw, 1930-1932*.

NL-HaNA, nr. toe. 2.06.001 inv. 3668.

NL-HaNA, nr. toe. 2.06.001 inv. 3672.

NL-HaNA, nr. toe. 2.06.001 inv. 2177.

Regionaal Historisch Centrum Groninger Archieven (RHC GrA), Verenigde Groningse scheepswerven 'Noordergroep', 1935 – 1985, nr. toe. 397 inv. 12.

RHC GrA, nr. toe. 397 inv. 486.

RHC GrA, nr. toe. 397 inv. 494.

7.3 Websites

“ARP_verkiezingsmanifest_1933.pdf,” bezocht op 3 juni 2017,
http://pubnpp.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/verkiezingsprogramma/TK/arp1933/ARP_verkiezingsmanifest_1933.pdf.

“ARP_verkiezingsmanifest_1937.pdf,” bezocht op 3 juni 2017,
http://pubnpp.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/verkiezingsprogramma/TK/arp1937/ARP_verkiezingsmanifest_1937.pdf.

“Beginselverklaring De Liberale Staatspartij De Vrijheidsbond”, 1935,
http://pubnpp.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/beginselprogramma/lsp1935/36._LSP_1935.pdf.

“CHU_verkiezingsmanifest_1933.pdf,” bezocht op 12 augustus 2017,
http://pubnpp.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/verkiezingsprogramma/TK/chu1933/CHU_verkiezingsmanifest_1933.pdf

“CHU_verkiezingsmanifest_1937.pdf,” bezocht op 12 augustus 2017,
http://pubnpp.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/verkiezingsprogramma/TK/chu1937/CHU_verkiezingsmanifest_1937.pdf

“Delpher”, bezocht op 3 juni 2017, <http://www.delpher.nl>.

“Liberale Staatspartij ‘De Vrijheidsbond’ (LSP). Parlement & Politiek, ” bezocht op 19 april 2017. https://www.parlement.com/id/vh8lnhrp8wtg/liberale_staatspartij_de_vrijheidsbond

“RKSP_program_1933.pdf,” bezocht op 3 juni 2017,
http://pubnpp.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/verkiezingsprogramma/TK/rksp1933/RKSP_program_1933.pdf.

“Staten-Generaal Digitaal,” bezocht op 3 juni 2017, www.statengeneraaldigitaal.nl.

“VDB_verkiezingsmanifest_1933.pdf,” bezocht op 3 juni 2017,
http://pubnpp.eldoc.ub.rug.nl/FILES/root/verkiezingsprogramma/TK/vdb1933/VDB_verkiezingsmanifest_1933.pdf.

“Steenberghe, Maximilien Paul Léon (1899-1972),” ING Folder, (November 12, 2013),
<http://resources.huylens.knaw.nl/bwn1880-2000/lemmata/bwn1/steenberghe>.

“Vrijzinnig-Democratische Bond (VDB),” bezocht op 23 juli 2017,
http://www.parlement.com/id/vh8lnhrp8wti/vrijzinnig_democratische_bond_vdb.

8. Appendix

8.1 Appendix 1

Datum	Bedrijf	Plaats	Aanvraag	Bedrag guldens	Advies
1931	Piet Smit jr.	Rotterdam	-*	-	Afgewezen
1931	Wortelboer	Groningen	20 haringleggers	1,8 miljoen	Afgewezen
1932	Van der Werff	Deest	3 tankschepen	6.000	Onbekend
1932	Gusto	Schiedam	Kraan	31 procent totaalbedrag	Afgewezen
1932	Scheepsbouw Groningen	Groningen	Werven algemeen	500.000	Afgewezen
1932	IJmuiden	IJmuiden	Schade vloot en schade werf	40.000	Onbekend
1933	NSM	Amsterdam	Buitenland goedkoper	25.000	Afgewezen
1933	Niestern & co.	Delfzijl	Helling	25-30.000	Onbekend
1933	D&J Boot	Alphen a/d Rijn	Motorspitzen Frankrijk	?	Afgewezen
1933	Wilton	Schiedam	Walvisvaarders	50.000	Onbekend
1933	Rot. Lloyd	Rotterdam	-	350.000	Afgewezen
1934	Wilton	Schiedam	Reparatie schepen	3 35.000	Toegewezen
1934	Verschure & co.	Amsterdam	3 veerponten	110.330,50	Toegewezen
1935	Haaften Grind Ballast	Den Haag	Verlenging schip	1.717	Toegewezen
1935	Wilton	Schiedam	Sleepboten	Afgezien	Afgezien
1935	Hendrik Ido Ambacht	HIA	Slopen	San 4000	Toegewezen

			Manuel			n
1935	Hendrik Ido Ambacht	HIA	Slopen Minesta	3000		Toegewezen
1935	Hendrik Ido Ambacht	HIA	Slopen Patuca	-		Afgewezen
1935	NSM	Amsterdam		45.000		Toegewezen
1936	De Noord	Alblasserdam	2 Thames barges	600		Toegewezen
1936	Noord Nederlandse Scheepsbouwmaatschappij	Groningen	Portugal	300		Toegewezen
1936	NSM	Amsterdam	3 Motor-houtr transportschepen	70.000		Toegewezen
1936	NSM	Amsterdam	-	300.000		Toegewezen
1936	NSM	Amsterdam	8-9000 ton vrachtschip	60.000		Toegewezen
1936	-	-	Sloop Zeelandia	5650		Toegewezen
1936	Defensie	-	Mailboten	-		Afgewezen
1936	Piet Smit	Rotterdam	Tankschip	18.000		Toegewezen
1936	Noordster/Eendracht	Groningen	Baggermolen	-		Afgewezen
1936	Amsterdamse Droogdok Maatschappij	Amsterdam	2 transportschepen Rusland	22.000		Toegewezen
1936	NSM	Amsterdam	Jaarstroom	7500		Toegewezen
1936	NSM	Amsterdam	Tankschip	-		Afgewezen
1936	Bernhard Junior	Amsterdam	Motordekschuit	567		Toegewezen

1937	Vahali	Gendt	Motorgoederen Zwitserland	2.000	Afgewezen
1937	Vuyk	Capelle a/d IJsel	Vrachtschip	-	Toegewezen
1937	RDM	Rotterdam	Tankschip	75.000	Toegewezen
1937	Verschure & co.	Amsterdam	2 emmerbaggermole ns	37.500	Toegewezen
1937	Wilton	Schiedam	Schip	-	Zag ervan af
1938	Piet Smit	Rotterdam	Marine	-	Zoveel mogelijk hulp
1938	Piet Smit	Rotterdam	Schip Duitsland	Afgezien	Afgezien

Toe-en afwijzingen subsidies scheepsbouw 1931-1938.*Niet bekend.¹⁷⁵

¹⁷⁵ Nationaal Archief, Den Haag, Centrale Dienst van de Arbeidsinspectie: Commissiearchieven, nummer toegang 2.15.09, inventarisnummer 21, *Bestrijding van de werkloosheid in de scheepsbouw, 1930-1932*. en NL-HaNA, nr. toe. 2.06.001 inv. 3668. en NL-HaNA, nr. toe. 2.06.001 inv. 3672.

8.2 Appendix 2

Plan nummer	Naam Bouwer	Naam Eigenaar	Naam schip	Datum afgifte certificaat	Tweede hypotheek Werkfonds in gulden
597	Gebr. Niestern	C.v.d. Molen	Coen	7-6-1935	9000
642	“ “	K. Pilon	Jantje Ippiena	27-2-1935	6000
944	“ “	H.R. Pronk	Setas	9-9-1935	6000
1004	“ “	H.J.A. Krijt	-	-	10.000
953	“ “	E. Schothorst	-	-	8000
1160	“ “	Lenten & v. Wijngaarden	-	-	7000
595	N. Ned. Scheepsw.	W. Koerts	Kuwi	15-12-1934	4250
596	“ “	J. Tonkkes	Bets	26-4-1935	8000
877	“ “	H. Smid	Majori	22-7-1935	6000
1152	“ “	M. Oosterhuis	-	-	6000
1080	“ “	T.Tammes	-	-	7000
764	J. Koster hzn.	C. Bos	Eems	2-8-1935	10.000
886	“ “	Joh. Kunst	Rika	25-10-1935	7260
958	“ “	J. Swiers	-	-	7000
994	“ “	Joosse & de Waard	-	-	6800
653	Gebr. Sander	A. de Boer	Saturnus	23-3-1935	3500
704	“ “	E. Holwerda	Holland	8-5-1935	5500
816	“ “	L. Davids	Vida	9-8-1935	8000
923	“ “	J. Beck	Triton	9-11-1935	6000
990	“ “	L. Mulder	-	-	6000
688	J. Pattje & zn.	R. Huizinga	Gemaan	4-5-1935	5300

863	“ “	S Salomons	Abro	30-8-1935	6000
968	“ “	W.H. Roelfs	-	-	8000
1150	“ “	J. Bakker	-	-	7000
666	Gebr. v.	G. Dories	Voorwaarts	16-3-1935	5500
	Diepen				
667	“ “	J.H. Ike	Angeja	28-5-1935	5800
895	“ “	G. Tuil	Tuko	29-9-1935	6000
643	“ “	D. van Streun	Wolanda	22-7-1935	6000
1055	“ “	J. Fortuin	Gerdina	25-11-1935	6000
1094	“ “	E. Eerkes	-	-	6000
1070	“ “	J. van Dijk	-	-	10.000
714	E.J. Smit &	E.H. Paap	Deps	1-11-1935	8000
	zn.				

Toezeggingen Werkfonds aanvragen van de Noordergroep *Niet bekend.¹⁷⁶

¹⁷⁶ RHC GrA, nr. toe. 397 inv. 494.