



IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Masterthesis Maatschappijgeschiedenis

Erasmus Universiteit Rotterdam,
ESHCC

Thomas Kraaijeveld 428159, 10 Februari 2020

428159tk@student.eur.nl

Begeleider: M.R.M. Straver MA MSc LLM

Tweede Lezer: prof. dr. B. Wubs

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Inhoud

Inleiding en introductie van de hoofdvraag	3
De theoretische concepten: analyse en uitleg	5
De historiografie	7
Een eigen bijdrage: innovatie binnen de historiografie en methodologie	13
Bronnen: toepasbare methodes en mogelijke tekortkomingen	15
De methodologie	15
De bronnen	19
Classificeren van de casuswerven.	21
De Nederlandse werven	22
De Zweedse werven	25
De West-Duitse werven	29
De Nederlandse scheepsbouw in de periode 1956 tot 1974: een industriële sector in transitie	31
Het woelen van de Nederlandse scheepsbouw: observaties en mogelijke verklaringen.	31
Tankerstop en verdwijnen van bestellingen: terugval te midden van de jaren zestig	33
Het aanwenden van nieuwe niches: het terugveren van de Nederlandse scheepsbouw	39
De keuzes van de Nederlandse rederijen	46
Deelconclusies Nederland	48
Rijzende sterren: productie-aantallen en -ontwikkelingen in de Zweedse scheepsbouw in de periode 1956-1974.	50
<i>Deelconclusie Zweden</i>	57
Een herboren industrie: De West-Duitse scheepsproductie en marktpositie in de periode 1956-1974.	58
Conclusie West-Duitsland.	66
Conclusies	67
Bibliografie	71
Primaire bronnen	72
Overige bronnen	73

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Inleiding en introductie van de hoofdvraag

Nederland wordt van oudsher gezien als een zeevarend georiënteerd land met een bijkomende sterke scheepsbouwsector.¹ De dominantie van de Nederlandse scheepsbouw, zoals deze in de Gouden Eeuw bestond, was echter in de twintigste eeuw al lang ten einde gekomen. Het was voornamelijk het Verenigd Koninkrijk dat in de negentiende en begin twintigste eeuw het voortouw nam in deze industriële sector en verreweg de sterkste maritieme sector bezat. Duitsland bekleedde met afstand de tweede plaats. Ondanks deze sterke concurrentie van andere Europese landen stond de Nederlandse scheepsbouw in de jaren dertig van de vorige eeuw op plaats drie, na diens Britse en Duitse tegenhangers, van sterkste nationale scheepsbouwindustrieën.²

Ondanks zwaar geleden materiële schade was de Nederlandse scheepsbouw de Tweede Wereldoorlog al rond 1950 te boven gekomen.³ Rond 1955 werd, ondanks het feit dat er wederom sprake was van groeiende concurrentie van andere Europese landen, maar liefst negen procent van de wereldwijde scheepstonnage in Nederland geproduceerd.⁴ Vanaf de jaren zestig belandde de Nederlandse scheepsbouw echter in ruig vaarwater: niet alleen daalde het mondiale marktaandeel van de Nederlandse werven, maar de absolute productieaantallen van deze werven daalden ook.⁵ Nederland stond hierin niet alléén: andere West-Europese landen, zoals Duitsland en het Verenigd Koninkrijk, kenden ieder hun eigen daling gedurende de jaren zestig.⁶

In deze periode van Nederlandse en Europese industriële teloorgang werden vooral Oost-Aziatische landen, zoals Japan, beschouwd als de grote winnaars binnen de scheepsbouwsector.⁷ Het is daarom niet verbazingwekkend dat een groot deel van het wetenschappelijk onderzoek dat naar deze grote marktverschuiving is uitgevoerd zich richt op de concurrentie van de Oost-Aziatische scheepsbouw op diens Europese tegenhanger of op de succesfactoren van Japan en de negatieve omstandigheden van Europa. Het fenomeen van intra-Europese concurrentie binnen de scheepsbouw leek daarom niet meer zo wetenschappelijk relevant als tijdens de voorgaande decennia.

¹ Wim A. Smit, "Naval Shipbuilding in the Netherlands", in *National Approaches to Shipbuilding and Ship Procurement* (Kingston: Defence Management Studies Program, School of Policy Studies, Queen's University, 2010), 2, https://www.researchgate.net/publication/262004117_Naval_shipbuilding_in_the_Netherlands.

² Sjaak van der Velden, "The Dutch shipbuilding industry, 1950-2012", in *Shipbuilding and Ship Repair Workers around the World, Case Studies 1950-2010* (Amsterdam University Press, 2017): 228.

³ Van der Velden, "The Dutch Shipbuilding Industry," 223

⁴ Cees De Voogd, "Shipbuilding in West Germany and the Netherlands, 1960-1980", *International Journal of Maritime History* 19, nr. 1 (1 juni 2007): 63.

⁵ De Voogd, "Shipbuilding," 63, 78.

⁶ Ibid., 77.

⁷ John Stirling, "British and French shipbuilding: the industrial relations of decline", *Industrial Relations Journal* 16, nr. 4 (Winter 1985): 7-8; Cees de Voogd, "Shipbuilding in West Germany and the Netherlands, 1960-1980", *International Journal of Maritime History* 19, nr. 1 (1 juni 2007): 77.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Echter merkwaardig aan de verschuiving van het marktaandeel binnen de internationale scheepsbouw, is het feit dat de Nederlandse scheepsbouw en diens Japanse tegenhangers zich op andere marktsegmenten richtten: Japanse werven legden vol in op de bouw van grote zeegaande schepen, zoals mammoettankers.⁸ De grote Nederlandse werven bouwden ook deze grote zeegaande schepen, maar produceerden ook andere soorten zeegaande schepen.⁹ Dit creëert een interessante probleemstelling: de Nederlandse scheepsbouw kromp in de periode 1960-1970 sterk ineen terwijl de landen met het snelst groeiende marktaandeel, zoals Japan, zich vooral op andere marktsegmenten toelegden. Kan het dan niet zo zijn dat de Nederlandse scheepsbouw last kreeg van West-Europese concurrenten? Het kan zo zijn dat de Japanse concurrentie indirecte invloed had op de Nederlandse scheepsbouw doordat zij andere West-Europese werven ertoe dwongen om andere niches aan te wenden om winstgevend te blijven.

De onderzoeksvraag van deze thesis is dan ook: *“Wat was de invloed van de West-Europese scheepsbouw op de afnemende internationale marktpositie van Nederlandse werven in de periode 1960-1970?”*. Met scheepsbouw wordt de bouw van zeegaande schepen bedoeld, dit wil zeggen: schepen die niet (exclusief) in binnen- of beschutte wateren voeren. De zeewaardigheid van een schip valt veelal samen met, maar is niet noodzakelijk afhankelijk van, de tonnage. Voor dit onderzoek zal het registertonsysteem worden aangehouden. Dit is omdat veel van de gebruikte bronnen dit systeem aanhouden. Dit registertonsysteem was geen gewicht-, maar een volumemaat.

De tankers en vrachtschepen die in de loop van de jaren zestig van de vorige eeuw werden geproduceerd beschikten al over volumes van tienduizenden registertonnen. Dit terwijl er ook nog zeegaande schepen werden gebouwd van onder de tienduizend bruto registertonnage (BRT). Daarbij moet rekening worden gehouden met het feit dat het gemiddelde scheepsvolume sterk toenam in de jaren zestig. Dit betekent dat er binnen dit onderzoek een systeem moet worden opgezet die rekening houdt met deze tonnageverschuiving.

De keuze voor de periode 1960-1970 is gebaseerd op het feit dat de Nederlandse scheepsbouw binnen deze periode de grootste marktdaling binnen de internationale scheepsbouw heeft meegemaakt; zowel qua relatief afgeleverde tonnage en het absolute aantal bestelde schepen. De daaropvolgende decennia, voornamelijk de jaren zeventig, werden gekenmerkt door een stabielere internationale marktpositie van Nederland.¹⁰

⁸ Rene Taudal Poulsen en Henrik Sornn-Friese, “Downfall delayed: Danish shipbuilding and industrial dislocation”, *Business History* 53, nr. 4 (juli 2011): 558.

⁹ Lloyd’s Register Group Lt.. *Lloyds Register of Shipping*. 1970-1971. Londen: Lloyd’s Register Maritime Information Publishing Group, 1967.

¹⁰ Van der Velden, “The Dutch shipbuilding industry” 241.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

De onderzoeksvraag zal beantwoord worden doormiddel van drie deelvragen. De eerste deelvraag luidt “Hoe veranderde de markt- en bouwstrategie van de Nederlandse werven binnen de periode 1960-1970?”. Het beantwoorden van deze vraag zal helpen bij het constateren van mogelijke productieschommelingen van Nederlandse werven en deze kunnen dan verbonden worden met mogelijke strategieën van buitenlandse werven om Nederlandse klanten over te nemen. De tweede deelvraag, “hoe ontwikkelde zich de scheeps- en volumeproductie van Zweden binnen de periode 1960-1970?”, zal informatie over de relevante Zweedse scheepswerven verschaffen. De literatuur doet vermoeden dat deze landen, net als de Nederland, last hadden van de Japanse scheepsbouw en hierdoor nieuwe niches opzochten. Daarbij laat vooronderzoek zien dat Zweedse en Nederlandse werven een mogelijke klantenoverlap hadden. Het zou dus kunnen zijn dat dit invloed had op de marktpositie van de Nederlandse werven. De derde en laatste deelvraag zal zijn “hoe ontwikkelde zich de scheeps- en volumeproductie van West-Duitsland binnen de periode 1960-1970?”. Aan de hand van de literatuur en de gebruikte bronnen is duidelijk geworden dat West-Duitsland, door diens omvangrijke economie en productiecapaciteiten, een klasse apart is ten opzichte van Zweden. Daarbij zijn er vermoedens dat, door de sterke economische banden en geografische nabijheid, dat de West-Duitse scheepsbouw invloed had op diens Nederlandse tegenhanger. In mijn ogen gerechtigd dit een aparte deelvraag geweid aan de West-Duitse scheepsbouw.

De theoretische concepten: analyse en uitleg

Het eerste concept dat veelvoudig binnen deze thesis naar voren zal komen is het concept “scheepsbouw”. Scheepsbouw beslaat bijvoorbeeld: het bouwtechnische aspect van de schepen zelf (scheepsbouwkunde), de aanwezigheid van geschikte infrastructuur voor de bouw van deze schepen (zoals droogdokken en scheepshellingen), de sociaaleconomische relatie tussen werf en arbeidskracht en de logistieke strijd voor de continue aanvoer van bouwmaterialen voor de schepen, zoals geschikte scheepsbouwstaalplaten.¹¹ Niet alleen zijn er vele facetten aan het concept “scheepsbouw”, er zijn ook vele soorten scheepsbouw. Afhankelijk van de beoogde rol van het schip, de grootte van het schip, de tijd waarin deze gebouwd is, maar ook de klant, kan men spreken van verschillende soorten scheepsbouw. Als men spreekt van scheepsbouw binnen dit onderzoek, dan wordt daarmee de bouw bedoeld van stalen zeegaande civiele schepen van een bepaald tonnage, die zowel op stoom als op stookolie werden aangedreven. Ter herhaling, met zeegaand worden de schepen bedoeld die niet exclusief op binnenwateren als rivieren en meren of beschutte wateren als havens varen.

¹¹ Mila Davids en Hans Schippers, “Innovations in Dutch shipbuilding in the first half of the twentieth century”, *Business History* 50, nr. 2 (maart 2008): 213, <https://doi.org/10.1080/00076790701868643>.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Veel van deze aspecten van het concept “scheepsbouw” hebben invloed op een tweede concept dat veelvuldig naar voren zal komen binnen deze thesis, namelijk “economische concurrentie”. De Oxford English Dictionary geeft een korte en bondige definitie van deze term, namelijk: “*Rivalry in the market, striving for custom between those who have the same commodities to dispose of.*”¹² Net als bij het concept “scheepsbouw” zijn er natuurlijk meerdere facetten binnen deze overkoepelende term. Zo is er bijvoorbeeld binnen economische concurrentie, met betrekking tot scheepsbouw, sprake van: het gebruik van afbraakprijzen om klanten van concurrerende scheepsbouwers te lokken. Het was bijvoorbeeld zeer lastig voor Nederlandse werven om prijsafspraken te maken voor scheepsbouwstaal van de Hoogovens. Deze wilde het marktconform verkopen, maar dit ondermijnde de concurrentiepositie van de Nederlandse scheepsbouw.¹³ De vermeende kwaliteit van de gebouwde schepen was ook een belangrijke factor van corporatieve concurrentie. In de bronnen zijn voorbeelden terug te vinden waarbij Nederlandse werven werden gepasseerd omdat buitenlandse werven meer bekwaamd zouden zijn in de bouw van bepaalde scheepsoorten.¹⁴ Daarbij zijn er ook zaken als de levertijd van een schip, verticale en horizontale integratie tussen reder en werf en het toepassen van nieuwe productiemethoden. Een laatste kenmerk van het concept economische concurrentie dat binnen de thesis behandeld wordt, is eveneens een op zichzelf staand concept, namelijk overheidsinmenging binnen de (scheepsbouw) industrie.

De inmenging van een overheid binnen de landelijke scheepsbouw is een veelvoorkomend fenomeen in de tweede helft van de twintigste eeuw. De inmenging van een regering binnen de scheepsbouw verschilt natuurlijk sterk per land en per periode. In West-Europa kwam dit met name voor in de vorm van subsidies voor modernisatie en uitbreiding. Daaraan werden vaak eisen gesteld, zoals bijvoorbeeld reorganisatie.¹⁵ Daartegenover was het gebruikelijk dat de civiele scheepsbouw in de Communistische wereld volledig door de staat werd aangestuurd, door middel van productiequota en de regulering van arbeidskrachten en bouw materiaal.¹⁶ Eveneens kan men spreken van een middenweg, waarbij de nationale civiele scheepsbouwsector door de markt wordt aangestuurd, maar

¹² “Competition, n.”, in *OED Online* (Oxford University Press), geraadpleegd 2 januari 2019, <http://www.oed.com/view/Entry/37578>.

¹³ Mila Davids en Hans Schippers, “Innovations in Dutch shipbuilding in the first half of the twentieth century”, *Business History* 50, nr. 2 (maart 2008): 213.

¹⁴ “Weer grote scheeporder naar buitenland”, *Het Vrije Volk*, 24 december 1969, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

¹⁵ Stirling, “British and French shipbuilding”, 8.

¹⁶ Dumitru Nistor, “Romania’s Participation the Specialization and Cooperation of Production in the Shipbuilding Program of Comecon Member Nations”, *Soviet & Eastern European Foreign Trade* 13, nr. 4 (Winter 77/78 1977): 90.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

sterk wordt ondersteund door de staat. Hiermee konden zelfs verliesgevende werven blijven voortbestaan.¹⁷

Deze aanpak was typerend voor Japan in de jaren vijftig en zestig: de scheepsbouw diende als een pijler voor de wederopbouw en de re-industrialisatie van Japan. Een laatste facet van gouvernementele inmenging is de *afwezigheid* van deze inmenging. Dit lijkt op het eerste gezicht paradoxaal, maar de afwezigheid van staatsinmenging betekent dat de scheepsbouw is overgeleverd aan internationale marktwerking. Dit kan, zoals zal blijken uit de literatuur, een doodsteek zijn voor menige nationale scheepsbouwsectors die de economische concurrentie, vooral tegen werven met staatssteun, niet aankunnen.

De historiografie

Het eerste onderzoeksveld binnen de historiografie is tweeslachtig. Ten eerste is er de literatuur die de economische veranderingen binnen de Nederlandse scheepsbouw in de twintigste eeuw onderzoekt. Daarbij is er de literatuur die de veranderende economische situatie van de scheepsbouw binnen andere landen beschrijft. Een tweede onderzoeksveld binnen de literatuur is de continentale marktverschuiving binnen de scheepsbouw. West-Europa, traditioneel het zwaartepunt van de internationale scheepsbouw, verloor haar dominante positie in iets meer dan een decennium aan andere landen. In 1983 waren namelijk alle werven binnen Europa slechts goed voor elf procent van het wereldmarktaandeel, terwijl Japan en Zuid-Korea samen genomen meer dan vijftig procent (51,59%) bezaten.¹⁸ Er vindt ook een verschuiving plaats van de scheepsbouw naar de Europese periferie, namelijk Scandinavië, Spanje en de communistische Oost-Europese staten. Het derde en laatste onderzoeksgebied is gericht op de achterliggende oorzaken van deze marktverschuiving. Deze selectie literatuur gaat sterk in op de loonontwikkeling en arbeidsproductiviteit van de West-Europese werven ten opzichte van hun Japanse tegenhangers gedurende de jaren zestig en zeventig. Daarbij komt ook de technologische innovaties binnen de Japanse scheepsbouw aan bod en hoe deze in Europa werden overgenomen.

Binnen de secundaire literatuur wordt, over het algemeen, een zwart beeld geschetst van de staat van de Nederlandse scheepsbouw in de periode 1960-1970, maar dit is juist omgekeerd voor de periode tussen 1950 en 1960. Binnen deze literatuur komt duidelijk naar voren dat de Nederlandse scheepsbouw de vernietigende gevolgen van de Tweede Wereldoorlog al vrij snel te boven was gekomen. Men kon al in de jaren vijftig spreken van een totaal herstel van de Nederlandse maritieme

¹⁷ Stirling, "British and French shipbuilding", 8.

¹⁸ Stirling, "British and French shipbuilding," 7–8.
De Voogd, "Shipbuilding," 77.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

sector.¹⁹ Hierbij moet wel gesteld worden dat dit miraculeuze herstel van de Nederlandse scheepsbouwsector niet kwam door nieuwe scheepsbestellingen. Het waren namelijk scheepsreparaties die golden als de grootste winstpost voor de Nederlandse werven in de jaren vijftig van de vorige eeuw. Deze reparatieopdrachten van al bestaande schepen waren namelijk meer kosten-efficiënt voor de Nederlandse maritieme sector dan scheepsnieuwbouw.²⁰ In de loop van de jaren zeventig zou eenzelfde patroon, waarbij scheepsreparatie de winstpost was, terugkeren in Nederland.²¹ De reden voor deze opmerkelijke situatie is terug te vinden in de intra-industriële relaties binnen Nederland.²² Anders dan in andere West-Europese landen was er geen overeenkomst tussen de binnenlandse staalproductie en scheepsbouw over gemeenschappelijke steun en bescherming. Tot diep in de jaren vijftig weigerde de staalproducent Nederlandsche Hoogovens scheepsstaal onder het reguliere markttarief te leveren aan de Nederlandse scheepsbouw wanneer de internationale staalprijzen te hoog waren. Dit intra-industriële geschil was, bijvoorbeeld, veel minder aanwezig in landen als Zweden of West-Duitsland.

Ondanks deze wrijving binnen de Nederlandse industriële sector, stelt een deel van de literatuur dat het aantal nieuwe bestellingen bij en de gebouwde tonnage door Nederlandse scheepswerven in de loop van de jaren vijftig en zestig toenam.²³ Dit geeft echter een te optimistisch economisch beeld van de staat van de Nederlandse scheepsnieuwbouw in de jaren zestig. De bestellingen namen inderdaad in absolute aantallen toe, maar het wordt ook duidelijk dat het Nederlands marktaandeel in de jaren zestig kromp. Het marktaandeel van de Nederlandse scheepsbouw daalde sterk in de periode 1955-1980: van negen procent in 1955 naar drie procent in 1975 naar nog maar een marktaandeel van één procent in 1980.²⁴ Wat de literatuur hier goed weergeeft is dat met zekerheid gesproken kan worden van een marktdaling van de Nederlandse scheepsbouw na 1960. Daarbij kan gesteld worden dat gedurende de jaren zestig de Nederlandse scheepsbouw zijn sterkste krimpperiode meemaakte.²⁵

Eenzelfde krimp kan worden waargenomen in andere West-Europese landen. Een voorbeeld hiervan is het feit dat binnen de literatuur de krimp van de Franse en Britse scheepsbouw in de jaren zestig en zeventig is waar te nemen. Op een enkele jaarlijkse opleving na is er een duidelijke

¹⁹ Velden, "The Dutch shipbuilding industry, 1950-2012", 223.

²⁰ Ibid., 223.

²¹ Nils Lewan, "West European Shipbuilding: An Industry in Transition from the Geographer's Point of View", *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography* 55, nr. 2 (1973): 149, <https://doi.org/10.2307/490431>.

²² Mila Davids en Hans Schippers, "Innovations in Dutch shipbuilding in the first half of the twentieth century", *Business History* 50, nr. 2 (maart 2008): 220.

²³ Roland Levering e.a., "Continuity and change in interorganizational project practices: The Dutch shipbuilding industry, 1950-2010", *International Journal of Project Management* 31, nr. 5 (1 juli 2013): 740.

²⁴ De Voogd, "Shipbuilding," 63, 78.

²⁵ Velden, "The Dutch shipbuilding industry, 1950-2012", 241.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

neerwaartse trend van het marktaandeel in de periode 1976-1985 waar te nemen: van 4,4 naar 1,35 procent in het Verenigd Koninkrijk en van 4,9 naar 1,69 procent in Frankrijk.²⁶ Deze teloorgang wordt binnen de literatuur toegeschreven aan de stijgende arbeidskosten en de afwezigheid van een ingrijpend gesubsidieerd kredietsysteem zoals deze in Japan aanwezig was. Hierdoor konden Franse en Britse werven niet met dezelfde financiële marges werken als in Japan gebeurde.²⁷ Voor West-Duitsland gold er eenzelfde situatie. Op aanraden van de *Werftenquete* introduceerde de West-Duitse regering een kredietsysteem die in lijn lag met buitenlandse concurrentie en moedigde wervenfusies aan.²⁸ Dit zou de West-Duitse scheepsbouw meer *Krisenfest* maken, maar deze verbeteringen kwamen te laat om de daling stop te zetten. Tussen 1975 en 1980 daalde het percentage door West-Duitsland gebouwde tonnage van zeven naar drie procent van het marktaandeel binnen de scheepsbouw.²⁹ Deze periode valt buiten de beoogde onderzoeksperiode, maar het laat vooralsnog zien dat ook de scheepsbouw van West-Duitsland in een neerwaartse spiraal terecht kwam.

In de voorgaande alinea's wordt voornamelijk de scheepsbouw van Nederland en de 'grote West-Europese landen' besproken, maar dit laat nog een vrij belangrijk segment van de Europese scheepsbouw onbelicht, namelijk de scheepsbouw van een aantal Scandinavische landen: Denemarken, Zweden, Noorwegen en zelfs Finland. Het Zweedse aandeel van de scheepsnieuwbouw steeg in de jaren zestig tot wel tien procent van de internationale geproduceerde tonnage.³⁰ Dit werd behaald door Japanse innovaties toe te passen en hoofdzakelijk mammoettankers te produceren. Dit werkte echter maar tijdelijk en uiteindelijk werden ook hier subsidies ingezet ter compensatie van de stijgende prijzen. Het fundament van de Zweedse scheepsbouw, de mammoettanker, werd tevens door de oliecrisis weggeslagen, waardoor deze sector in een duikvlucht belandde.³¹

Opmerkelijk genoeg komt deze literatuur bijvoorbeeld tot de conclusie dat de maritieme de-industrialisatie in Denemarken, vergeleken met West-Europa, bijna twee decennia later plaatsvond. De uitleg die hiervoor wordt gegeven, is dat dit veelal te maken had met de succesvolle verticale-integratie tussen de schippers en de scheepsbouw. Een ontwikkeling die bijna niet in Nederland, het Verenigd Koninkrijk en West-Duitsland voorkwam.³² Dit had echter als keerzijde dat Deense werven

²⁶ Sterling, "Shipbuilding," 8.

²⁷ Ibid., 8.

²⁸ De Voogd, "Shipbuilding in West-Germany, Netherlands", 72.

²⁹ Ibid., 77.

³⁰ Hans Olov Sjögren, Thomas Taro Lennerfors, en René Taudal Poulsen, "The Transformation of Swedish Shipping, 1970-2010", *Business History Review* 86, nr. 3 (2012): 417.

³¹ Sjögren, Lennerfors, en Poulsen, 421-23.

³² Rene Taudal Poulsen en Henrik Sornn-Friese, "Downfall delayed: Danish shipbuilding and industrial dislocation", *Business History* 53, nr. 4 (juli 2011): 572.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

bijna geen buitenlandse bestellingen afbouwden, waardoor zij eigenlijk geen invloed hadden op de wereldmarkt.

Tot nu toe spreekt de literatuur enkel over de civiele scheepsbouw, maar er is ook literatuur over de militaire scheepsbouw in West-Europa in de jaren zestig. Een segment van de literatuur stelt namelijk dat de militaire scheepsbouw in Frankrijk en het Verenigd koninkrijk minder getroffen werd door de sterke achteruitgang van (West-)Europese landen in de civiele scheepsbouw.³³ Eenzelfde fenomeen is ook in Nederland waar te nemen. Het waren voornamelijk de marinewerven, zoals Wilton-Feijenoord, De Schelde en de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, die in de jaren zeventig en tachtig winstgevend bleven.³⁴ De winstgevendheid van de marinewerven is logisch wanneer rekening wordt gehouden met het staatsbelang om deze werven te beschermen tegen buitenlandse concurrentie en operationeel te houden. Door vervroegd bestellingen te plaatsen en een bijkomend winstpercentage te betalen, werden de marinewerven feitelijk met staatssteun overeind gehouden. De literatuur stelt dat gemengde werven in Nederland, werven die civiele en militaire vaartuigen bouwden, zich daarom in de loop van de jaren tachtig compleet toelagden op de militaire scheepsbouw, omdat zij geen heil meer zagen in de civiele markt en een vaste afnemer hadden, namelijk de Koninklijke Marine.³⁵

Uit de literatuur komt dus duidelijk naar voren dat Nederland en de andere West-Europese landen in de periode 1960-1970 hun traditionele plek als internationale marktleiders van de scheepsbouw verloren. Het was eerst de Japanse scheepsbouw die begin eind jaren vijftig sterk opkwam en gedurende de jaren zestig de West-Europese scheepsbouw wegdruckte.³⁶ Door deze teksten te lezen, wordt het echter duidelijk dat Japan zich op hele andere marktsegmenten concentreerden dan Nederlandse werven deden. Zo komt bijvoorbeeld naar voren dat Japan zich toelegde op de bouw van zogenoemde VLCC's (*Very Large Crude Carriers*) en bulkschepen. In de periode 1964-1965 werd, als onderdeel van een Japans overheidsprogramma, één miljoen ton aan schepen in Japanse werven geproduceerd. De productie van tankers besloeg twee derde van deze grote hoeveelheid.³⁷ De Nederlandse werven die binnen dit onderzoek behandeld worden, vervaardigden in de jaren 1964-65 maar enkele tankers.³⁸

³³ Sterling, "Shipbuilding," 7-8

³⁴ Smit, "Naval Shipbuilding in the Netherlands", 3.

³⁵ Wim A. Smit, "Naval Shipbuilding in the Netherlands", in *National Approaches to Shipbuilding and Ship Procurement* (Kingston: Defence Management Studies Program, School of Policy Studies, Queen's University, 2010), 37, https://www.researchgate.net/publication/262004117_Naval_shipbuilding_in_the_Netherlands.

³⁶ Sterling, "Shipbuilding," 8.

³⁷ Seymour Broadbridge, "Shipbuilding and the State in Japan since the 1850s", *Modern Asian Studies* 11, nr. 4 (1977): 612.

³⁸ Lloyd's Register Group Ltd.. *Lloyds Register of Shipping*. 1966-1967. Londen: Lloyd's Register Maritime Information Publishing Group, 1967.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Een aantal Nederlandse werven produceerden natuurlijk ook deze grote schepen, zoals zij in de Japanse werden gebouwd. Dit was echter weggelegd voor de grotere Nederlandse scheepswerven, zoals de toenmalige NDSM-werf in Amsterdam, de Verolme werf in Rotterdam en uiteindelijk het overkoepelende RSV-concern eind jaren zestig.³⁹ De literatuur over de Nederlandse scheepsbouw in deze periode laat echter zien dat er in de periode 1960-1970 tussen de 171 bedrijven aan het begin en 247 aan het einde waren in Nederland die gericht waren op de scheepsproductie en -reparatie. Deze kleinere bedrijven, zoals Gusto, Piet Smit en Van der Giesen, bouwden voornamelijk kleinere schepen, zoals binnenvaartschepen, sleepboten, duwboten en boorschepen. Zij bouwden ook zeegaande schepen, als tankers en bulkschepen, maar vergeleken met de schepen vanuit Japan waren deze klein qua volume.⁴⁰ Dit zijn echter wel het soort schepen dat ook door een andere West-Europese werven werden gebouwd die ook de grote zeegaande schepen bouwden. De explosieve groei van de Japanse scheepsbouw kan dus niet op zichzelf een reden zijn waarom het Nederlandse marktaandeel sterk kromp in de periode 1960-1970. Waar dit wel op kan duiden, is het feit dat de concurrentie van Japan de scheepsbouw van andere Europese landen dwong om te specialiseren in het bouwen van kleine tot gemiddelde zeegaande schepen.

Binnen de literatuur wordt duidelijk dat de Japanse maritieme sector een koploper was in het innoveren van scheepsbouw op een industriële schaal. Deze innovaties werden echter maar langzaam overgenomen door de meeste, maar niet alle, West-Europese werven. Een bekend voorbeeld hiervan is de vertraagde introductie van lastechnieken binnen de Nederlandse en Europese scheepsbouw. Lastechnieken waren al reeds in de jaren dertig van de vorige eeuw bekend, maar werden pas in de loop van de jaren vijftig op grote schaal in de Europese (civiele) scheepsbouw toegepast.⁴¹ Daarbij wordt in de literatuur gesteld dat binnen de Nederlandse maritieme sector de scheepsbouw tot vrij laat werd gezien als traditionele handarbeid en niet als massaproductie.⁴² De bouw van schepen werd in Nederland, mede door dit traditionele idee van handarbeid, geassocieerd met een lange productiecycclus. Nederland stond hier echter niet alleen in.

³⁹ Van der Velden, "The Dutch Shipbuilding Industry," 229.

⁴⁰ Ibid., 241-242.

Dauids en Schippers, "Innovations in Dutch shipbuilding in the first half of the twentieth century", 218–19; James McGoldrick, "Industrial Relations and the Division of Labour in the Shipbuilding Industry Since the War", *British Journal of Industrial Relations* 21, nr. 2 (juli 1983): 215.

⁴¹ Dauids en Schippers, "Innovations," 201.

⁴² Roland Levering e.a., "Continuity and change in interorganizational project practices: The Dutch shipbuilding industry, 1950–2010", *International Journal of Project Management* 31, nr. 5 (1 juli 2013): 741, <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2012.12.010>.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Het Verenigd Koninkrijk kende zelfs een sterkere dogmatische houding binnen de scheepsbouw.⁴³ De loonontwikkeling binnen deze landen had uiteindelijk invloed mede door deze Europese standvastigheid ten opzichte van handarbeid, wat de marktpositie verder aantastte.⁴⁴ Standaardisatie en verdere industrialisatie van de scheepsbouw in Oost-Azië achterhaalde dit verouderde gedachtegoed. Massaproductie was de nieuwe norm binnen de scheepsbouw.⁴⁵ Voornamelijk de bouw van de grote zeegaande schepen werd destijds door deze ontwikkeling beïnvloed. Zweden emuleerde deze Japanse massaproductie tot op zekere hoogte en investeerde hiervoor sterk in nieuwe productiefaciliteiten.⁴⁶ Dit dwong de eerder genoemde specialisatie en nichevorming binnen de Europese scheepsbouw af.⁴⁷

Een voorbeeld van deze specialisatie is terug te vinden in literatuur over de scheepsbouw van een tweetal Europese landen. Deze literatuur bespreekt de specialisering van de scheepsbouw van Roemenië en de Spaanse Staat binnen hun artikelen. Zo betoogt een artikel over de scheepsbouw van Roemenië dat dit land zich specialiseerde in de bouw van niche schepen omdat dit in het kader paste van economische samenwerking binnen de communistische COMECON (de Raad van Wederzijdse Economische Bijstand).⁴⁸ Het artikel verdeelt deze schepen in twee klassen, zeeschepen en rivierschepen. Binnen de Zeeschepen geeft hij aan dat Roemenië vracht-, passagiers-, vissers- en technische schepen bouwde.⁴⁹

Dit soort schepen komt overeen met degenen die destijds door de (kleinere) Nederlandse werven werden geproduceerd. Voor Nederland worden er binnen de literatuur geen exacte cijfers genoemd over de productie van deze scheepsklassen, maar het artikel in kwestie geeft aan dat Roemeense werven in totaal 102 van deze gespecialiseerde schepen in de periode 1971-1980 produceerden.⁵⁰ Het overgrote merendeel van deze schepen waren echter niet-zeegaand en zijn dus niet relevant voor dit onderzoek.⁵¹

⁴³ Edward H Lorenz, "Towards A Theory of British Economic Decline: The Case of Shipbuilding, 1890-1970", 1990, 15.

⁴⁴ J. Barendregt, "Industriepolitiek; honderd jaar overheidsbeleid in vogelvlucht" (Vrije Universiteit, Faculteit der Economische Wetenschappen en Econometrie, 1992), 21.

⁴⁵ Hugh Murphy en Marcel van der Linden, "Some final observations", in *Shipbuilding and Ship Repair Workers around the World, Case Studies 1950-2010* (Amsterdam University Press, 2017), 657, <https://www.jstor.org/stable/j.ctt1n7qk5k.28>.

⁴⁶ Lewan, "West European Shipbuilding", 149.

⁴⁷ Poulsen en Sornn-Friese, "Downfall delayed", 567.

⁴⁸ Dumitru Nistor, "Romania's Participation the Specialization and Cooperation of Production in the Shipbuilding Program of Comecon Member Nations", *Soviet & Eastern European Foreign Trade* 13, nr. 4 (Winter77/78 1977): 88.

⁴⁹ Nistor, "Romania's Participation," 91.

⁵⁰ Ibid., 91.

⁵¹ Ibid., 91.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Binnen de literatuur is eenzelfde soort scheepsbouw ontwikkeling waar te nemen binnen de Spaanse Staat. Binnen dit deel van de literatuur wordt gesteld dat de opzet van de Spaanse scheepsbouw in de jaren zestig en zeventig tweeslachtig was. Aan de ene kant was er een kleine hoeveelheid grote werven die zich specialiseerden in het bouwen van tankers en bulkschepen.⁵² Aan de andere kant waren er echter de kleine en middelgrote Spaanse werven, welke gespecialiseerd waren in het bouwen van vissersschepen en andere type gespecialiseerde schepen.⁵³ Daarbij produceerden de middelgrote en kleinere werven in de periode 1967-1979 produceerden 1.206 vissersschepen en 296 “andere” schepen.⁵⁴ Spanje lijkt hiermee een goed casusland, maar uit de literatuur blijkt tevens dat veel van deze schepen bedoeld waren voor de Zuid-Amerikaanse en Afrikaanse markt, niet Europa. Dit maakt Spanje dus minder interessant voor dit onderzoek.

Naast de scheepsbouw van de West-Europese landen is er binnen de literatuur van de onderzoeksperiode dus sprake van twee bijkomende groepen Europese landen, namelijk de Noordse landen en de autoritaire landen langs de Europese periferie. Voor dit onderzoek wordt de keuze gemaakt om deze laatste groep landen gedeeltelijk achterwege te laten, omdat deze minder relevant zijn dan de Noordse landen. Dit is zo omdat: ten eerste, de Spaanse staat en Roemenië richtten zich hoofdzakelijk op de bouw van andere soorten schepen en hebben andere klanten dan de Nederlandse werven. Ten tweede is de rol van de staat binnen deze twee landen niet vergelijkbaar met die van Nederland. De literatuur laat zien dat er sprake was van staatsinmenging binnen de Nederlandse scheepsbouw, maar deze werd niet centraal gepland en of geleid en was, in deze periode, bij lange na niet zo intensief als in de twee voorgenoemde landen. De literatuur laat zien dat het juist de Noordse landen zijn die een vergelijkbare mate van staatsinmenging hebben als Nederland. Daarbij is ook aangetoond dat, vooral in het geval van Roemenië, de literatuur niet geheel betrouwbaar is. Aan de hand van de literatuur wordt daarom de keuze gemaakt om binnen dit onderzoek meer aandacht te schenken aan de Scandinavische landen.

Een eigen bijdrage: innovatie binnen de historiografie en methodologie

Het is duidelijk dat er al veel onderzoek is verricht naar de scheepsbouw in de tweede helft van de twintigste eeuw. De al bestaande historiografie bevat echter twee veel voorkomende kenmerken. Ten eerste is er zeer veel onderzoek verricht naar de opkomst van de Oost-Aziatische scheepsbouw in de jaren vijftig tot-en-met de jaren zeventig en hoe dit diens Nederlandse en de overige Europese

⁵² Jesús M. Valdaliso, “‘Moving up in the League’ with a Little Help from the State: The Spanish Shipbuilding Industry during the Developmental Francoist Regime”, *International Journal of Maritime History* 30, nr. 3 (1 augustus 2018): 492-493.

⁵³ Valdaliso, “Moving up,” 491-492.

⁵⁴ *Ibid.*, 494.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

tegenhangers binnen de internationale scheepsbouw in de verdrukking heeft gebracht. Er is echter minder aandacht geschonken aan de intra-Europese concurrentie binnen de scheepsbouw in deze periode. Waar dit soort onderzoek veelvuldig voorkwam in de eerste helft van de twintigste eeuw, mede omdat (West-) Europa het onbetwiste centrum van de internationale scheepsbouw was, is het in de tweede helft voor een lange tijd verdwenen. De verscheidene wetenschappelijke onderzoeken die wel naar deze Europese concurrentie binnen de scheepsbouw zijn uitgevoerd, zijn veelal bescheiden qua schaal: één Europees land dient binnen het onderzoek als leidraad, destijds vaak het Verenigd Koninkrijk door de historische sterke positie binnen de scheepsbouw en deze wordt dan vergeleken met één à twee andere landen. Daarbij zijn deze onderzoeken vaak afkomstig uit de jaren zeventig en tachtig en daarmee al enkele decennia oud. Eveneens hebben deze onderzoeken betrekking op de bouw van grotere zeegaande schepen of nemen zij de gehele gefabriceerde scheepstonnage van een land en niet een specifieke niche binnen de scheepsbouw. Er is nauwelijks sprake van dat de historiografie van deze onderzoeksopzet afwijkt.

Het tweede veelvoorkomende kenmerk is de eerdergenoemde overbelichting binnen de historiografie van de fabricage van grote zeegaande schepen. Dit valt toe te schrijven aan de sterke marktpositie van Japan en later Zuid-Korea in de periode van 1960 tot diep in de jaren tachtig, maar het neveneffect is dat de bouw van kleinere zeegaande schepen bijna volledig door academici uit het oog wordt verloren. Het onderzoek binnen deze thesis probeert op deze twee vlakken een aanvulling te bieden. Ten eerste wordt er intensieve aandacht geschonken aan de Nederlandse scheepsbouw en aan de scheepsbouw van een select aantal andere Europese landen. Het selectieproces van deze groep landen zal in het hoofdstuk methodologie worden uitgelicht. Ten tweede zal dit onderzoek de intra-Europese concurrentie binnen de bouw van kleinere zeegaande schepen (5.000 BRT en lager) uitlichten en niet exclusief gericht zijn op de grote scheepsbouw.

De nadruk op de bouw van kleinere zeevarende schepen in deze thesis valt samen met een 'nieuwe' methodologische inslag binnen dit onderzoeksgebied. Er zal kwalitatief onderzoek worden gedaan naar de bestellingenstrijd tussen de Nederlandse scheepsbouw en de scheepsbouw van andere Europese landen. Voorgaande onderzoeken maken veelvuldig gebruik van industriële en gouvernementele rapporten, maar er wordt, zover bekend, geen gebruik gemaakt van de omvangrijke scheepsregisters van de Lloyd. Doormiddel van deze jaaroverzichten is het mogelijk om binnen de onderzoeksperiode per land, per werf en per type schip een overzicht te creëren. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om de gebruikelijke focus op de grote scheepsbouw los te laten en kan er binnen deze thesis een duidelijk beeld worden geschetst van de concurrentie binnen een niche marktsegment van de Europese scheepsbouw. De gebruikte methodologie zal in het volgende hoofdstuk, alsmede met de bronnen, uitgelicht worden.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Bronnen: toepasbare methodes en mogelijke tekortkomingen

De methodologie

Zoals eerder is vermeld, bevatten de jaaroverzichten van *Lloyd register of shipping* uitgebreide informatie van vele duizenden schepen. Daardoor is het lastig om binnen afzienbare tijd deze jaargangen voor de periode 1960-1970 in zijn geheel door te nemen. Immers spreekt men over vele duizenden genoteerde schepen per jaargang. Er zijn meerdere werkwijzen waarmee dit “obstakel” aangepakt kan worden. Een eerste mogelijke oplossing voor dit probleem is om te werken met vaste tijdsintervallen. Door bijvoorbeeld een tijdsinterval van twee jaren aan te houden is het mogelijk om vooralsnog een overzicht te krijgen van mogelijke verschuivingen van de scheepsbouw van kleinere zeegaande schepen binnen Europa. Daarbij zal deze tijdsinterval de werklast aanzienlijk verlichten, immers spreekt men dan nog maar over hoogstens zes jaaroverzichten die moeten worden doorgenomen.

De tweede en meest bruikbare oplossing is te vinden in de opzet van de Lloyd jaargangen. Elke jaargang binnen de onderzoeksperiode beschikt namelijk over een appendixboek. Binnen dit boek is er een overzicht van welke werven, in het desbetreffende jaar, per land actief waren. Daaropvolgend is er een overzicht van gefabriceerde schepen per werf met bijkomende informatie, zoals: werfnummer, scheepsnaam ten tijde van oplevering, type schip, tonnage in registerton en het jaar van oplevering. Vooral de werfnummers zijn belangrijk: dit zijn permanente identificaties voor de schepen. Mocht een scheepsnaam veranderen dan zal dit schip door het werfnummer niet per ongeluk twee keer binnen de dataset worden opgenomen.

Met de verzamelde data uit de jaaroverzichten kan men zo een overzicht creëren van de bouw van zeegaande schepen per onderscheiden jaar, per Europees land en per individuele werf. Dit overzicht zal dan gebruikt worden om een vergelijkend onderzoek te verrichten. Door het opnemen van bepaalde variabelen zal het mogelijk zijn om veranderingen, zoals schommelingen in de hoeveelheid afgeleverde schepen en BRT, op verschillende waarnemingsniveaus te observeren.

Om deze grote hoeveelheid aan gegevens binnen de Lloyd jaarboeken daadwerkelijk te verwerken binnen de digitale toegang, is het belangrijk om deze zogenoemde “variabelen” aan te duiden die binnen deze toegang toegepast worden. In de voorgaande alinea is al naar voren gekomen dat binnen de jaarboeken veel informatie per schip aanwezig is. Binnen deze beschikbare informatie moet een selectie van mogelijke variabelen worden gemaakt. De belangrijkste variabelen die verwerkt moeten worden zijn: Het *werfnummer* van het schip, de *werf* waar het schip gefabriceerd is, het *land* waar de werf van het schip gevestigd is, de (*destijds*) *naam* van het schip binnen een gegeven jaaroverzicht, het *jaar* waarin het schip is opgeleverd, de opgegeven *tonnage* (in het voorgenoemde registertonagesysteem) van het desbetreffende schip en het *soort schip*.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Van al deze variabelen zijn, met name, het werfnummer en de werf waaraan dit nummer gekoppeld is het belangrijkste voor een digitale toegang die meerdere jaren zal beslaan. Zoals eerder in het methodologische hoofdstuk is besproken, kan de naam en de opgegeven tonnage van een schip per jaaroverzicht verschillen. Deze verandering van de data per jaargang zal ook, met betrekking tot het volledig weergeven van de aanwezige informatie, binnen de digitale toegang worden opgenomen. Variabelen als het soort schip, welke zal worden aangeduid met een afkorting (ter illustratie: *CSD* is *Closed Shelter Deck*), en het jaar van fabricage zijn net als de werf en het werfnummer ook constante gegevens. Om deze reden vergen deze geen verdere toelichting. Deze variabelen hebben als doel dat verschillende facetten van de scheepsbouw op werfniveau met elkaar vergeleken kunnen worden. Men spreekt dan over hoeveel schepen een werf heeft geproduceerd, de hoeveelheid opgeleverde scheepsvolume en het soort schepen dat deze werf heeft gebouwd. Ook is te zien aan welke reder deze schepen zijn afgeleverd. Het zou dan, bijvoorbeeld, mogelijk zijn om te zien of reders die voorheen bij de ene werf bestelden, nu bij een andere werf bestellen. En als dit het geval is, kan dit door middel van krantenartikelen verder worden uitgelicht. Al deze zaken tezamen schetsen een beeld hoe de bouwlijsten en het cliënteel van een individuele scheepswerf gedurende de periode 1956-1974 veranderden.

De volgende stap binnen het onderzoek is bepalen welke werven en welke jaargangen van de Lloyds zullen worden gebruikt. Wegens de voorgenoemde omvang van de jaaroverzichten zal er, binnen de onderzoeksperiode, een vast interval worden aangehouden waarbij er om het jaar een jaaroverzicht wordt gebruikt. Dit betekent dat dit onderzoek gebruik zal maken van de jaargangen: 1960, '62, '64, '66, '68 en '70. Een mogelijk zwaktebod van deze tijdsprongen is dat er een kans bestaat dat schepen al in hetzelfde jaar dat zij zijn afgeleverd, zijn gezonken en hierdoor niet zijn opgenomen binnen de Lloyd register. Dit moet echter als een zeer zeldzame situatie worden gezien. Naast deze jaargangen zullen nog twee extra jaargangen buiten de onderzoeksperiode worden gebruikt, namelijk de jaargangen 1956 en 1974. De toevoeging van deze twee jaargangen dient als een controlemiddel voor dit onderzoek. Door een punt net voor en na de onderzoeksperiode te nemen is het mogelijk om een beter overzicht te krijgen van mogelijke kwantitatieve veranderingen van de scheepbouw van de te onderzoeken landen. Mede hierom is dan ook gekozen om bij deze uitliggende jaaroverzichten een tussenstap van vier jaar te nemen: dit geeft namelijk een meer representatief beeld van of een waargenomen trend binnen de onderzoeksperiode, ware het stijgend of dalend, aanwezig was of doorzet in de periode voor en na het onderzoek. In totaal zal er dus binnen dit onderzoek gebruik worden gemaakt van acht Lloyd Register jaaroverzichten; zes overzichten voor het daadwekelijk onderzoek en twee extra buiten de onderzoeksperiode ter controle.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

In de onderzoeksvraag en de historiografie is al duidelijk naar voren gekomen dat Nederland het zwaartepunt vormt van dit onderzoek en dat West-Duitsland en de Zweden, de beste voorbeelden zijn voor het onderzoek dat deze scriptie voor ogen heeft. Binnen deze landen waren destijds veel werven gevestigd, en zij specialiseerde veelal in de bouw van bepaalde soorten zeegaande schepen. Daarom is het van belang dat er voor elk land werven worden uitgekozen voor dit onderzoek. Veel van de werven die in dit hoofdstuk zullen worden genoemd, zijn of opgeheven of opgenomen in een groter bedrijf.

Aan de hand van de literatuur en de bronnen is de keuze gemaakt om de onderstaande werven te onderzoeken. Deze werven behoorden tot de belangrijkste in hun soort qua afgebouwde BRT en de hoeveelheid zeegaande schepen die zij opleverden. Deze werven zijn daarom representatief voor de onderzoekslanden.

<i>Nederland</i>	<i>Zweden</i>	<i>West-Duitsland</i>
Van der Giessen-de Noord	Öresundvarvet	A.G. Weser
RDM-werf	Eriksbergs	A.G. Blohm & Voss
Werf Gusto	Götaverken	Bremer Vulkan
Smit werf	Lindholmens Varv	Flensburger Schiffsbau
Verolme	Falkenbergs Varv	Jos. L. Meyer
NDSM-werf		
Koninklijke De Schelde		
P. Smit jr. werf		

Naast de variabelen van de schepen is het ook belangrijk om de werven te classificeren. In dit onderzoek gebeurt dit door de werven aan de hand van scheepsbouwsegmenten in te delen. Deze segmenten zijn: het kleine-, midden- en grote (scheeps)bouwsegment. In welk vergelijkingssegment een werf wordt geplaatst, wordt bepaald door het volume (BRT) van de door die werf gebouwde schepen. Deze indeling is echter niet statisch. De inhoud van zeegaande schepen, en met name tankers, groeide explosief gedurende de jaren zestig en wat in 1956 een groot schip was kon in 1970 een relatief klein schip zijn.

Om deze volumeverschuivingen overzichtelijk weer te geven zal er een classificatiesysteem nodig zijn. De onderzoeksperiode, tezamen met de eerder benoemde tijdsuitlopen, wordt daarom in vier tijdsblokken opgedeeld, namelijk: 1956-1960, 1961-1965, 1966-1970 en 1971-1974. Binnen ieder tijdsblok zal worden aangegeven in welk bouwsegment een werf valt. Dit stelt ons in staat om

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

segmentverschuivingen waar te nemen. Aan de hand van de Lloyds jaaroverzichten zal worden bepaald in welk bouwsegment een werf in een bepaald tijdsblok thuis hoort.

Om rekening te houden tussen de eerder benoemde volumeverschillen zal er een tweedeling worden aangehouden tussen tankers en bulkcarriers enerzijds en reguliere vrachtschepen en gespecialiseerde vaartuigen anderzijds. Dit is nodig om misstanden en mogelijke vertekeningen te voorkomen. Ter illustratie een kort voorbeeld. In 1956 waren tankers van 21.000 BRT bijna de grootste van hun klasse, maar in 1961, het tweede tijdsblok, was de bovengrens al opgeschoven naar 33.600 BRT. Dit terwijl vrachtschepen bleven steken op een volume van ongeveer 10.000 BRT.⁵⁵ De tankers van 21.000 BRT uit 1956, welke destijds werd aangeduid als mammoettanker, zal dus in het tweede tijdsblok zijn teruggevallen naar het middensegment.⁵⁶ In het derde tijdsblok, 1966-1970, herhaalt dit proces zich door de introductie van de 100.000+ BRT mammoettankers.

Voor dit onderzoek is het daarom handig om grofweg deze volumeontwikkeling als segmentgrens aan te houden. Dat wil zeggen dat de opeenvolgende tijdsblokken 18.000, 28.000, 40.000 en 50.000+ BRT als grens voor het grote bouwsegment aanhouden. Bulkcarriers kende soortgelijken, maar kleinere, volumesprongen tussen de tijdsblokken. Hierbij zal de grens van het grote bouwsegment per tijdsblok respectievelijk 16.000, 20.000, 40.000 en 50.000+ BRT zijn. Bij deze beiden indelingen moet rekening worden gehouden met het feit dat vanaf 1967 zogenoemde erts-olie carriers in zwang raakten: schepen die zowel bulk als olie kunnen vervoeren. De keuze is daarom gemaakt om de bovengrenzen in de laatste twee tijdsblokken aan elkaar gelijk te stellen. De grens voor het kleine segment wordt op 17.000 BRT gesteld.

De tweede groep schepen, de vracht- en overige schepen, zijn door hun diverse karakteristieken lastiger in te delen. Om deze reden zal nu gemakshalve worden ingegaan op de vracht- en koelschepen, omdat het volume van deze schepen bijna onveranderd bleef. Aan de hand van de gegevens binnen de jaarboeken zijn de volgende segmentgrenzen vastgesteld: onder de 5.000 BRT voor klein, 5.000 BRT voor midden en 8.000+ BRT voor groot. Deze relatief lage volumematen laten tevens zien waarom de tweedeling van tussen vrachtschepen en tankers noodzakelijk is om vertekeningen tegen te gaan. Daarbij moet gezegd worden dat deze volumeafbakeningen niet moeten gezien worden als universeel toepasbaar: zij zijn opgesteld aan de hand van de gebruikte bronnen. Het is desalniettemin nodig om een dergelijke afbakening op te stellen ter verduidelijking van het onderzoek.

⁵⁵ Lloyds Register of Shipping 1962-1963.

⁵⁶ "Van super naar mammoet", *Nieuwe Schiedamsche Courant*, 29 december 1956, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

De krantenartikelen uit de krantenbanken zijn, alleen al door de kleinere hoeveelheid, makkelijker te verwerken dan de kwantitatieve data uit het Lloyds register. De eerste stap zal het filteren zijn van krantenartikelen die betrekking hebben op de onderzoeksvraag, waarna deze doormiddel van *close reading* geanalyseerd worden. Er zal dan voornamelijk op gelet worden of er binnen de krantenartikelen speciale aandacht wordt geschonken aan de scheepsbouw van andere Europese landen en zo ja, van welke Europese landen en welk segment binnen de scheepsbouw. Met deze methode zullen de gegevens worden verworven die in combinatie met de secundaire literatuur, die mogelijke gaten binnen de bronnen kunnen dichten, zullen leiden tot een antwoord op de onderzoeksvraag van deze thesis.

De bronnen

Om de gegeven onderzoeksvraag te beantwoorden zal er gebruik worden gemaakt van verscheidende, geschreven primaire bronnen. De eerste en meest vooraanstaande primaire bron zijn de jaaroverzichten van de *Lloyd's Register of Shipping*. Deze scheepsclassificatieorganisatie is in 1760 opgericht en is daarmee het oudste en meest alomvattende scheepsregister. De uitgebreide jaaroverzichten geven de lezer een jaarlijks overzicht van de geregistreerde schepen en belangrijke bijkomende informatie, zoals: scheepsklasse, tonnage, afmetingen, bouwjaar, bouwplaats, werf en de eigenaar en de thuishaven van het schip. Door de omvang en nauwkeurigheid van deze jaaroverzichten, elk jaargang binnen de onderzoeksperiode bestaat uit vier boeken, zijn deze bronnen uitermate geschikt voor een vergelijkend kwalitatief onderzoek. Men kan zien hoeveel kleinere, gespecialiseerde schepen er gebouwd werden door selecte Europese werven in de periode 1960-1970. Daarbij is het mogelijk om door middel van een uniek werfnummer af te lezen wat het land van herkomst was van deze schepen en welke werven deze scheepstypes fabriceerden.

De omvang van de Lloyd Register jaaroverzichten is een voordeel, maar ook een mogelijk nadeel. De periode 1960-1970 is relatief lang en er staan vele duizenden schepen per jaargang geregistreerd. Eveneens zorgt de aard van de bron ervoor dat het alleen registratiedata weergeeft en geen achterliggende oorzaken voor waarom bepaalde landen meer schepen gingen fabriceren. Een laatste nadeel is het feit dat de Lloyd registerboeken niet alomvattend zijn. Ondanks het feit dat Lloyd jaarlijks vele honderden nieuwe schepen opneemt binnen diens register, is dit vooralsnog gelimiteerd tot de schepen die bij Lloyd zelf staan ingeschreven. Dit is bijvoorbeeld af te lezen aan het feit dat binnen bepaalde jaren bij sommige Europese werven gaten tussen de werfnummers vallen: niet elk nieuw gefabriceerd schip wordt door diens eigenaar bij het Lloyd register ingeschreven. Daarbij moet wel gesteld worden dat, in het geval van (West-) Europese werven, deze gaten in werfnummers niet groot zijn en dat de meeste nieuwgebouwde zeegaande schepen wel bij Lloyds staan geregistreerd.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Ondanks deze geschetste tekortkomingen en lastigheden qua bronnenomgang, zijn de Lloyd registerboeken een zeer bruikbare en voldoende representatieve bron die een goed beeld weergeeft van de scheepsproductie van de Europese landen in de periode van 1960 tot 1970.

Naast de Lloyd jaaroverzichten zal er voor het onderzoek ook gebruik worden gemaakt van krantenartikelen uit digitale archieven, zoals de krantenkijker van het Gemeentearchief Schiedam. De voornaamste reden voor het gebruiken van krantenartikelen en de week-/maandbladen van de werven is dat deze veelal randinformatie verschaffen die niet terug zijn te vinden binnen de literatuur of de Lloyd register jaarboeken. Er wordt vooral gelet op berichtgeving rondom het plaatsen van nieuwe bestellingen, de motivatie voor het plaatsen van deze bestellingen en de tewaterlating van schepen. De reden hiervoor is dat deze berichten veelal informatie bevatten over het selectieproces, bijvoorbeeld beoogde scheepskwaliteit en kosten, van de bouwwerf door de reder. Daarbij bevatten deze berichten rondom tewaterlatingen soms informatie over mogelijke toekomstige bestellingen. De meest waardevolle berichten zijn echter degene die spreken over de concurrentie tussen werven. Een voorbeeld hiervan is de berichtgeving dat N.V. Nederlandse Scheepvaart Unie twee containerschepen bij het West-Duitse Bremer Vulkan bestelde wegens diens ervaring in de containerscheepsbouw.⁵⁷ Dit terwijl de RDM zich op dezelfde niche toeleigde. Dit soort tegenvallers werden helaas niet vaak in de media gemeld, maar desalniettemin zijn wel genoeg om een beeld te kunnen schetsen van de concurrentie tussen bepaalde werven.

⁵⁷ "Weer grote scheeporder naar buitenland".

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Classificeren van de casuswerven.

Voordat er uitspraken kunnen worden gedaan over het economisch aandeel van individuele werven moeten deze eerst geclassificeerd worden aan de hand van de voorgesproken bouwsegmenten. De Voogd hanteerde binnen diens onderzoek een soortgelijke onderscheiding tussen werven, maar waar hij opperde voor een bipolaire indeling, namelijk zogenoemde ‘*Groß-Werfe*’ en kleine werven, pleit dit onderzoek voor een systeem met drie categorieën: werven in het kleine bouwsegment, werven in het middensegment en werven in het grote bouwsegment.⁵⁸ Daarbij kent het indelingssysteem van De Voogd een aantal zwakteborden wat het hanteren van dit systeem binnen dit onderzoek lastig maakt. Ten eerste heeft de term ‘*Groß-Werfe*’ twee voorwaarden waar het aan moet voldoen: dit zijn namelijk het aantal werknemers dat een werf in dienst heeft en de omvang van de schepen die deze werf bouwt. De Voogd zet de grens hierbij op vijftienhonderd werknemers en gebouwde schepen van tienduizend *gross register ton* (GRT, net als BRT een volumemaat).⁵⁹ Los van het feit dat binnen dit onderzoek de volumemaat bruto registerton wordt gehanteerd, is het gebruiken van een werknemersgrens té beperkend bij het indelen van de werven. Het aantal werknemers op werven kon sterk wisselen, zeker in zeer turbulente tijden binnen de scheepsbouwsector zoals deze binnen de onderzoeksperiode voorkwamen. Alleen al in de periode van 1958 tot 1967 ging zo’n 20,5 procent van de banen binnen de Nederlandse scheepsbouw verloren.⁶⁰

Om deze reden, de continue afname van het aantal dienstdoend personeel bij Nederlandse scheepswerven, is het bruikbaar om de werfclassificatie te baseren op de omvang van de schepen die de werven binnen de onderzoeksperiode fabriceerden. De Voogd doet dit in zekere mate ook binnen diens werk. Gebouwde schepen boven de tienduizend GRT zouden duiden op een grote werf, maar hij hanteert dit in de gehele periode 1960 tot 1980 als bovengrens. Het volume van schepen groeide gedurende deze periode gestaag door, wat als logisch effect had dat de al onduidelijke grens tussen kleine en grote schepen continue in beweging was. Daarnaast moet men rekening houden met het feit dat er grote verschillen waren, én zijn, tussen het volume van verschillende soorten schepen. Zo werden er al in het jaar 1956 een aantal tankers van meer dan 21.000 BRT door Nederlandse werven, zoals Wilton-Feijenoord, aan binnen- en buitenlandse reders overgedragen. Tankers van deze omvang werden al met de term “mammoettanker” aangeduid.⁶¹ Dit terwijl (koel)vrachtschepen, die eveneens in het jaar 1956 door dezelfde werven werden afgeleverd, een volume van rond de

⁵⁸ Voogd, “Shipbuilding in West-Germany, Netherlands”, 63.

⁵⁹ Ibid., 63.

⁶⁰ Sjaak van der Velden, “The Dutch shipbuilding industry, 1950-2012”, in *Shipbuilding and Ship Repair Workers around the World, Case Studies 1950-2010* (Amsterdam University Press, 2017), 226.

⁶¹ “Van super naar mammoet”.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

tienduizend BRT hadden.⁶² Dit volumeverschil wordt verder benadrukt als een paar jaar daarna, in 1961, tankers van al 33.600 BRT werden gebouwd, maar de vrachtschepen nog steeds een volume hadden van ongeveer tienduizend BRT.

Dit volumeverschil tussen scheepsklassen, en met name tussen tankers en de andere scheepsoorten, zou in de loop van de onderzoeksperiode gestaagd toenemen. Het kan dus zo zijn dat een scheepswerf gedurende de jaren vijftig in het grote bouwsegment zat, maar als het volume van de door die werf gebouwde schepen niet toeneemt, kan deze werf gedurende de jaren zestig wegzakken naar het middensegment.

De Nederlandse werven

Onderaan deze bladzijde is een tabel ingevoegd waarin alle Nederlandse werven zichtbaar zijn die zijn opgenomen binnen de dataset op basis van de *Lloyd's Register of Shipping*. Binnen de werf zijn vier tijdsperiodes opgenomen: 1956 tot 1960, 1961 tot 1965, 1966 tot 1970 en 1971 tot 1974. Binnen elk van de vier tijdvakken hebben de werven, zover de gegevens dit toestaan, een van de drie eerder besproken labels gekregen. Daarbij is er nog sprake van een vierde tussenliggende quasi-label, namelijk het 'midden-groot' segment. Dit label is alleen van toepassing op de Verolme werven in Rozenburg en Alblasterdam. De reden hiervoor is dat deze werven gedurende één tijdvak schepen fabriceerden met volumenmaten die onder de hun bouwcapaciteiten zaten. Bij de Verolme werf in Rozenburg viel dit bijvoorbeeld samen met de aanleg en het in gebruik nemen van een nieuw, supergroot droogdok voor

Holding	Werfnaam	1956-1960	1961-1965	1966-1970	1971-1974
N.V. Van der Giessen-De Noord	N.V. Werf "De Noord"	Midden	Midden/Klein	Klein	Klein
	N.V. C. Van der Giessen & Zonen's				
	Scheepswerven	Groot	Midden/Groot	Midden	Midden
Smit Kinderdijk V.O.F.*	Smit, L., & Zoon, N.V. Scheeps- en Werktuigbouw	Klein	Klein	/	/
	Smits, J. & K., Scheepswerven	Klein	Klein	Midden/Klein	Midden/Klein
N.V. Werf Gusto*	N.V. Werf Gusto (Schiedam)	Midden	Midden/Klein	Midden/Klein	Midden/Klein
	N.V. Werf Gusto (Slikkerveer) ¹	/	Klein	/	/
N.V. Rotterdamsche Droogdok Maatschappij	N.V. Rotterdamsche Droogdok Maatschappij	Groot	Midden/Groot	Midden/Groot	Groot
N.V. Wilton-Fijenoord Dok-en Werfmaatschappij	N.V. Wilton-Fijenoord Dok- en Werfmaatschappij	Groot	Groot	Midden/Groot	Midden/Klein
Verolme Verenigde Scheepswerven	Verolme Dok- en Scheepsbouw Maatschappij, N.V.	Groot	Groot	Midden-Groot/Groot	Groot
	Verolme Scheepswerf Alblasterdam, N.V.	Midden-Groot/Groot	Groot	Midden-Groot/Groot	Midden
	Verolme Scheepswerf Heusden, N.V.	Midden	Midden/Klein	Midden/Klein	Midden/Klein
Nederlandsche Dok & Scheepsbouw Maatschappij, V.O.F.	Nederlandsche Dok & Scheepsbouw Maatschappij, V.O.F.	Groot	Groot	Groot	Groot
De Schelde, N.V.	De Schelde, N.V.	Midden/Groot	Midden/Groot	Midden	Midden/Klein
NV Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr.	NV Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr.	Midden/Groot	Midden	Midden/Klein	Midden/Klein

*Werven vooral gericht op de bouw van niet zeegaande schepen of baggerinstallaties.

¹Voor de Gusto Slikkerveer werf waren er maar vier vaartuigen opgenomen in de registerboeken van Lloyd's

⁶² Lloyds Register of Shipping 1960-1961.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

de bouw van mammoettankers.⁶³ Hierdoor kon er tijdelijk niet bij de Rozenburg werf in het grootste segment van tankers gebouwd worden: een zelfopgelegde bouwstop in verband met een infrastructurele uitbreiding.

Afgaande op de tabel kan men een aantal verschuivingen observeren. Volgens de werken van De Voogd en Van der Velden kan er traditioneel gesproken worden over zeven grote werven, ook wel de ‘zeven zusters’ geheten, binnen de Nederlandse scheepsbouw, namelijk: Van der Giessen-De Noord NV, de NDSM, de RDM, Koninklijke Maatschappij De Schelde, Verolme Verenigde Scheepswerven, Wilton-Feijenoord en de werf van P. Smit Jr. (gezamenlijk eigendom van de RDM en Wilton-Feijenoord).⁶⁴ De tabel laat zien dat in het eerste tijdvak, 1956 tot 1960, bijna alle zeven ‘zusters’ in het grote scheepsbouwsegment werkten. Tweé uitzonderingen hierop zijn de De Schelde werf en de P. Smit Jr. werf; deze werven bouwden op de grens van het midden- en grote bouwsegment. De twee werven die niet tot de zeven zusters gerekend werden, de Smit Kinderdijk en Gusto NV werven, bouwden wel in het lagere bouwsegment. De Verolme Scheepswerf Heusden en de voormalige werf De Noord bouwden eveneens in het middensegment, maar zij waren onderdeel van een holding welke zich wel in het grote bouwsegment bevonden.

Er beginnen al segmentverschuivingen plaats te vinden als men kijkt naar het volgende tijdvak, 1961 tot 1965. Wilton-Feijenoord, Verolme, de NDSM en De Schelde bleven binnen hetzelfde segment als het voorgaande tijdvak. De Verolme werf in Alblasserdam trad zelfs toe tot het grote bouwsegment. Daartegenover zakten de werven Van der Giessen-De Noord, de RDM en de werf van P. Smit Jr. een segment terug. De werven van Gusto NV zakten lichtelijk. De werven van Smit Kinderdijk bleven onveranderd in het kleinste bouwsegment. Het tijdvak daarop, 1966 tot 1970, bracht meer segmentverschuivingen met zich mee. Door de het aanleggen van het nieuwe superdroogdok betrad de Verolme werf te Rozenburg de eerder benoemde bouwperiode van onderbenutting. Het was tijdelijk niet mogelijk om mammoettankers te bouwen. Deze tankerbouwstop speelde hoofdzakelijk in de jaren 1967 en 1968: in 1969 was de bouw van mammoettankers hervat en waren er op het einde van datzelfde jaar al twee nieuwe tankers afgeleverd. De NDSM-werf, in 1968 gefuseerd met Verolme Verenigde Scheepswerven, bleef ook in dit tijdvak binnen het grote bouwsegment.⁶⁵ De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij was in dit tijdvak gestabiliseerd op de grens tussen het midden- en grote bouwsegment.

⁶³ Nils Lewan, “West European Shipbuilding: An Industry in Transition from the Geographer’s Point of View”, *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography* 55, nr. 2 (1973): 146.

⁶⁴ Velden, “The Dutch shipbuilding industry,” 225.

Voogd, “Shipbuilding in West-Germany, Netherlands”, 65.

⁶⁵ J. Barendregt, “Industriepolitiek; honderd jaar overheidsbeleid in vogelvlucht” (Vrije Universiteit, Faculteit der Economische Wetenschappen en Econometrie, 1992), 20.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

De overige vier ‘zusters’ ondervonden een soortgelijke relatieve achteruitgang veelal niet binnen dit tijdvak. De werven Van der Giessen-De Noord, Wilton-Feijenoord, De Schelde en P. Smit Jr., daalden geleidelijk op de bouwladder. Deze vier werven bevonden zich nu in het middensegment of stonden op de drempel van het kleine bouwsegment. Opvallend genoeg begon de Smit V.O.F.-scheepswerf in Kinderdijk grotere vaartuigen te bouwen in deze periode. Desalniettemin had Smit Kinderdijk V.O.F. zich nu volledig op de bouw van baggerinstallaties en -vaartuigen toegelegd, waardoor er geen traditionele zeegaande schepen meer in productie waren. Eenzelfde verschuiving vond ook plaats bij de Gusto werf: er was geen sprake meer van een relatieve volumeachteruitgang, maar zij waren ook afgestapt van de bouw van traditionele vrachtschepen. Men kan zelfs stellen dat deze twee werven niet noemenswaardig meer waren binnen de bouw van zeegaande schepen.

Het laatste tijdvak, 1971 tot 1974, wordt gekenmerkt door een stabilisatie van de werven binnen een bepaald bouwsegment. De werven van Verolme Verenigde Scheepswerven zijn, ten opzichte van het vorige tijdvak, bijna onveranderd gebleven. Waarbij alleen de Verolme Scheepswerf te Alblasserdam is afgegleden naar het middensegment. De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, ondanks diens eerdere dip, en de NDSM zijn onderdeel gebleven van het grote bouwsegment. De werf Van der Giessen-De Noord en de werf P. Smit Jr. zijn gestabiliseerd in het midden- en kleine bouwsegment. Wilton-Feijenoord en de Koninklijke De Schelde zijn nog wel lichtelijk gezakt, waardoor zijn op de grens tussen het midden en kleine segment zijn beland. Gusto en Smit Kinderdijk V.O.F. zijn eveneens gelijk gebleven, maar zoals eerder is vermeld waren zij van de bouw van zeegaande schepen afgestapt.

Deze classificatie van de Nederlandse scheepswerven door de onderzoeksperiode heen, leent zich voor twee belangrijke observaties. Ten eerste, als aan de hand van het werknemersaantal gekeken wordt naar het presteren van de zogenoemde ‘Zeven Zusters’, dan blijven zij gedurende de gehele onderzoeksperiode relatief gezien stabiel. Dit was 54,1 procent (29.122) van het totaal aantal werknemers in de Nederlandse scheepsbouw in het jaar 1958 en 54,5 procent (23.355) in het jaar 1967.⁶⁶ Het laat tevens zien dat de Nederlandse scheepsbouw qua werknemers begon in te krimpen. Aan de hand van deze werkwijze zou de eerder besproken definitie van een “*Groß-Werfe*” gedurende de gehele onderzoeksperiode standhouden. Er wordt echter een ander beeld geschilderd als er gekeken wordt naar de volume-inhoud van de schepen die deze werven fabriceerden. Het klopt dat de Zeven Zusters in de periode van 1956 tot 1960 bijna allemaal in het grote bouwsegment werkten, maar dit hield niet stand. Alleen de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, de Nederlandsche Dok & scheepsbouw Maatschappij en de Rozenburg werf van Verolme Verenigde Scheepswerven bleven in

⁶⁶ Velden, “The Dutch shipbuilding industry,” 226.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

het grootste bouwsegment gedurende de onderzoeksperiode. De overige vier zusters zakten weg naar de het midden- of kleine bouwsegment. Een werf is daarom niet statisch en vervaardigt niet permanent schepen in één relatief bouwsegment.

Een tweede observatie is dat niet alle werven die in de eerste instantie voor het beantwoorden van het vraagstuk zijn gekozen even bruikbaar zullen zijn voor dit onderzoek. De werven van N.V. Werf Gusto en Smit Kinderdijk V.O.F. bleven gedurende de onderzoeksperiode in het lagere midden en kleine bouwsegment bouwen. Belangrijker voor dit onderzoek is het feit dat deze werven halverwege de jaren zestig in zijn geheel stopten met de bouw van zeegaande schepen. Om deze reden zal in er binnen het verdere onderzoek minder aandacht worden besteed aan deze twee werven en zal er meer worden ingegaan op de eerder besproken Zeven Zuster, omdat deze werven wel de gehele onderzoeksperiode zeegaande schepen vervaardigden.

De Zweedse werven

Zoals in de inleiding is vermeld, zijn er in totaal vijf Zweedse werven binnen de database opgenomen. Deze werven zijn: Eriksberg, Götaverken en Lindholmens te Gotenburg, Öresundvarvet te Landskrona en Falkenbergs in de gelijknamige plaats. Hieronder staat de tabel afgebeeld waarin de classificatie van de Zweedse werven gedurende de onderzoeksperiode staat weergegeven. De tijdsindeling en de tonnagevoorwaarden voor deze labels zijn hetzelfde als degene die bij de Nederlandse classificatie zijn gehanteerd.

Werfnaam	1956-1960	1961-1965	1966-1970	1971-1974
Öresundvarvet AKT.	Groot	Groot	Groot	Midden-Groot
Eriksbergs Mekaniska Verkstads Aktiebolag	Groot	Groot	Midden/Groot	Groot
Götaverken, Aktiebolaget	Groot	Groot	Groot	Groot
A/B Lindholmens Varv	Midden/Groot	Midden	Midden/Klein	Midden*
Falkenbergs Varv. A.B	Klein	Klein	Klein	Klein

Classificatie opgesteld aan de hand van de database.

**De Lindholmens-werf was vanaf 1971 geïntegreerd in de nabijgelegen Eriksberg-werf*

Afgaande op de bovenstaande tabel kunnen er in de loop van de onderzoeksperiode een aantal ontwikkelingen worden geconstateerd. In het tijdvak 1956 tot 1960 bouwt het merendeel van de Zweedse werven in het grote bouwsegment. De Öresundvarvet, Eriksberg en Götaverken bouwden gedurende dit tijdvak, op een aantal uitzonderingen na, bijna exclusief in het grote bouwsegment. De Lindholmens-werf bouwde op de rand van het grote en middensegment. Zo waren de reguliere vrachtschepen met volume van ongeveer 8.500 BRT voor die tijd groot. Desalniettemin bouwden de Falkenbergs werf deze schepen ook met een volume van 1.800 tot 4.000 BRT, zo ook tankers van 12.000 BRT; deze volumematen waren karakteriserend voor het middensegment.⁶⁷

⁶⁷ Lloyds Register of Shipping 1960-1961.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Van de vijf Zweedse werven die binnen de bron zijn opgenomen, bouwde alleen de Falkenbergs werf in het kleine bouwsegment. Sterker nog, gedurende de hele onderzoeksperiode blijft deze werf onveranderd in het kleine bouwsegment bouwen. Als er nader naar de bron wordt gekeken wordt duidelijk dat het gebouwde tonnage per schip gedurende de hele onderzoeksperiode hetzelfde blijft: deze zijn consistent tussen de 500 BRT en 1.600 BRT. Er was maar één schip dat buiten deze BRT-marges viel: de chemische tanker Thuntank 1 van 2.600 BRT.⁶⁸ De Falkenbergs werf bouwde hoofdzakelijk (chemische) tankers, reguliere vrachtschepen en vissersboten. Het volume per individueel schip en onderzocht fotomateriaal laat echter zien dat al deze schepen, zonder uitzondering, bedoeld waren voor de kustvaart. Omdat dit scriptie-onderzoek gericht is op de concurrentie binnen de West-Europese zeegaande scheepsbouw zal de Falkenbergs werf in het verloop van dit hoofdstuk niet uitvoerig worden behandeld.



Afbeelding 2a. Ter ondersteuning: een foto van de Chemicaliëntanker Thuntank 1, gebouwd door de Falkenbergs werf. Let op de geringe omvang van het schip⁶⁹

Het volgende tijdvak, 1961 tot 1965, laat zeer weinig verschuivingen zien bij de Zweedse werven. De enige verandering is het feit dat de Linholmens werf definitief uit het grote bouwsegment is gegleden. Dit is te danken aan het feit dat het tonnage van de schepen die Linholmens in deze periode bouwden, hetzelfde is als het voorgaande tijdvak. Dit is te zien aan het feit dat in beiden tijdvakken het gemiddelde volume van de reguliere vrachtschepen rond de 8.500 BRT is blijven steken. Een uitzondering hierop is de voor een Noorse reder gebouwde bulkcarrier Mai Bente (1963) van

⁶⁸ Lloyds Register of Shipping 1974-1975.

⁶⁹ "THUNTANK 1 - Ships Nostalgia Gallery", geraadpleegd 22 mei 2019, <https://www.shipsnostalgia.com/gallery/showphoto.php?photo=558345&nojs=1>.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

ongeveer 20.600 BRT. De overige drie werven zijn wel in zekere mate met de volumetoename meegegroeid.⁷⁰

Het tijdvak 1966 tot 1970 brengt verdere veranderingen met zich mee. Omdat de Lindholmens-werf nog telkens hetzelfde volume per schip aanhoudt als in de voorgaande twee tijdvakken, is deze nu op de grens van het midden- en kleine bouwsegment terecht gekomen. De reguliere vrachtschepen zijn nog rond de 9.000 BRT en de tankers rond de 10.500 BRT. Omdat deze tankers in de jaren 1967 en 1968 waren vervaardigd, kunnen zij als klein worden beschouwd. De Götaverken-werf bouwden bijvoorbeeld al tankers van 68.000 BRT en eenzelfde ontwikkeling is in het vorige hoofdstuk bij Verolme Verenigde Scheepswerven waar genomen. Opvallend is dat de Eriksberg-werf, als enige van de drie “grote” Zweedse werven, in dit tijdvak is afgegleden naar de grens tussen het grote- en middensegment. Met tankers van tussen de 53.000 BRT en 70.000 BRT, bouwde Eriksberg zeker in het grote bouwsegment.⁷¹ Hetzelfde kan met zekere mate gesteld worden over de bulkcarriers met zo’n 30.000 BRT: met deze inhouden behoorden zij tot de volumetop van hun scheepstype. Daarentegen bestond het merendeel van de bestellingen uit vracht- en tankers met een destijds ondermaats volume: vrachtschepen van ongeveer 6.000 BRT en tankers van 15.000 BRT.⁷² De Götaverken-werf had dit soort bestellingen niet en bleef binnen deze periode in zijn geheel in het grote bouwsegment opereren.

Het laatste tijdvak, van 1971 tot 1974, bevat een van de opvallendste Zweedse verschuivingen van de gehele onderzoeksperiode. Waar de Lindholmens-werf eerst naar de grens tussen het midden- en kleine bouwsegment was weggezakt, was het vanaf het jaar 1970 weer opgeklommen naar het middensegment. Dit werd veroorzaakt door het feit dat de Lindholmens-werf vanaf 1968 een serie van elf grote vistransportschepen bouwden voor de Sovjet-Unie. Deze schepen waren met hun 9.800 BRT vrij groot binnen hun scheepsklasse. Dit waren echter de laatste schepen die Lindholmens-werf als een onafhankelijk bedrijf bouwde: in 1971 was de werf overgenomen door Eriksbergs Mekaniska Verkstad, waar het zou dienen als een sectiewerf voor de bouw van grotere schepen elders. Een vergelijkbaar lot wat de Verolme werf te Heusden dreigde te bevalen.

⁷⁰ Lloyds Register of Shipping 1960-1961, 62-63, 64-65, 66-67, 68-69, 70-71 en 74-75.

⁷¹ Lloyds Register of Shipping 1966-1967, 68-69, 70-71 en 74-75.

⁷² Lloyds Register of Shipping 1960-1961, 62-63, 64-65, 66-67, 68-69, 70-71 en 74-75.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Wat eveneens opvalt is het feit dat de Öresundvarvet het tussenlabel 'midden-groot' heeft verkregen in het laatste tijdvak. Dit is omdat deze werf vanaf 1970 een nieuwe niche omarmde, namelijk de bouw van bulk en tanker hybridenschepen (ore-bulk-oil carrier, ofwel OBO). Deze schepen waren in staat om aardolie en bulkgoederen te vervoeren. Deze schepen waren ongeveer 55.000 BRT.⁷³ Aangezien de destijdse mammoettankers ruim 100.000+ BRT van omvang waren, betekende dit in theorie dat deze OBO's als olietankers niet de grootste waren. Het zou foutief zijn om deze schepen anders te zien dan een nieuw type schip, maar mede door de ambiguïteit die een OBO met zich meebrengt is besloten om Öresundvarvet hiervoor het tussenlabel toe te bedelen.



Afbeelding 2b. Foto van de 'Bulk Oil Carrier' Dagfred (1972) van 54.700 BRT, gebouwd voor een Noorse reder te Oslo.⁷⁴

De Eriksberg-werf is qua bouwsegment, ten opzichte van het voorgaande tijdvak, stabiel gebleven. Deze werf bleef hoofdzakelijk tankers fabriceren. Deze individuele tankers wisselden sterk qua volume. In het laatste tijdvak werden er drieëndertig zeegaande schepen bij de Eriksberg-werf vervaardigd: negentien hiervan waren (chemische) tankers met een volume van ongeveer 15.000 BRT, wat betekent dat ze op de rand van het kleine en middenbouwsegment zaten. Desalniettemin waren er ook dertien schepen, hoofdzakelijk tankers en bulk/olie hybriden, welke een volume hadden van tussen de 60.000 BRT en 90.000 BRT. Drie van deze schepen, de tankers Marão, Montemuro en het

⁷³ Lloyds Register of Shipping 1974-1975.

⁷⁴ rogerml, mv DAGFRED - 1972 Øresundsvaret, John P Pedersen & Søn AS, Oslo, 27 maart 2012, photo, 27 maart 2012, <https://www.flickr.com/photos/rogerml/7025789569/>.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

hybridenschip Næss Viking, waren niet in hun geheel door de eigenlijke Eriksberg-werf gebouwd.⁷⁵ Bepaalde secties waren door de Lindholmens geleverd, welke vanaf diens integratie in 1971 fungeerde als een sectiewerf. Wat opvalt is het feit dat de Eriksberg-werf geen mammoettankers van meer dan honderdduizend BRT binnen de onderzoeksperiode vervaardigden, terwijl de bronnen doen vermoeden dat dit gebruikelijk was voor werven van deze omvang. Een uitzondering hierop is de bouw van de erts- en oliedrager Svealand (1973). Deze had een volume van 152.000 BRT en was hiermee het schip met het grootste volume dat binnen de bron is opgenomen.⁷⁶

De Götaverken-werf was hiermee dus de enigste Zweedse scheepsbouwer die binnen de onderzoeksperiode mammoettankers met een inhoud van 100.000+ BRT fabriceerde. Net als bij Verolme Verenigde Scheepswerven begon dit soort schepen vanaf 1969 gebouwd te worden. In de periode 1970 tot 1974 waren acht van de in totaal achttien geproduceerde schepen, mammoettankers met een inhoud van 100.000+ BRT. Eveneens waren er ook twee erts- en oliedragers, de zusterschepen Alva Bay en Alva Sea, die ook een inhoud van 120.000 BRT hadden. De overige acht afgebouwde schepen waren allen hybridenschepen voor olie-, erts- en bulkvervoer, met een inhoud van ongeveer 55.000 BRT.⁷⁷ De Götaverken bleven met het afleveren van dit soort schepen onbetwist binnen het grote bouwsegment.

De West-Duitse werven

Zoals in de inleiding is vermeld, zijn er in totaal vijf West-Duitse werven binnen de bron opgenomen. Deze werven zijn: de A.G. Weser werven en Bremer Vulkan nabij Bremen, A.G. Blohm & Voss bij Hamburg, Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft te Flensburg en de Jos. L. Meyer werf te Papenburg aan der Ems.

Holding	Werfnaam	1956-1960	1961-1965	1966-1970	1971-1974
A.G. Weser	A.G. Weser Bremen	Groot	Groot	Groot	Groot
	A.G. Weser Bremerhaven	Midden	Midden	Midden	Midden
	A.G. Blohm & Voss	Midden/Groot	Midden/Groot	Midden/Groot	Groot
	Bremer Vulkan	Groot	Groot	Midden/Groot	Groot
	Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft	Groot	Midden/groot	Midden	Midden
	Jos. L. Meyer	Klein	Klein	Klein	Midden/Klein

Classificatie opgesteld aan de hand van de bron.

Afgaande op de bovenstaande indeling is te zien dat vier werven gedurende de jaren vijftig in het grote bouwsegment opereerde, namelijk: de A.G. Weser werf te Bremen, A.G. Blohm & Voss, Bremer Vulkan en de Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft. Als dit wordt vergeleken met de theorie in het artikel van

⁷⁵ Lloyds Register of Shipping 1974-1975.

⁷⁶ Lloyds Register of Shipping 1974-1975.

⁷⁷ Lloyds Register of Shipping 1970-1971 en 74-75.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

De Voogd over de zogenoemde Grosswerfte, is er een zekere overlap waar te nemen. De Voogd identificeert namelijk al de werven die binnen de tabel in het grote segment bouwde als Grosswerfte. Een uitzondering hierop is de Flensburger-werf, welke buiten zijn definitie valt.⁷⁸ Dit laat wederom zien dat de definitie van De Voogd voor een grote werf te statisch en daardoor onhanteerbaar is binnen dit onderzoek. De Flensburger werf bouwde aanvankelijk schepen met een vergelijkbaar volume als Bremer Vulkan, tussen de 8.000 BRT en 10.000 BRT, maar wordt vooralsnog niet tot de 'grote werven' gerekend.

De Jos. L. Meyer werf kan daarentegen met volle zekerheid in het kleine bouwsegment geschaard worden. Dit kan vastgesteld worden omdat deze werf net als de Falkenbergs werf in Zweden hoofdzakelijk kustvaarders, zowel de tanker- als vrachtvariant, van tussen de 500 BRT en 2.000 BRT vervaardigden. De Meyer werf diversifieerde in de loop van de jaren zestig ook in andere soorten schepen, zoals: loodstenderschepen, kleine tankers voor vloeibaar gas en, waar deze werf vandaag de dag nog steeds is in gespecialiseerd, veerponten en cruiseschepen.⁷⁹ Opvallend hieraan is dat veertien van de achtentachtig, ofwel 16 procent, van de door Jos. L. Meyer gebouwde schepen bedoeld waren voor Scandinavische klanten.⁸⁰ Dit is een verassend hoog percentage voor een scheepsmarktsegment dat, zoals al aangetoond, normaliter hermetisch op slot zat voor niet-Scandinavische werven. Niettemin zal de Jos. L. Meyer werf in het vervolg van deze paragraaf niet veelvuldig aan bod komen, omdat zij hoofdzakelijk niet-zeegaande schepen vervaardigen. De net aangestipte productie informatie zal echter in hoofdstuk drie wel weer worden aangehaald als de intra-Europese concurrentie wordt gemeten.

Door het classificeren van de scheepswerven van de drie casuslanden is er nu een beeld geschetst wat de relatieve positie was van deze werven binnen de scheepsbouw in de loop van de gehele onderzoeksperiode. De volgende stap is het verklaren van de waargenomen verschuivingen die de individuele werven meemaakten. Dit wordt in de volgende drie hoofdstukken gedaan.

⁷⁸ Voogd, "Shipbuilding in West-Germany, Netherlands", 64.

⁷⁹ Lloyds Register of Shipping 1960-1961, 62-63, 64-65, 66-67, 68-69, 70-71 en 74-75.

⁸⁰ Ibid.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

De Nederlandse scheepsbouw in de periode 1956 tot 1974: een industriële sector in transitie.

Het woelen van de Nederlandse scheepsbouw: observaties en mogelijke verklaringen.

In het eerste hoofdstuk is duidelijk naar voren gekomen dat het noemer “*Groß-Werfe*” niet zo statisch is als de literatuur doet voorkomen. De Nederlandse werven waren wel degelijk onderhevig aan segmentschommelingen gedurende de onderzoeksperiode. Het is nu de vraag waarom deze veranderingen überhaupt plaatsvonden en welke invloed buitenlandse werven hierop hadden. Om deze vraag te beantwoorden zal eerst worden gekeken naar de drie grote Nederlandse werven: Verolme, de RDM en de NDSM. Deze bleven relatief gezien in het grote segment bouwen, dus is het interessant om eerst deze aan te pakken. Daarna zal gekeken worden naar de vier zusters die wel een relatieve daling meemaakten. Gusto en Smit Kinderdijk zullen, ondanks de latere afwezigheid van zeegaande schepen, sporadisch worden behandeld.

Gedurende de verlengde onderzoeksperiode, 1956 tot 1974, zijn er 503 vaartuigen afgebouwd door de negen Nederlandse werven die zijn opgenomen binnen de bron. In tabel 2A is een onderverdeling te zien van hoeveel vaartuigen er per jaar zijn gebouwd. Aan deze tabel is af te lezen dat er in de tweede helft van de jaren vijftig een stijgende lijn is met de hoeveelheid gebouwde vaartuigen per jaar. Dit is een voortzetting van de trend die al voor de onderzoeksperiode gaande was.⁸² Volgens een krantenartikel van januari 1960 waren er in het vierde kwartaal van 1959 in totaal 152 vaartuigen in aanbouw bij alle Nederlandse bedrijven in de maritieme sector; 101 bedrijven in totaal.⁸³ Dit betekent dat een derde van de destijds in Nederland gebouwde schepen afkomstig was uit de negen uitgelichte werven. In hetzelfde krantenartikel komt naar voren dat in de gehele wereld (met de communistische landen daargelaten) 1.429 schepen gedurende het vierde kwartaal van 1959 in aanbouw waren, ofwel

Tabel 2A		
Jaar	Scheepsaantal ⁸¹	
	1956	24
	1957	38
	1958	35
	1959	46
	1960	41
	1961	32
	1962	36
	1963	31
	1964	19
	1965	26
	1966	24
	1967	24
	1968	24
	1969	20
	1970	17
	1971	18
	1972	21
	1973	21
	1974	2*
Bouwjaar onduidelijk		4
Totaal:		503

⁸¹ Lloyds Register of Shipping 1960-1961, 62-63, 64-65, 66-67, 68-69, 70-71.

⁸² Roland Levering e.a., “Continuity and change in interorganizational project practices: The Dutch shipbuilding industry, 1950–2010”, *International Journal of Project Management* 31, nr. 5 (1 juli 2013): 740.

⁸³ “Nederland weer op vijfde plaats als wereldscheepsbouwnatie - Japan en Zweden hebben in 1959 hun aandeel sterk vergroot”, *Nieuwe Schiedamsche Courant*, 28 januari 1960, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker Velden, “The Dutch shipbuilding industry, 1950-2012”, 226.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

10,6 procent van het wereldtotaal was bij Nederlandse werven in aanbouw.⁸⁴

Na deze piek qua hoeveelheid afgebouwde schepen in 1959 begon er een sterke daling die zich gedurende de hele onderzoeksperiode zou voortzetten. In 1964, maar een half decennium later, was het aantal geproduceerde vaartuigen gehalveerd; van 46 naar 19. Hierna zou er een tijdelijke opleving en stabilisatie van rond de twintig afgebouwde schepen per jaar plaatsvinden, maar de absolute productieaantallen van 1959 werden binnen de onderzoeksperiode niet meer geëvenaard.

Er ontstaat een ander beeld als men kijkt naar de afgeleverde bruto registerton voor elk individueel jaar. Net als bij het absolute aantal afgebouwde schepen, was er gedurende de jaren vijftig sprake van een sterke toename van het gebouwde scheepsvolume. Zoals in tabel 2B is af te lezen was er in de periode van 1956 tot 1959 zelfs sprake van een verdubbelding van het totaal gebouwde scheepsvolume in de negen uitgelichte werven; van 274.000 BRT naar 567.000 BRT. Bij het nalezen van het vierde kwartaal report van 1959 wordt duidelijk dat gedurende dat kwartaal 744.918 BRT bij Nederlandse werven in aanbouw was.⁸⁶ Als dit vergeleken wordt met het gebouwde scheepsvolume in de jaren 1959 en 1960, dan valt te concluderen dat de negen uitgelichte werven met een derde van het totaal gebouwde schepen goed waren voor ongeveer zestig procent van het gebouwde scheepsvolume. Deze schepen waren, zoals het eerder besproken classificatiemodel al aantoonde, bovengemiddeld groot en behorende tot het grote bouwsegment.

Tabel 2B		
Jaar	Scheepsvolume in BRT ⁸⁵	Volume van Tankers in BRT
1956	274.352	172.186
1957	360.145	172.365
1958	386.757	221.946
1959	567.101	413.132
1960	411.300	250.839
1961	379.169	227.110
1962	369.094	193.285
1963	387.773	153.220
1964	158.482	30.000
1965	112.954	11.800
1966	212.781	130.964
1967	253.634	120.547
1968	190.361	95.185
1969	545.994	463.558
1970	329.318	231.737
1971	587.884	464.873
1972	636.444	464.284
1973	874.570	727.412
1974	118.407*	117.536*
Bouwjaar onduidelijk	28.464	
Totaal	7.184.984	4.661.979

⁸⁴ "Nederland weer op vijfde plaats".

⁸⁵ Lloyds Register of Shipping 1960-1961, 62-63, 64-65, 66-67, 68-69, 70-71.

⁸⁶ "Nederland weer op vijfde plaats".

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Net als de tabel 2A over het aantal afgebouwde schepen aantoonde, laat tabel 2C zien dat naast die daling er ook een volumedaling in werking trad na 1959. Wat wel opmerkelijk is, is het feit dat het gemiddelde volume per afgeleverd vaartuig pas vanaf 1964 sterk daalde. Niet direct in 1960 zoals tabel 2A en B doen vermoeden, waarbij het laagste volumegemiddelde pas in 1965 werd bereikt.

Daarentegen kan wel gesteld worden dat deze daling, ondanks diens vertraging, veel drastischer was dan de daling van het totale volume en aantal gebouwde schepen. In maar twee jaar tijd daalde het gemiddelde Nederlandse scheepsvolume met 65,7 procent.

De verklaring voor deze plotselinge daling kan gevonden worden binnen de database. In het 1965 werd er maar één tankerschip geproduceerd door de negen uitgelichte Nederlandse werven. Deze ene tanker was de Harry C. Webb van ongeveer 11.800 BRT, gebouwd door de Verolme werf te Rozenburg. Dit schip was geeneens een traditionele tanker, maar een zogenoemde chemicaliëntanker. Omdat tankers in de periode 1956-1965 de grootste volumegroei hadden van alle scheepsoorten, is het logisch dat het wegvallen van deze schepen een sterk verlaagd gemiddelde veroorzaakt. Maar waarom werden er halverwege de jaren zestig bijna geen tankers meer gebouwd en waar werden deze bestellingen wel geplaatst?

Tabel 2C		
Jaar	Gemiddeld Scheepsvolume in BRT	Gemiddeld scheepsvolume zonder tankers
1956	11.431	7.845
1957	9.478	7.185
1958	11.050	8.644
1959	12.323	8.581
1960	10.031	8.279
1961	11.849	8.680
1962	10.252	6.252
1963	12.508	8.996
1964	8.341	7.485
1965	4.344	4.043
1966	8.866	4.688
1967	10.568	8.976
1968	7.931	4.748
1969	27.299	4.681
1970	19.371	6.505
1971	32.660	8.787
1972	30.307	11.378
1973	41.646	16.163
1974	59.204*	*
Bouwjaar onduidelijk	7.116	

Tankerstop en verdwijnen van bestellingen: terugval te midden van de jaren zestig

Deze tankerbouwstop kan verklaard worden door de samenkomst van drie gerelateerde fenomenen: één, het tijdelijk wegvallen van de Scandinavische markt voor Nederlandse werven. Tweé, een explosieve loonstijging voor de Nederlandse arbeiders in de periode 1963-1965.⁸⁷ Het derde en laatste punt is een logisch gevolg van punt twee; het verdwijnen van bestellingen naar buitenlandse werven. Deze paragraaf zal daarom vooral ingaan op de daling die Nederlandse scheepsbouw in de periode 1960-1965 meemaakte.

Het tijdelijk wegvallen van de Scandinavische markt voor de Nederlandse werven lag niet enkel aan loonontwikkelingen in Nederland, als aan een politiek beleid binnen de Scandinavische landen. Uit de database blijkt dat Noorse rederijen, na diens Nederlandse en Britse tegenhangers, de grootste

⁸⁷ Barendregt, "Industriepolitiek; honderd jaar overheidsbeleid in vogelvlucht", 19.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

afnemers waren van in Nederland gebouwde tankers. Bij de NDSM-werf werden er bijvoorbeeld tien tankers tussen 1956 en 1960 besteld door Noorse rederijen. Ook de Verolme werf in Rozenburg bouwde een drietal tankers voor de Noorse markt.⁸⁸ Vanaf 1961 verdwenen deze Noorse bestellingen bijna volledig en Verolme Rozenburg leverde diens laatste Noorse tanker in 1964 af.⁸⁹ Nederlandse werven zouden de gehele jaren zestig niet meer voor Noorse reders bouwen. Pas in 1973, bijna tien jaar later, zou weer een in Nederland gebouwde tanker onder Noorse vlag varen: de door Verolme Rozenburg gebouwde mammoettanker Staland van 127.500 BRT. Dit wegvallen van de Noorse reders was vooral prijs-gerelateerd en deze bestellingen verdwenen daardoor richting Japan, maar ook naar Zweden. In een krantenartikel van april 1964 wordt een toespraak van de heer C. Verolme over ditzelfde onderwerp geparafraseerd. In deze toespraak stelt hij dat: “[...] met deze tanker [de tanker Mosli] het aantal opdrachten uit Scandinavië was uitgeput mede als gevolg van de scherpe concurrentie door Zweedse en Japanse werven.”⁹⁰ Het is onbekend hoeveel bestellingen hierdoor precies verloren zijn gegaan, maar aan de hand van dergelijke berichtgevingen wordt wel duidelijk dat dit wel degelijk significante gevolgen had voor de Nederlandse scheepsbouw in het grote segment.

Niet alleen de Noorse markt sloot zich af voor de Nederlandse scheepsnieuwbouw. Zweden, zoals eerder gesteld een van de sterkste scheepsbouwlanden gedurende de onderzoeksperiode, sloot diens markt ook af voor de Nederlandse werven.⁹¹ Deze afsluiting had mede te maken met het feit dat er een bijzonder sterke verticale integratie bestond tussen de rederijen en scheepswerven binnen Zweden.⁹² Dergelijke verticale integratie kwam gedurende de onderzoeksperiode niet in Nederland voor. Het was waarschijnlijk deze diepgaande integratie wat er mede toe leed dat vanaf 1 januari 1964 nieuwe tarieven in Zweden werden geheven op alle geïmporteerde buitenlandse scheepsnieuwbouw.⁹³ Dit zou tot gevolg hebben dat de Zweedse scheepsbouw voorlopig beschermd zou zijn tegen het wegvallen van de binnenlandse markt door internationale concurrentie.

Deze nieuwe tarieven werkten waarschijnlijk met terugwerkende kracht. Dat wil dus zeggen dat deze prijstoenamen ook gold voor schepen die, op het moment van in werking treden van de tarieven, voor Zweedse rederijen in aanbouw waren bij Nederlandse werven. Dit vermoeden wordt gewekt door het feit dat de NDSM-werf tweééhonderdduizend gulden, bovenop de afgesproken

⁸⁸ Lloyds Register of Shipping 1960-1961.

⁸⁹ “Verolme kan niet meer op tegen Scandinavische werven - Laatste Noorse schip overgedragen”, *Nieuwe Schiedamsche Courant*, 1 april 1964, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

⁹⁰ “Verolme kan niet meer op tegen Scandinavische werven - Laatste Noorse schip overgedragen”.

⁹¹ Rene Taudal Poulsen en Henrik Sornn-Friese, “Downfall delayed: Danish shipbuilding and industrial dislocation”, *Business History* 53, nr. 4 (juli 2011): 560.

⁹² Hans Olov Sjögren, Thomas Taro Lennerfors, en René Taudal Poulsen, “The Transformation of Swedish Shipping, 1970-2010”, *Business History Review* 86, nr. 3 (2012): 417.

⁹³ “Cheque overhandigd - Twee ton voor personeel van werf NDSM”, *Het Vrije Volk*, 28 december 1963, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

tweeëndertigmiljoen, cadeau kreeg van de Zweedse rederij *Broström*. De werf kreeg deze bonus omdat zij de Tanker *Danaland* (35.800 BRT) op 28 december 1963 wisten over te dragen. Dit was maar een paar dagen voor het ingaan van de nieuwe tarieven.⁹⁴ Een ander, soortgelijk voorbeeld is de overdracht van het koelvrachtschip *Nara* (10.000 BRT). Dit was het laatste schip in een door de NDSM gebouwde vierdelige scheepsreeks voor de *The Swedish East Asia Company* te Gotenburg. Dit vrachtschip was al in juni 1963 gedoopt en overgedragen, maar werd pas op 30 januari 1964 officieel in gebruik genomen door de Zweedse reder.⁹⁵ Deze vervroegde overdracht was waarschijnlijk ook een manier om de hoge nieuwe tarieven te ontlopen.

Het tot stand komen van een economische breuk tussen de Scandinavische rederijen en de Nederlandse scheepsbouwers kan een gedeelte van de daling van het geproduceerde volume per schip verklaren. De bestellingen van Zweedse reders bij Nederlandse weven waren sowieso al niet talrijk: men spreekt maar van vijf vracht- en tankers in de periode 1956 tot 1 januari 1964.⁹⁶ De tien tankers voor Noorse rederijen in diezelfde periode zijn op individueel werfniveau significant, maar op nationaal niveau is dit minder het geval. De gegevens laten ook zien dat, met een marktaandeel van 42 en 14% van de in totaal afgebouwde schepen, de Nederlandse en Britse rederijen verreweg de grootste afnemers waren van de schepen die door de Zeven Zusters waren gebouwd. De Nederlandse scheepsbouw zag het Verenigd Koninkrijk als zo'n grote afzetmarkt, dat zij zelfs opperde voor een Britse deelname binnen de Europese gemeenschappelijke markt.⁹⁷

Het waren voornamelijk de tankers die, procentueel gezien, veel werden geëxporteerd.⁹⁸ In het jaar 1961 was bijvoorbeeld 55,5 procent van het in Nederland geproduceerde tankervolume, 317.172 "ton", voor buitenlandse klanten (de Shell-rederijen worden voor dit onderzoek als binnenlandse klanten gerekend) bedoeld.⁹⁹ Hierbij lag het wereldgemiddelde op ongeveer veertig procent. Deze hoge Nederlandse exportgraad was echter niet opmerkelijk als dit wordt vergeleken met de exportbalans van andere West-Europese landen: in Zweden was 64,6 procent en in West-Duitsland was 56,3 procent van het gebouwde tankervolume bedoeld voor buitenlandse klanten.¹⁰⁰ Wat eveneens opvalt is het feit dat er in 1961 sprake was van een terugval van de mondiale gebouwde scheepsbouwtonnage. Deze daalde namelijk met vijf procent ten opzichte van het jaar ervoor. Dit lijkt

⁹⁴ "Cheque overhandigd - Twee ton voor personeel van werf NDSM".

⁹⁵ "Motorschip *Nara* te water gelaten", *Het Vrije volk*, 8 juli 1963, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

⁹⁶ Lloyds Register of Shipping 1966-1967.

⁹⁷ "'Werk, werk en nog eens werk' - Bitumencarrier bij Verolme te water", *Trouw*, 9 januari 1968, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

⁹⁸ Lloyds Register of Shipping 1960-1961, 62-63, 64-65, 66-67, 68-69 en 70-71.

⁹⁹ "Lloyd's Register of Shipping - Wereldscheepsbouw onderging in 1961 daling van bijna 5%", *Nieuwe Schiedamsche Courant*, 28 februari 1962, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

¹⁰⁰ "Lloyd's Register of Shipping - Wereldscheepsbouw onderging in 1961 daling van bijna 5%".

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

op zichzelf niet een zeer grote daling, maar de totale hoeveelheid gebouwde tankertonnage daalde datzelfde jaar met ruim 23 procent. Opmerkelijk genoeg daalde in Nederland dit percentage maar met zo'n tien procent.¹⁰¹ In 1961 was er dus sprake van een extreme daling van tankerbouw, maar dit tastte de Nederlandse tankerbouwsector bijna niet aan. Daartegenover was er rond de jaren 1964 en 1965 geen sprake van een overcapaciteit qua tankervolume wat de wereldwijde tankerscheepsbouw mogelijk zou kunnen afremmen, maar in die tijd was de Nederlandse tankerbouw op een dieptepunt aanbeland. Dit kan een vertraagde reactie zijn van de overcapaciteit van 1961, omdat het bestel- en bouwproces van een tanker een aantal jaar kost, of de Britse en Nederlandse bestellingen zijn naar het buitenland verplaatst.¹⁰²

Uit de verzamelde gegevens en bronnen blijkt dat deze tweede aanname in zekere mate juist is. Het verder uitlichten van de concurrentie van de West-Europese scheepsbouw op diens Nederlandse equivalent zal in een later hoofdstuk worden uitgevoerd, maar ter illustratie zal deze alinea er kort op ingaan. In het jaar 1965 werden er in Zweedse, West-Duitse en waarschijnlijk ook in Japanse werven, tankers afgeleverd voor Britse, maar ook Amerikaanse, reders die regelmatig ook bestellingen bij Nederlandse werven plaatsten. Men spreekt dan over reders als de *BP Tanker Company* en de *Esso Petroleum Co. Ltd.*, maar ook over bijvoorbeeld *Mobil Tankship Ltd.*, welke in Bermuda stond ingeschreven.¹⁰³ De opgestelde database laat zien dat werven in andere West-Europese landen, hoofdzakelijk het West-Duitse Bremer Vulkan en het Zweedse A/B Lindholmens Varv en Eriksbergs Mekaniska Verkstads Aktiebolag, rond het jaar 1965 regelmatig tankers aan de eerdergenoemde reders afleverden. Deze tankers waren van het destijds kleine, midden- en grote bouwsegment (rond de 12.000, de 30.000 en 58.000 BRT).¹⁰⁴ Opmerkelijk genoeg werden er vooral tankers van het kleine en middensegment aan deze reders geleverd. Het grote bouwsegment was zelfs in Zweden en West-Duitsland nagenoeg afwezig, wat zou kunnen duiden dat deze bestellingen in Japan waren gebouwd.

De voornaamste reden voor deze bestellings-exodus was de prijsstijging veroorzaakt door de sterke loonontwikkeling die binnen Nederland plaatsvond. In de periode 1963 tot 1965, precies de periode waarin de zwaarste daling qua afgeleverde schepen en tonnage plaatsvond, steeg het officiële Nederlands arbeidersloon gemiddeld met twaalf procent.¹⁰⁵ Gedurende de jaren vijftig stegen de

¹⁰¹ "Lloyd's Register of Shipping - Wereldscheepsbouw onderging in 1961 daling van bijna 5%".

¹⁰² Sjögren, Lennerfors, en Poulsen, "The Transformation", 421.

¹⁰³ "Strijd om bouw van tankers", *Trouw/De Rotterdammer*, 4 maart 1965, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

"Mobil wil zes 145.000-tonners in Zweden bestellen", *Rotterdamsch Parool*, 9 februari 1965, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

¹⁰⁴ Lloyds Register of Shipping 1966-1967.

¹⁰⁵ Barendregt, "Industriepolitiek; honderd jaar overheidsbeleid in vogelvlucht", 19.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

arbeiderslonen ook al sterk, maar behoorden nog tot de laagste van Europe.¹⁰⁶ Hierdoor was productie in Nederland verhoudingsgewijs goedkoper dan in de buurlanden. Eind jaren vijftig begon er echter een schaarste op de Nederlandse arbeidsmarkt op te treden wat de loonstijging versnelde. Dit gecombineerd met het feit dat de overheid vanaf 1963 de teugels voor de zware industrie liet vieren, had als gevolg dat de lonen zeer snel stegen.¹⁰⁷ Deze economische ontwikkeling speelde al langer in West-Europese landen als België, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk, maar door voorheen relatief lage lonen kwam het extra hard aan voor de Nederlandse scheepsbouw.¹⁰⁸

Het wegtrekken van de grote scheepsbestellingen uit West-Europa richting Japan is hierdoor natuurlijk niet geheel verbazingwekkend. Een eigenlijk groter probleem was het feit dat in deze tijdsperiode West-Europese werven zelfs de biedingsstrijd met Japan begonnen te verliezen als het ging om kleinere tankers. Deze verliezende strijd wordt geïllustreerd door het voorval waarbij Verolme Verenigde Scheepswerven in december 1966 een bestelling voor veertien twintigduizend “ton” kleine tankers van Esso uit haar handen zag glippen. De reden hiervoor was puur prijs gerelateerd: de prijs die de Japanse werven boden lag tien procent onder hetgeen wat Verolme aanbood. Dit gebeurde terwijl de Verolme-werf de nota zo had gecalculeerd dat de werf al gegarandeerd verlies zou maken als zij deze opdracht zou aannemen en uitvoeren!¹⁰⁹ In 1968 kwam er eenzelfde domper voor. Een Japanse oliemaatschappij lukte het niet om een bestelling van een of meer zeer grote olietankers bij Japanse werven te plaatsen. Dit kwam hoog waarschijnlijk door de hoge bezettingsgraad van Japanse werven. Verolme bood aan om deze tankers in Rozenburg te laten bouwen, maar de Japanse reder weigerde dit uiteindelijk.¹¹⁰ Mogelijke Japanse klanten wilden dus liever wachten op een beschikbare werf in Japan dan dat zij bestellingen in Nederland, en West-Europa in zijn geheel, zouden plaatsen. De belangrijkste reden hiervoor was de financiële steun die de Japanse staat verleende aan zowel de Japanse reders als scheepswerven.¹¹¹ Dit verder wegvallen van de bestellingen van kleinere tankers, met name bestemd voor de Britse rederijen, voor West-Europese werven had als logisch gevolg dat deze werven elkaar harder moesten beconcurreren voor de schaarse tankerbestellingen die overbleven.

¹⁰⁶ Velden, “The Dutch shipbuilding industry, 1950-2012”, 227.

¹⁰⁷ Barendregt, “Industriepolitiek; honderd jaar overheidsbeleid in vogelvlucht”, 18–19.

¹⁰⁸ Stirling, “British and French shipbuilding”, 12.

¹⁰⁹ “Scheepsbouwer C. Verolme wil het ruim zien: Kanaal van Hoek van Holland naar Golf van Biscaye - ‘Dan lopen we niet achter de feiten aan’”, *De Havenloods*, 19 januari 1967, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

¹¹⁰ “Vestiging van tweede mammoetdok op Rozenburg al voorzien - Verolme wil dok nog beschikbaar stellen”, *Rotterdamsch Parool/ De Schiedammer*, 10 juli 1968, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

¹¹¹ Seymour Broadbridge, “Shipbuilding and the State in Japan since the 1850s”, *Modern Asian Studies* 11, nr. 4 (1977): 612–13.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Nederlandse werven hadden natuurlijk niet alleen te kampen met het wegvallen van Scandinavische, Britse en Amerikaanse bestellingen. De slagzin “Koopt Nederlandsche waar - dan helpen wij elkaar” begon in 1965 ook binnen de Nederlandse maritieme sector aan belang in te boeten. In maart 1965 werd bekend dat de reder van de Koninklijke Shell, *Shell International Marine*, een bestelling van vier mammoettankers van elk 165.000 “ton” niet aan werven in Nederland of het Verenigd Koninkrijk zou schenken. In plaats daarvan zouden drie van deze tankers in Japan worden gebouwd en de vierde in West-Duitsland.¹¹² Dit nieuws werd blijkbaar met een opmerkelijke bitterheid ontvangen door de Nederlandse en Britse werven. Werven als de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij en Verolme Verenigde Scheepswerven werden overwogen door Shell, maar zij waren slechts twee van de in totaal drieëntwintig werven waar prijsopgaven voor deze bestelling waren aangevraagd.¹¹³ De voornaamste reden die Shell opgaf voor het weigeren van de Nederlandse offertes was dat de uitgekozen werven meer ervaring hadden met de bouw van zeer grote schepen. Het feit dat de geaccepteerde offertes, zelfs degene afkomstig uit West-Duitsland, vijftien procent goedkoper waren dan degene uit Nederland en het Verenigd Koninkrijk zal waarschijnlijk ook een rol hebben gespeeld.¹¹⁴ Desalniettemin was de uitkomst hetzelfde: Nederlandse werven zagen, ondanks het extreem aanscherpen van de prijs, almaar meer bestellingen van tankers verdwijnen naar buitenlandse werven, zowel Japans als West-Europees. “We moeten een groot deel van onze werktijd besteden aan het uitvoeren van berekeningen, en bijna altijd voor niks.”, aldus een voordvoerder van een der gedupeerde Nederlandse werven.¹¹⁵

In de afgelopen paar alinea's wordt er hoofdzakelijk gesproken over de productieschommelingen die werden veroorzaakt door de concurrentie binnen de tankerbouw, maar de Nederlandse werven moesten ook concessies doen om Nederlandse bestellingen voor vrachtschepen vast te houden. Zo maakte de Verolme Werf Alblasterdam in april 1964 bekend dat zijn een “24.000 ton metende” bulkcarrier mocht vervaardigen voor de reder *NV Koninklijke Paket Maatschappij*. Dit contract zou verkregen zijn nadat zijn een zéér scherpe prijs, waarschijnlijk verliesgevend, en leverdatum hadden toegekend aan de reder.¹¹⁶ Dit produceren onder de kostprijs was noodzakelijk voor de werven, het wegvallen van bestellingen uit Nederland zou een doodsteek zijn voor de binnenlandse scheepsbouw.

¹¹² “Slag Om Tanker-orders is al in volle gang!!! - Zal Japan Westeuropese werven verstikken?”, *Trouw*, 25 maart 1965, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

¹¹³ “Slag Om Tanker-orders is al in volle gang!!! - Zal Japan Westeuropese werven verstikken?”

¹¹⁴ “Japan: Grotere ervaring met mammoets”, *Trouw/De Rotterdammer*, 25 maart 1965, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

¹¹⁵ “Slag Om Tanker-orders is al in volle gang!!! - Zal Japan Westeuropese werven verstikken?”

¹¹⁶ “Verolme kan niet meer op tegen Scandinavische werven - Laatste Noorse schip overgedragen”.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

De bronnen en gegevens laten zien dat de Nederlandse scheepsbouw vanaf het jaar 1959, een piek met betrekking tot het aantal afgebouwde schepen en de hoeveelheid afgebouwde tonnage, begon te dalen. Deze daling besloeg, zoals zichtbaar is in tabel 2A en B, de hoeveelheid afgebouwde schepen en het totale volume, maar niet het gemiddelde volume per schip. Tabel 2C laat zien dat de daling van het gemiddelde volume per schip pas vanaf 1964 begon en meteen in het jaar daarop een dieptepunt bereikte. Dit is opmerkelijk omdat in de jaren 1964-1965 geen sprake was van een terugval in de wereldwijde productie. Dit was wel gaande in 1961, maar in dat jaar ondervond de Nederlandse scheepsbouw een relatief lage daling; tien procent tegenover drieëntwintig wereldwijd.¹¹⁷ De gegevens binnen de bron verklaren deze vertraagde daling. Deze geven aan dat het tijdelijk wegvallen van de Nederlandse tankernieuwbouw werd veroorzaakt doordat: één, de Scandinavische markt was vanaf 1964 hermetisch afgesloten voor de Nederlandse werven en twee, bestellingen die voorheen in Nederland werden geplaatst door klanten als Esso, Mobil en BP, maar nu naar Zweedse en West-Duitse werven gingen. Dit had hoofdzakelijk te maken met het sterke prijsverschil tussen de Nederlandse en buitenlandse werven, wat veroorzaakt werd door de sterke loonstijging in de periode 1963-1965.¹¹⁸ Zelfs voorheen vanzelfsprekend geachte klanten als Shell bestelden in het buitenland.¹¹⁹ Deze negatieve economische ontwikkelingen raakten voornamelijk de Nederlandse werven die gespecialiseerd waren in de tankerbouw, zoals: Verolme, de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij en de NDSM. Dit betekent natuurlijk niet dat alleen de tankerbouw werd getroffen in deze lastige tijd. De bronnen tonen eveneens aan dat de bouw van reguliere vrachtschepen onder dezelfde negatieve economische ontwikkelingen leed: de Nederlandse werven moesten zware concessies doen om de bestellingen van Nederlandse reders vast te houden.¹²⁰

[Het aanwenden van nieuwe niches: het terugveren van de Nederlandse scheepsbouw](#)

Waar er in de periode 1964-1965 sprake was van een sterke daling in het gemiddelde volume per gebouwd schip, was er vanaf 1966 sprake van een pseudo-opleving van de Nederlandse scheepsbouw. Tabellen 2A-C laten zien dat het aantal geproduceerde schepen zich in deze periode stabiliseerde en eveneens het geproduceerde volume en het gemiddelde volume per schip steeg. Dit kwam omdat de Nederlandse werven die zich in deze periode nog in het grote bouwsegment bevonden, Verolme, de RDM en de NDSM, zich op de bouw van 100.000+ BRT mammoettankers stortten. Er is een duidelijke overgang te constateren tussen het dieptepunt van het Nederlandse grote scheepsbouwsegment rond 1964 en de overgang naar de bouw van 100.000+ BRT mammoettankers. Daarom zal er in deze

¹¹⁷ "Lloyd's Register of Shipping - Wereldscheepsbouw onderging in 1961 daling van bijna 5%".

¹¹⁸ Barendregt, "Industriepolitiek; honderd jaar overheidsbeleid in vogelvlucht", 19.

¹¹⁹ "Slag Om Tanker-orders is al in volle gang!!! - Zal Japan Westeuropese werven verstikken?"

¹²⁰ "Verolme kan niet meer op tegen Scandinavische werven - Laatste Noorse schip overgedragen".

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

paragraaf hoofdzakelijk worden gekeken naar de bouw van deze reuzen. Desalniettemin zal uit de bronnen blijken dat het omarmen van deze nieuwe mammoettankerbouw niet altijd het gewenste resultaat bracht.

Naast het weer toenemen van het aantal gebouwde schepen en scheepsvolume, was het consolideren en fuseren van de Nederlandse werven een ander kenmerk van de periode na 1965. Een goed voorbeeld hiervan is het lot wat de NDSM bevalen is. Te midden van de jaren zestig was het voortbestaan van de NDSM allesbehalve zeker. In tabel 3A is het werfoverzicht van de NDSM gedurende de verlengde onderzoeksperiode zichtbaar. Hieraan kan men aflezen dat het in de periode van 1964 tot 1967 zeer slecht ging met de NDSM. In het jaar 1965 werd er bijvoorbeeld geen enkel

civiel schip afgeleverd, wat resulteerde in een zeer verliesgevend jaar. Let hier op het voorvoegsel 'civiel': de NDSM vervulde datzelfde jaar wel bestellingen voor de Koninklijke Marine. De jaren daarop verliepen niet beter. In 1966 werd alleen de tanker Diloma (38.000 BRT) voor *Shell-tankers* afgebouwd, maar dit was een verliesgevende bestelling. Het jaar daarop liep de tanker Dione (39.000 BRT) van stapel. Deze was ook door de Shell besteld en was eveneens verliesgevend voor de NDSM-werf.¹²² Er was geen sprake meer van buitenlandse bestellingen. Het beetje winst wat door scheepsreparatie- en machinebouwafdeling werd verdiend was niet genoeg om de zware verliezen van de alsmaar falende nieuwbouw mee op te vangen. Alleen in het fiscale jaar 1967 werd al fl. 10.900.000, - aan reserves aangesproken om het rood in de boeken, welke was veroorzaakt door vier aaneengesloten jaren van verlies, weg te

Tabel 3A			
Jaar	Aantal afgebouwde schepen NDSM	Volume ¹²¹	
1956	5	84.410	
1957	6	112.384	
1958	6	97.897	
1959	7	109.467	
1960	5	101.678	
1961	6	67.034	
1962	4	69.227	
1963	5	102.179	
1964	3	25.839	
1965	0	0	
1966	1	38.260	
1967	1	39.135	
1968	1	65.000	
1969	2	209.242	
1970	1	104.561	
1971	3	348.249	
1972	1	112.811	
1973	1	117.536	
1974	1	117.536*	

rekenen.¹²³ Door deze slechte financiële situatie stond de NDSM-werf in 1968 op de rand van faillissement; een ingrijpende interventie zou nodig zijn om het bedrijf en de bijbehorende arbeidsplaatsen, vijfduizend in totaal, te behouden.¹²⁴

In 1968 nam de Nederlandse regering dan ook het besluit om de NDSM-werf te laten fuseren met Verolme Verenigde Scheepswerven. Verolme wilde 75 miljoen gulden kredietgarantie van de

¹²¹ Lloyds Register of Shipping 1960-1961, 62-63, 64-65, 66-67, 68-69 en 70-71.

¹²² "Toekomst NDSM in teken van bouw mammoettankers - Belangrijk jaar 1966 sloot met winst", *Nieuwe Schiedamsche Courant*, 2 mei 1967, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

¹²³ "NDSM sprak reserves en voorzieningen aan", *Rotterdamsch Parool / De Schiedammer*, 7 mei 1968, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

¹²⁴ "NDSM is Verolme's zondebok - Maar is dat terecht?", *Rotterdamsch Parool / De Schiedammer*, 12 september 1969, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

overheid om het eerder genoemde megadroogdok bij de Rozenburg, bedoeld voor de bouw van mammoettankers van 100.000+ BRT, aan te leggen. De overheid stemde hiermee in, op de voorwaarde dat Verolme de NDSM zou overnemen.¹²⁵ Verolme was niet enthousiast om deze fusie, maar om de financiering rond te krijgen stemde het toch in met de fusie.¹²⁶

Het richten op de mammoettankerbouw bleek niet zonder controverse te zijn. Bij de tewaterlating van de Britse bitumencarrier Urshalim (15.300 BRT) stelde de heer C. Verolme: “Werk, werk en nog eens werk. Dat is de enige manier om te laten zien dat ook wij in de internationale scheepsvaartconcurrentie schepen van goede kwaliteit kunnen leveren in zo kort mogelijke tijd tegen zo laag mogelijke prijs. In deze moeilijke tijd voor scheepsbouw is het nog altijd mogelijk in Nederland zo’n schip te bouwen ondanks zware concurrentie, niet alleen met Japan maar ook in Europa [met Zweden in het bijzonder].”.¹²⁷ De Algemene Nederlandse Metaalbewerkersbond maakte al snel na de fusie diens twijfels bekend over houdbaarheid van de koers die Verolme voor ogen had. Zo stelde ANMB-Districtbestuurder A. Schravemade, met betrekking tot de bouw van mammoettankers, bijvoorbeeld: “Verolme bouwt zijn tankers tegen wereldmarktprijzen en aangenomen mag worden dat de productiviteit per werknemer bij Verolme lager ligt dan in Zweden of Japan.”.¹²⁸ Dergelijke twijfels waren niet alleen te vinden bij de vakbonden, andere Nederlandse werven waren ook terughoudend. In augustus 1969 vertelde K. Van der Pols, directeur bij de RDM, dat: “Wij zijn tegen de bouw van grote standaardschepen (*de mammoettankers*), waar veel vlak staal bij nodig is. Wij zouden dit graag doen wanneer dit lonend zou zijn. Wij hebben echter de indruk dat dit niet het gevoel is.”.¹²⁹

Uit deze voorgaande citaat van de heer Van der Pols zijn twee elementen opvallend. Ten eerste de opmerking over de terughoudendheid voor het gebruik van grote hoeveelheden platstaal in de scheepsbouw. Uit de literatuur blijkt namelijk dat Nederlandse scheepsbouwers grote moeite hadden om aan goedkoop, in Nederland geproduceerd staal te komen. Dit had te maken met het feit dat de Nederlandse Hoogovens, in tijden van economische moeilijkheden voor de scheepsbouw, geen scheepsstaal onder de marktprijs wilde verkopen.¹³⁰ Zij konden dit staal namelijk voor reguliere tarieven naar het buitenland exporteren, wat interne verkoop onaantrekkelijk maakte. Eenzelfde situatie werd ook in Zweden waargenomen, ondanks diens lange geschiedenis van ijzer- en

¹²⁵ Barendregt, “Industriepolitiek; honderd jaar overheidsbeleid in vogelvlucht”, 20.

¹²⁶ “NDSM is Verolme’s zondebok - Maar is dat terecht?”, *Rotterdamsch Parool/De Schiedammer*, 12 september 1969, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

“Toekomst NDSM in teken van bouw mammoettankers - Belangrijk jaar 1966 sloot met winst”.

¹²⁷ “‘Werk, werk en nog eens werk’ - Bitumencarrier bij Verolme te water”.

¹²⁸ “NDSM is Verolme’s zondebok - Maar is dat terecht?”

¹²⁹ “NDSM is Verolme’s zondebok - Maar is dat terecht?”

¹³⁰ Mila Davids en Hans Schippers, “Innovations in Dutch shipbuilding in the first half of the twentieth century”, *Business History* 50, nr. 2 (maart 2008): 220.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

staalproductie.¹³¹ Japan en West-Duitsland kenden deze problemen qua staallevering niet. In Japan was de staalprijs, mede door staatsinmenging, tussen de 20 en 30% lager dan in Nederland. In West-Duitsland was er daarentegen sprake van een samenwerking tussen de scheepsbouw en de staalindustrie. Zo spraken A.G. Weser en Krupp af dat Krupp de verliezen van de VLCC-productie zou dekken totdat deze rendabel werd.¹³²

Het tweede opvallende element in het citaat is het gebruik van “wij”. Dit slaat niet enkel op de RDM, maar op het scheepsbouwconcern Rijn-Schelde Machinefabrieken en Scheepswerven NV (RS). Dit was eveneens een samenwerkingsverband, zoals deze door het Keyzer-rapport werden gepropageerd, maar dan tussen de RDM en De Schelde werven. Deze samenwerking was in 1966 tot stand gekomen en werd in 1968 uitgebreid door het aansluiten van Wilton-Feijenoord.¹³³ Door het gedeelde eigendom tussen de RDM en Wilton-Feijenoord, werd ook de P. Smit Jr. werf automatisch opgenomen in de samenwerking. Het oprichten van deze twee samenwerkingsbonden had als gevolg dat van de originele Zeven Zusters alleen de Van der Giessen-De Noord werf onafhankelijk bleef.

De bron laat duidelijk zien dat deze twee samenwerkingsbonden ieder een andere niche hadden waar zij zich in begonnen te specialiseren. Het Rijn-Schelde concern richtte zich op de bouw van kleinere zeegaande schepen en de eerdergenoemde containerschepen.¹³⁴ De Verolme Verenigde Scheepswerven, tezamen met de nu gefuseerde NDSM, richtten zich daartegenover bijna volledig op de mammoettankerbouw. Een gedeelte van de Nederlandse scheepsbouw verschoof dus naar het grote bouwsegment waar landen als Zweden en Japan zich in specialiseerden.

Deze mammoettankerfocus had onmiddellijk twee duidelijke gevolgen: ten eerste nam het aantal bestellingen uit het buitenland, en dan met name uit het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en zelfs de Scandinavische landen, weer toe.¹³⁵ Ten tweede leek deze toelegging op 100.000+ BRT mammoettankers op dat moment de concurrentiepositie van Verolme, ten opzichte van die West-Europese concurrentie, te verbeteren. De Verolme Verenigde Scheepswerven beschikte namelijk over twee droogdokken, degene in Rozenburg en in Amsterdam, van voldoende grootte om deze nieuwe soort mammoettankers te vervaardigden. Dit terwijl er waren maar een gering aantal werven in West-Europa waren die überhaupt één dergelijk droogdok van zulke grootte tot diens beschikking hadden.¹³⁶ Binnen de dataset hadden enkel de Götaverken en Eriksberg werven te Zweden en A.G. Weser in West-

¹³¹ Davids en Schippers, *Innovations*, 220.

¹³² Voogd, “Shipbuilding in West-Germany, Netherlands”, 66–67 en 71.

¹³³ *Ibid.*, 69.

¹³⁴ *Lloyds Register of Shipping 1966-1967*, 68-69 en 70-71.

¹³⁵ *Ibid.*

¹³⁶ Lewan, “West European Shipbuilding”, 145–46.

Lloyds Register of Shipping 1966-1967, 68-69 en 70-71.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Duitsland een 100.000+ BRT dok.¹³⁷ De aanwezigheid van deze, in Europa schaarse, infrastructuur had als gevolg dat de marktpositie en het concurrentievermogen van Verolme, ten opzichte van de buitenlandse concurrenten, verbeterde. Op deze manier kon het Verolme-concern in het grote bouwsegment bouwen en, in theorie, competitief blijven met buitenlandse werven. Daarbij was dit droogdok cruciaal voor de reparatie activiteiten van Verolme, een van de weinige bedrijfstakken die wel winst maakten.

De periode van 1968 tot 1974, de periode waarin Verolme de mammoettanker niche omarmde, kende hierdoor twee facetten. Het eerste facet is het weer succesvol aantrekken van buitenlandse bestellingen. De Verolme werf in Rozenburg bouwde in deze periode tien mammoettankers van 100.000+ BRT. Maar liefst zeven van deze reuzen waren voor buitenlandse klanten bedoeld: twee werden gebouwd voor het Britse *BP Tanker Company*, de *British Promise* en *British Patience*, deze waren onderdeel van een vierdelige bouwreeks; één voor de Noorse reder *Helmer Staubo Co.*, twee mammoettankers voor verscheidende buitenlandse Esso rederijen in Liberia en het Verenigd Koninkrijk en de laatste twee tankers waren bedoeld voor de Amerikaanse reder *Chevron Transport Corporation*; de reder voor de *Standard Oil of California*. De drie mammoettankers die niet voor buitenlandse rederijen waren gebouwd, voerden allemaal voor de *Esso Tankvaart MIJ., Ned. Antillen NV* te Curaçao.¹³⁸

De voormalige NDSM-werf bouwde in diezelfde periode, 1968 tot 1974, negen mammoettankers; allen voor buitenlandse rederijen. Hoofdzakelijk werden deze schepen gebouwd voor Britse reders. De *British Progress* en *British Purpose* voor de *BP Tanker Company* waren onderdeel van de eerder genoemde British-serie waarvan de andere twee mammoettankers bij Verolme Rozenburg werden gebouwd. De *Fina Britannia* en *Fina Canada* werden gebouwd voor de *First Statton Shipping Co.*, te Londen. De tankers *Melania* en *Mysella* waren bedoeld voor de Engelse tak van de Shell rederij: *Shell Tankers U.K. Ltd.*, te Londen. Twee tankers werden ook gebouwd voor Scandinavische rederijen: de *Dagmar Mærsk* voor het Deense *A.P. Møller* en de *Texaco Amsterdam* voor het Noorse *Texaco Norway A/S*. Er werd zelfs een mammoettanker gebouwd voor een Israëlische rederij: de *Pegasus*.¹³⁹

Het tweede facet van het omarmen van de mammoettankerniche in de periode 1968 tot 1974 was minder rooskleurig. Er was inderdaad sprake van een opleving van het Verolme-concern als enkel gekeken wordt naar de hoeveelheid afgebouwde schepen en volume, maar dit is misleidend. De problemen die vanaf 1963 de Nederlandse scheepsbouw teisterde, waren niet opgelost. De

¹³⁷ Lewan, 145.

¹³⁸ Lloyds Register of Shipping 1968-1969 en 70-71.

¹³⁹ Ibid.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Nederlandse lonen voor scheepsbouwers waren in de periode 1968 tot 1974 nog steeds hoger dan dat van hun Zweedse en Japanse tegenhangers, terwijl de gemiddelde arbeidsproductiviteit van een Nederlandse arbeider lager lag.¹⁴⁰ Deze situatie werd alleen maar verergerd door de gigantische, veelal spontane, stakingen die vanaf 1968 werden gehouden door het werfpersonnel. De grootsten van deze stakingen konden wel dertigduizend man op de been brengen: dit was driekwart van alle arbeiders die destijds werkte in de Nederlandse scheepsbouw. De motivatie voor deze stakingen was om een nog hoger loon en betere werktijden af te dwingen.¹⁴¹ Dit verergerde de al wankelende financiële situatie van Verolme. Cornelis Verolme stelde in december 1969 nog stoutmoedig: "Wacht maar tot het rapport van de heren Biesheuvel en Langman over de situatie van mijn bedrijf een dezer dagen gereed komt. Daarna kunnen jullie wel alleen voor mij gaan schrijven."¹⁴² De harde waarheid was echter dat het bedrijf in 1969 met grote streken op een faillissement afstevende.¹⁴³ Het verlies van Verolme in het jaar 1968 en 1969 besloeg namelijk maar liefst 104 miljoen gulden.¹⁴⁴ Dit schrikbarende verlies was het resultaat van het, ondanks de loonontwikkelingen, per sé marktconform willen bouwen van de 100.000+ BRT mammoettankers. De eerder aangehaalde citaten van de heer Cornelis Verolme maken duidelijk dat het verliesgevend bouwen, volgens de Verolme-directie, de enige manier zou zijn geweest om nieuwe buitenlandse bestellingen voor scheepsnieuwbouw te verkrijgen. De afgevaardigden van de vakbonden en anderen werven die hun twijfels uitspraken over het omarmen van de mammoettankerniche, bleken hun gelijk te behalen.¹⁴⁵

Naast de desastreuze financiële situatie, begonnen ook de geografische restricties van Amsterdam de expansionistische plannen van Verolme te beperken. Het uitbreiden van het NDSM-droogdok, om de bouw van nog grotere tankers te faciliteren, bleek met geringe financiële middelen uitvoerbaar te zijn. Desalniettemin maakte de breedte van de Noordersluis bij IJmuiden de bouw van nog grotere tankers onmogelijk; deze tankers zouden nooit de open zee kunnen bereiken.¹⁴⁶ Daarbij had het NDSM-droogdok eigenlijk al niet genoeg diepte om de mammoettankers te bouwen die het daadwerkelijk afleverde: de beiden helften van de romp worden op het water aan elkaar gelast, anders

¹⁴⁰ "C. Verolme bij tewaterlating: Arbeiders moeten harder werken", *Trouw/De Rotterdammer*, 1 april 1964, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

Stirling, "British and French shipbuilding", 8.

¹⁴¹ Velden, "The Dutch shipbuilding industry, 1950-2012", 226, 234, 236.

¹⁴² "Verolme optimistisch over toekomst bedrijf", *Rotterdamsch Parool/De Schiedammer*, 15 december 1969, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

¹⁴³ Voogd, "Shipbuilding in West-Germany, Netherlands", 73.

¹⁴⁴ "Verlies Verolme in 1968 en 1969 f 104 miljoen - Mededeling over scheepsbouw fusie eind oktober", *Rotterdamsch Parool/De Schiedammer*, 22 oktober 1970, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

¹⁴⁵ "NDSM is Verolme's zondebok - Maar is dat terecht?"

¹⁴⁶ Lewan, "West European Shipbuilding", 147.

"NDSM is Verolme's zondebok - Maar is dat terecht?"

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

was de bouw van, bijvoorbeeld de eerdergenoemde British-serie, onmogelijk.¹⁴⁷ Dit alles zette een onoplosbaar limiet op de groeipotentie van de voormalige NDSM-werf.



Illustratie van de ruimtelijke beperkingen waar de NDSM mee kampte: de Israëlische tanker Pegasus (112.800 BRT) wordt in 1972 door de sluizen bij IJmuiden geloodst.¹⁴⁸

Eenzelfde soort probleem teisterde de Verolme werven in Alblasterdam en in Heusden. Door hun geografische situering landinwaarts waren deze werven al afgeleden van het grote bouwsegment naar het midden en kleine segment, omdat de bruggen harde limieten oplegden. De werven in Heusden en Alblasterdam bouwden vanaf het jaar 1964: 18 bevoorradingsschepen, 3 visfabriekschepen, 6 sleepboten, 1 baggeraar en 8 kleine tot middelgrote bulkcarriers, waarbij de bulkcarriers in Heusden maar een volume van 15.800 BRT en in Alblasterdam 20.000 BRT konden hebben.¹⁴⁹ Dit betekent dat deze werven alleen nog kleine zeegaande schepen bouwden. De aanleg van de Deltawerken en de nieuwe schommelingen in de rivierwaterstanden verergerde deze al beperkende situatie. Het plan om van de werf in Heusden een sectiewerf, een werf die gedeeltes van grotere schepen fabriceert, te maken voor Rozenburg kon hierdoor lastig worden uitgevoerd.¹⁵⁰ Alleen

¹⁴⁷ Lewan, "West European Shipbuilding", 147.

¹⁴⁸ "Klaprozenweg 1951 (F) | NDSM-Werf Museum", geraadpleegd 21 mei 2019, <http://www.ndsm-werfmuseum.nl/klaprozenweg-1951-f-2>.

¹⁴⁹ Lloyds Register of Shipping 1964-1965, 66-67, 68-69 en 70-71.

¹⁵⁰ "Verlies Verolme in 1968 en 1969 f 104 miljoen - Mededeling over scheepsbouw fusie eind oktober". Lloyds Register of Shipping 1966-1967, 68-69 en 70-71.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

de Verolme Rozenburg-werf had dus de mogelijkheid om de internationale, en met name West-Europese, volumegroei van schepen bij te houden.

De keuzes van de Nederlandse rederijen

Het is duidelijk dat de buitenlandse bestellingen belangrijk waren voor bepaalde Nederlandse werven. Wat echter nog niet aan bod is gekomen, is het bestelgedrag van de Nederlandse reders. Als er een verschuiving was van Nederlandse scheepsbestellingen naar Zweedse en West-Duitse werven, dan moet dit aantonen dat zij inderdaad invloed hadden op de marktpositie van de Nederlandse scheepsbouw. Om een mogelijke verschuiving aan te tonen wordt er gekeken naar de vlootsamenstelling in 1956 en 1970 van de acht Nederlandse rederijen die destijds het grootst waren.¹⁵¹ In de onderstaande tabel staat van elke reder de vlootomvang en de hoeveelheid schepen die door Nederlandse of Buitenlandse werven *na de Oorlog* (vanaf 1946) zijn gebouwd. Deze opzet is gekozen om zo een vertekening door de Amerikaanse maritieme oorlogsproductie te voorkomen. Zelfs dit is echter niet perfect omdat bijvoorbeeld alle 13 buitenlandse schepen van de KPM (allen gebouwd door Albina E.W. te Oregon) naweeën zijn van deze oorlogsproductie.¹⁵²

Rederij	Vlootomvang (1956)	Door Nederlandse werven na Oorlog	Door buitenlandse werven na Oorlog
Petroleum Maatschappij "La Corona" (Shell)	42	11	1
Koninklijke Paketvaart Maatschappij	100	48	13*
Stoomvaart Maatschappij Nederland	38	7	6
Holland-Amerika Lijn	31	4	3
Koninklijke Rotterdamsche Lloyd	34	9	7
Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij	70	16	7
Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij	39	7	5
Java-China-Japan Lijn	24	6	1

Wat opvalt is dat bijna al deze grote Nederlandse rederijen hoofdzakelijk binnenlands bestelden. De meeste van deze bestellingen werden bij de Zeven Zusters geplaatst, maar ook bij een aantal andere Nederlandse werven zoals de Boele- en de Vuijk-werven.¹⁵³ Als de Amerikaanse schepen van de KPM niet worden meegerekend, dan zijn alle in het buitenland gefabriceerde schepen afkomstig van Britse of West-Duitse werven. Zo bestelde de VNS veelvoudig bij Bremer Vulkan en de Nordseewerke en de SMN bij Howaldtswerke en de Caledon-werf. Ondanks het feit dat er bij La Corona (Shell) maar één naoorlogs buitenlands schip staat aangegeven (van het Britse Harland & Wolff) had Shell een bestelling van maar liefst 34 tankers geplaatst. Hiervan waren 14 bedoeld voor Nederlandse

¹⁵¹ L.L. von Münching, *De Nederlandse Koopvaardijvloot 1955-1956* (Amsterdam: C. de Boer Jr., 1955).

¹⁵² Von Münching, *Nederlandse Koopvaardijvloot*, 37.

¹⁵³ Ibid.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

werven (Wilton-Feijenoord 3, RDM 4, NDSM 3, Smit Jr. 3 en Schelde 1) en 20 voor Britse werven.¹⁵⁴ Gezien het feit dat Shell een Brits-Nederlands bedrijf is, moet deze overmacht aan Britse bestellingen als uitzonderlijk worden gezien voor de Nederlandse scheepssector. De verhouding Nederlands-buitenlands verschilde sterk per rederij, maar in het algemeen kan gesteld worden dat het merendeel van de schepen voor Nederlandse reders door binnenlandse werven werden gebouwd.

De vraag is nu of dit aandeel van de Nederlandse handelsvloot dat in het buitenland werd gebouwd in de jaren zestig toenam, en zo ja, werden deze dan door West-Europese werven gebouwd. Het antwoord op deze vraag is tweeslachtig. Ja, het aandeel in het buitenland gebouwde schepen nam verhoudingsgewijs toe. Echter werden deze schepen niet in West-Europa gebouwd. Nederlandse reders lieten deze schepen in Japan bouwen. Britse werven zijn in hun geheel uit de Nederlandse scheepslijsten verdwenen en vervangen door werven als Mitsubishi, Nippon Kokan Kabushiki en Hitachi. Opmerkelijk genoeg bestelden Nederlandse reders, zoals de KNSM, tot aan de jaren zeventig nog wel bij het West-Duitse Howaldtswerke-Deutsche Werft.¹⁵⁵

De gegevens bevestigen ook dat de reders zowel in de periode 1946-1956 als in de jaren daarna geen schepen bij Zweedse werven lieten bouwen. Gezien de tankerfocus van de Zweedse werven zou het niet vreemd zijn als La Corona (Shell) hier mammoettankers had besteld, maar dit blijkt niet het geval te zijn. Deze koos juist voor het Japanse Mitsubishi en Ishikawajima-Harima. Wat ook opvalt is het feit dat reders als de KNSM en KRL langzaamaan afzagen van nieuwbouw en in plaats daarvan tweedehands schepen overnamen om hun vloot uit te breiden.¹⁵⁶ Dit was wellicht een voorbode van de financiële moeilijkheden die Nederlandse reders meemaakten en uitmondde in de fusie tot Nedlloyd in 1970.

¹⁵⁴ Von Münching, *Nederlandse Koopvaardijvloot*, 49.

¹⁵⁵ Lloyds Register of Shipping 1970-71.

¹⁵⁶ Ibid.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970**Deelconclusies Nederland**

Het indelen van de Nederlandse werven aan de hand van de bron toont aan dat er sprake was van een bouwsegmentverschuiving bij de meeste werven. Van de zogenoemde Zeven Zusters bleven er maar drie, namelijk Verolme, de NDSM en RDM, in het grote bouwsegment bouwen. De overige werven konden de groei van het gemiddelde scheepsvolume niet meer bijbenen en gleden af naar het midden- of kleine segment. Ook wordt duidelijk dat Nederlandse en Britse rederijen de grootste klanten waren voor Nederlandse werven. Tabellen 2A tot en met C laten zien dat er na 1959 een sterke daling inzette qua de hoeveelheid gebouwde schepen en tonnage, maar dat het gemiddelde tonnage per schip pas vanaf 1964 sterk afnam. De reden hiervoor was de spontane afname van de Nederlandse tankerbouw. Anders dan in 1961 was er in 1964 geen sprake van overcapaciteit in de internationale tankervloot; het internationaal gebouwde tankertonnage nam zelfs sterk toe. Dit zou moeten betekenen dat bepaalde binnen- en buitenlandse bestellingen, welke normaliter bij Nederlandse werven werden geplaatst, naar buitenlandse werven waren gegaan. De bronnen tonen aan dat dit ook het geval was. Bestellingen van grote oliemaatschappijen, zoals Esso, Mobil, BP en zelfs de Shell, verplaatsten naar Japan, Zweden en West-Duitsland. Nederlandse werven werden ook van de lucratieve Scandinavische markt afgesneden door tarieven, welke door de Zweedse industrie waren afgedwongen, en door stijgende Nederlandse arbeidslonen. Vooral de stijgende kosten voor Nederlandse werven zorgen ervoor dat zij geen marktconforme prijzen meer konden vragen en dat de schepen die zij wel bouwden verliesgevend waren.

De gegevens in de database leren ons ook dat er vanaf 1966 een zekere opleving zichtbaar is binnen de Nederlandse scheepsbouw: het aantal geproduceerde schepen stabiliseert en het gebouwde en gemiddelde volume per schip neemt toe. Dit komt omdat de werven in het grote bouwsegment zich toededen op twee nieuwe niches: de containerschepen en de 100.000+ BRT mammoettankers. Voornamelijk de tweede niche zou een grote invloed hebben op het in Nederland gebouwde scheepsvolume, omdat Verolme en de NDSM zich beiden op deze niche richtten. De directie van beiden werven hadden vertrouwen in deze keuze, maar afgevaardigden van de vakbonden en de RDM, welke zich op de bouw van containerschepen stortte, twijfelden aan de financiële houdbaarheid van deze omarming. Deze omarming had twee, aantoonbaar, directe gevolgen. Ten eerste kregen Verolme en de NDSM inderdaad weer buitenlandse bestellingen. Dit lag waarschijnlijk aan het feit dat er überhaupt maar een gering aantal werven, maar drie andere in de bron, waren met een droogdok van de juiste grootte voor de bouw van dergelijke schepen. Ten tweede kwamen beide werven in gigantische financiële problemen. Eerst moest Verolme van de Nederlandse overheid, in naam van baanbehoud, de falende NDSM-werf overnemen. In ruil hiervoor kreeg Verolme gouvernementele kredietgaranties voor de bouw van een nieuw superdroogdok te Rozenburg. Verolme vergaarde echter

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

enorme schulden omdat zij moedwillig voor markttarieven bouwden om zo hun internationale concurrentievermogen te behouden. Daarbij werd de groei van Verolme beperkt door geografische restricties. De Verolme-werven in Heusden, Alblasserdam en de zusterwerf in Amsterdam hadden, door natuurlijke en artificiële obstakels, hun volumelimiet bereikt. Alleen de Rozenburg-werf had nog de mogelijkheid om de volumerace bij te benen.

Zoals eerder gesteld werden de moeilijkheden van de Nederlandse werven dus mede veroorzaakt door het feit dat een aantal belangrijke 'vaste' buitenlandse klanten besloten nieuwe bestellingen niet meer bij deze werven te plaatsen. Het bestelpatroon van de Nederlandse reders veranderde ook. De vloten van deze reders bestonden in 1956 hoofdzakelijk uit schepen die in Nederland waren gebouwd. Als er buitenlandse schepen bij zaten, dan waren deze door Britse of West-Duitse werven gebouwd. In de loop van de onderzoeksperiode veranderde deze vlootsamenstelling. De hoeveelheid buitenlandse schepen nam verhoudingsgewijs toe en deze schepen werden gebouwd door Japanse werven. Niet-Nederlandse West-Europese werven verdwenen eigenlijk als bouwers van Nederlandse schepen. De enige West-Europese werf buiten Nederland waar deze acht reders nog bestelden was bij het West-Duitse Howaldtswerke-Deutsche Werft. Opvallend genoeg bouwden Zweedse werven, ondanks hun mammoettankerfocus, geen schepen voor Nederlandse klanten. Zij wisten dus wel buitenlandse, maar geen binnenlandse klanten aan Nederlandse werven te onttrekken.

Dit hoofdstuk toont dus aan dat de Nederlandse scheepsbouw in het grote bouwsegment wel degelijk last had van buitenlandse concurrentie en dat dit ook uit West-Europa afkomstig was.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Rijzende sterren: productie-aantallen en -ontwikkelingen in de Zweedse scheepsbouw in de periode 1956-1974.

In dit hoofdstuk staat de volgende deelvraag centraal: “Hoe ontwikkelde de scheeps- en volumeproductie van Zweden binnen de onderzoeksperiode?”. In het eerste hoofdstuk is duidelijk naar voren gekomen dat Zweedse werven hoofdzakelijk in het grote bouwsegment bouwden. Daarbij is in het tweede hoofdstuk duidelijk geworden dat deze Zweedse werven een zekere invloed hadden op de marktpositie van de Nederlandse scheepsbouw door scheepsbestellingen weg te kapen. In dit hoofdstuk zal verder worden gezien welke vormen deze concurrentie aannam.

Tabel 4A geeft de totale hoeveelheid scheepsvolume (in BRT) en het aantal schepen dat per jaar door de vijf Zweedse werven werd gefabriceerd. Gedurende de jaren vijftig was er sprake van een gestaagde toename in het gebouwde volume en de totale hoeveelheid schepen. Net als bij diens Nederlandse tegenhangers, was er in het jaar 1959 sprake van een tijdelijke productiepiek. In dat jaar was er in totaal 767.739 BRT bij Zweedse werven in aanbouw. Hiermee was Zweden in dat jaar, na het Verenigd Koninkrijk, Japan en West-Duitsland, het vierde scheepsbouwland op aarde.¹⁵⁸ Dit laat ook zien dat de vijf Zweedse werven die in dit onderzoek zijn uitgelicht, meer dan de helft van het Zweedse BRT voor hun rekening namen.

Wat ook aan tabel 4A valt af te lezen is dat de Zweedse werven, anders dan degene in Nederland, wel in de periode 1960-1961 te kampen had met de wereldwijde terugval in de hoeveelheid gebouwde tankers. Dit is echter opmerkelijk omdat de bronnen aantonen dat de totale hoeveelheid volume

die Zweedse werven destijds bouwden met 31.409 BRT was gestegen naar een nieuw totaal van 742.068 BRT.¹⁵⁹ Dit zou dan moeten betekenen dat het BRT-aandeel van de vijf uitgelichte werven binnen de Zweedse scheepsbouw gedaald moet zijn. Dit was namelijk, afgaande op de voornoemde gegevens, in 1959 ongeveer 62,1 procent maar in 1961 was dit gedaald tot maar 46,9 procent. Binnen

Tabel 4A		
Jaar	Totaal volume in BRT	Hoeveelheid afgebouwde schepen ¹⁵⁷
1956	116.114	17
1957	211.166	23
1958	410.481	33
1959	477.027	34
1960	354.624	28
1961	347.709	30
1962	389.015	30
1963	438.181	29
1964	447.383	32
1965	666.070	31
1966	694.465	32
1967	851.700	38
1968	759.671	33
1969	729.224	22
1970	662.387	21
1971	828.397	20
1972	892.535	19
1973	1.194.181	19
1974*	289.998	6
Totaal:	10.760.328	497

¹⁵⁷ Lloyds Register of Shipping 1960-1961, 62-63, 64-65, 66-67, 68-69, 70-71 en 74-75.

¹⁵⁸ “Nederland weer op vijfde plaats”.

¹⁵⁹ “Lloyd’s Register of Shipping - Wereldscheepsbouw onderging in 1961 daling van bijna 5%”.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

deze bron staat helaas niet vermeld of het inkrimpen van het BRT-aandeel te danken is aan het feit dat er minder tanker werden gebouwd of omdat deze werven kleinere schepen bouwden. Wel staat vermeld dat 479.403 BRT, ofwel 64,6 procent van de gezamenlijk productie werd geëxporteerd; hiervan was 311.397 BRT besteed aan tankers.¹⁶⁰

De gegevens in de bron geven ons een duidelijker beeld. In tabel 4B is te zien dat het gemiddelde volume per schip tot 1959 doorgroeide, maar dat deze vanaf 1960 begon in te krimpen. Dit, gecombineerd met de gegevens in tabel 4A, tonen aan dat de vijf Zweedse werven wel degelijk last hadden van de bouwafname van 1961, terwijl de Zweedse scheepsbouw in zijn geheel genomen dit niet had.

Vanaf 1962 is er weer een gestaagde groei waar te nemen in het gemiddelde volume per schip, terwijl het aantal bestellingen stabiel bleef. Het merendeel van deze bestellingen waren geplaatst door binnenlandse en Noorse rederijen. De literatuur leer ons ook dat dit niet geheel onverwacht is: er bestond een zeer sterke verticale integratie tussen de Zweedse rederijen en de Zweedse scheepsbouw.¹⁶² Zo was het moederbedrijf van de Eriksberg-werf de grote Zweedse rederij Angfartygs AB Tirfing en had de Zweedse reder Saléninvest zwaar geïnvesteerd in de Götaverken-werf.¹⁶³ Dit garandeerde de Zweedse werven van binnenlandse bestellingen. Daarbij speelde nog twee andere ontwikkelingen een belangrijke rol bij de snelle groei van de scheepsbouw: het drukken van de productiekosten van een schip en het afsluiten van de Zweedse maritieme sector voor buitenlandse werven.

De tweede ontwikkeling is in hoofdstuk één al aan bod gekomen. Dit waren de eerder besproken Zweedse tarieven die vanaf 1 januari 1964 op alle geïmporteerde schepen geheven zouden worden; dit betekende dat de Zweedse binnenlandse scheepsmarkt veilig was gesteld voor de Zweedse rederijen.¹⁶⁴ De eerste ontwikkeling, het laag houden van de Zweedse scheepsproductiekosten, is lastiger te duiden. De lonen die Zweedse scheepsbouwarbeider kregen voor hun werk waren naar Europese maatstaven, anders dan men zou vermoeden, niet laag. Sterker

Tabel 4B	
Jaar	Gemiddeld volume per schip in BRT ¹⁶¹
1956	6.830
1957	9.181
1958	12.439
1959	14.030
1960	12.665
1961	11.590
1962	12.967
1963	15.109
1964	13.980
1965	21.486
1966	21.702
1967	22.413
1968	23.020
1969	33.146
1970	31.542
1971	41.419
1972	46.976
1973	62.841
1974	48.333*

¹⁶⁰ "Lloyd's Register of Shipping - Wereldscheepsbouw onderging in 1961 daling van bijna 5%".

¹⁶¹ Lloyds Register of Shipping 1960-1961, 62-63, 64-65, 66-67, 68-69, 70-71 en 74-75.

¹⁶² Sjögren, Lennerfors, en Poulsen, "The Transformation", 417.

¹⁶³ "Zweedse werffusie gaat niet door", *Trouw / De Rotterdammer*, 19 februari 1968, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

Sjögren, Lennerfors, en Poulsen, "The Transformation", 432.

¹⁶⁴ "Cheque overhandigd - Twee ton voor personeel van werf NDSM".

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

nog, met 1,69 Dollar per uur was het Zweedse loon in het jaar 1964 hoger dan in West-Duitsland (1,08 Dollar) en het Verenigd Koninkrijk (0,96 Dollar).¹⁶⁵ Desalniettemin steeg het gemiddelde Nederlandse arbeidersloon vanaf 1963 dusdanig snel dat Zweedse arbeid uiteindelijk toch goedkoper bleek te zijn.¹⁶⁶ Een andere factor die bijdroeg aan het drukken van de bouwkosten was het feit dat Zweedse werven gedurende de jaren zestig, tezamen met diens Japanse tegenhangers, aan de top stonden op het vlak van scheepsbouwinnovatie en standaardisatie.¹⁶⁷ Dit kan het best geïllustreerd worden met de bron waarin vele voorbeelden zijn van standaard scheepsontwerpen welke herhaaldelijk werden gebouwd. Zo bouwde de Öresundvarvet in de periode 1970 tot 1974 elf bulk- en oliedragerschepen van hetzelfde ontwerp. Vier hiervan waren zusterschepen, maar de overige zeven waren voor andere werven gebouwd.¹⁶⁸ Götaverken deed hetzelfde in de periode 1965 tot 1967 waar het een tankerschipontwerp met een volume van ongeveer 41.000 BRT zestien keer bouwde. Zelfs de Falkenbergs werf, welke gedurende de onderzoeksperiode alleen kustvaarders fabriceerde, maakte veelvuldig gebruik van gestandaardiseerde ontwerpen.¹⁶⁹

De vraag is dan nu of deze prijsontwikkelingen invloed hadden op de hoeveelheid bestellingen die de Zweedse werven uit het binnen- en buitenland verkregen. Uit de literatuur blijkt dat Zweedse rederijen, net als de Zweedse werven, een groot gedeelte van de wereldmarkt innamen. De Zweedse handelsvloot bestond in het jaar 1960 uit zo'n 1.500 schepen (4 miljoen GT) en in 1970 bestond deze nog steeds uit ongeveer 800 schepen (4,6 miljoen GT).¹⁷⁰ Gezien het feit dat de Zweedse rederijen diepgaande financiële en organisatorische banden hadden met de Zweedse werven, alsmede de effecten van de tarieven op in het buitenland gebouwde schepen, zal het niet verbazingwekkend zijn dat de werven aldaar veelal binnenlandse bestellingen ontvingen en afwerkten. Zoals later in dit hoofdstuk zal blijken is deze verticale integratie geen blijvende garantie voor scheepsbestellingen.

De gegevens binnen de bron beaamen deze aanname. Als er naar de bouwlijst van de Öresundvarvet wordt gekeken wordt al snel duidelijk dat bijna alle bestellingen van Scandinavische reders afkomstig waren. Gedurende de hele onderzoeksperiode bouwde deze werf in totaal 89 schepen. Hiervan waren maar zeven schepen gebouwd voor rederijen buiten Scandinavië: drie schepen voor Panama, twee schepen voor rederijen die in Liberia stonden ingeschreven (nationaliteit reders onduidelijk) en dan nog één schip naar het Verenigd Koninkrijk en België.¹⁷¹ Deze buitenlandse

¹⁶⁵ W. Al-Timimi, "Innovations led expansion: the shipbuilding case", *Research Policy* 4, nr. 2 (1 mei 1975): 163.

¹⁶⁶ Barendregt, "Industriepolitiek; honderd jaar overheidsbeleid in vogelvlucht", 19.

"'Werk, werk en nog eens werk' - Bitumencarrier bij Verolme te water".

¹⁶⁷ Sjögren, Lennerfors, en Poulsen, "The Transformation", 444.

¹⁶⁸ Lloyds Register of Shipping 1974-1975.

¹⁶⁹ Lloyds Register of Shipping 1960-1961, 62-63, 64-65, 66-67, 68-69, 70-71 en 74-75.

¹⁷⁰ Sjögren, Lennerfors, en Poulsen, "The Transformation", 422.

¹⁷¹ Lloyds Register of Shipping 1960-1961, 62-63, 64-65, 66-67, 68-69, 70-71 en 74-75.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

bestellingen waren hoofdzakelijk na 1970 afgeleverd. Dit betekent dat maar liefst 92,1 procent van de schepen die Öresundvarvet bouwden voor Zweedse of Noorse reders bestemd waren. Van de Zweedse werven evenaart alleen de Falkenbergs werf dit hoge percentage. Alle schepen die deze werf binnen de onderzoeksperiode bouwde, negenendertig in totaal, waren bedoeld voor de Scandinavische markt.¹⁷² Desalniettemin moet dit als een statistische uitzondering worden gezien, wegens het kleine bouwsegment waarin de Falkenbergs werf bouwde.

De Eriksberg-werf bouwde gedurende de onderzoeksperiode maar liefst honderdvijftig schepen. Anders dan bij de voorgaande twee werven is er bij Eriksberg een grotere diversiteit aan afleverlanden, alhoewel dit niet gedurende de hele onderzoeksperiode het geval is. Zo waren in de periode 1956 tot 1959 alle afgebouwde schepen bedoeld voor Zweedse en Noorse reders. Dit veranderde na 1959. In de periode 1960 tot 1969 was de verdeling: vijfenveertig schepen voor Noorse reders, veertig voor Zweedse reders, elf voor Britse reders, vijf voor Amerikaanse reders en één naar Italië en Israël elk. In de periode 1970 tot 1974 waren er drieëndertig schepen gebouwd, waarvan: negen naar het Verenigd Koninkrijk, veertien naar Noorwegen en tien schepen naar Zweden.¹⁷³ Dit betekent dat 82 procent van de schepen die de Eriksberg-werf gedurende de onderzoeksperiode bouwde naar Zweedse en Noorse rederijen gingen. Als er daarentegen per decennia gekeken wordt naar de afkomst van de scheepsbestellingen, dan neemt het aandeel bestellingen van Scandinavische landen geleidelijk aan af: van bijna honderd procent in 1956-1959, naar 82,5 procent in de periode 1960-1969, waarna dit uiteindelijk gedurende de jaren zeventig afgleed naar 72,7 procent.¹⁷⁴ Dit is desalniettemin nog een zeer hoog percentage aan interregionale bestellingen, maar toont eveneens aan dat de bestellingen van Zweedse en Noorse rederijen verhoudingsgewijs langzaam afnam.¹⁷⁵

De Lindholmens-werf bouwde gedurende de onderzoeksperiode 72 schepen. Anders dan de voorgaande Zweedse werven bouwden Lindholmens relatief weinig bulkcarriers en tankers: maar twaalf schepen, ofwel 16,7 procent, behoorden tot deze twee typen.¹⁷⁶ Wat eveneens opvalt is het feit dat deze werf gedurende de onderzoeksperiode vijftien schepen voor de Sovjet-Unie fabriceerde. Dit betekent dat maar liefst een op de vijf (21,8 procent) schepen bestemd voor rederijen in de Sovjet-Unie, waarmee deze na Zweden en Noorwegen, de grootste afnemers waren van de Lindholmens-werf. Al deze vijftien schepen waren vistransportschepen van ongeveer 9.700 BRT en werden in twee series geleverd: vijf tussen 1964 en 1965 en de overige tien vanaf 1968 tot 1971. Dit betekent dat deze

¹⁷² Lloyds Register of Shipping 1960-1961, 62-63, 64-65, 66-67, 68-69, 70-71 en 74-75.

¹⁷³ Lloyds Register of Shipping 1974-1975.

¹⁷⁴ Lloyds Register of Shipping 1960-1961, 62-63, 64-65, 66-67, 68-69, 70-71 en 74-75.

¹⁷⁵ Sjögren, Lennerfors, en Poulsen, "The Transformation", 422.

¹⁷⁶ Lloyds Register of Shipping 1960-1961, 62-63, 64-65, 66-67, 68-69, 70-71 en 74-75.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Sovjet-bestelling de laatste schepen waren die Lindholmens bouwde, voordat de werf werd omgedoopt tot een sectiewerf van Eriksberg.¹⁷⁷

De laatste Zweedse werf, de Götaverken-werf, bouwde net als Eriksberg honderdvijftig schepen tijdens de onderzoeksperiode. Qua tonnage was er wel een opzienbarend verschil, namelijk respectievelijk 4.867.433 en 3.520.393 BRT. Desalniettemin waren beide werven hiermee de grootste van Zweden. Net als de Eriksberg-werf kan Götaverken beschreven worden als een tankerwerf: 59 (39,3 procent) van de afgeleverde schepen waren namelijk tankers en nog eens 24 schepen (16 procent) waren de OBO's. Het is binnen de bron te zien dat de Götaverken-werf pas in 1965 afstapt van de bouw van reguliere vrachtschepen en dat er volledig wordt gespecialiseerd in de bouw van (mammoet)tankers en bulkcarriers.¹⁷⁸ Götaverken volgt ook de trend die eerder in deze paragraaf is waargenomen, waarbij een Zweedse werf aanvankelijk in de jaren vijftig niet of nauwelijks bestellingen van niet-Scandinavische rederijen ontvangt, maar dat deze bestellingen in de loop van de jaren zestig toeneemt.

Zo waren er in de periode 1956 tot 1959 in totaal 37 schepen bij Götaverken vervaardigd. Deze schepen waren allemaal bedoeld voor Noorse of Zweedse rederijen. In de jaren zestig waren er 94 schepen gebouwd, waarvan er acht voor niet-Scandinavische rederijen waren gebouwd; ofwel 91,5 procent van de bestellingen waren nog telkens binnen de Scandinavische regio. In de periode 1970 tot 1974 is dit in zijn geheel omgeslagen. In die paar jaar werden achttien schepen gefabriceerd, waarvan er maar liefst elf voor rederijen buiten Scandinavië waren gebouwd; acht van deze bestellingen waren geplaatst door Britse reders. Dit betekent dat uiteindelijk nog maar 38,9 procent van de schepen die door Götaverken in die paar jaren waren gefabriceerd, aan Zweedse en of Noorse klanten werden afgeleverd.¹⁷⁹ Het is ook in deze periode dat Götaverken de volledige transitie had gemaakt van 'reguliere' vrachtschepen, naar 100.000+ BRT mammoettankers, zeer grote bulkcarriers en de eerder genoemde hybridschepen. Als alle productie jaren bij elkaar worden genomen, is nog maar liefst 87,3 procent van de door Götaverken vervaardigde schepen voor Zweedse en Noorse rederijen gebouwd. Desalniettemin geeft dit, zoals zojuist is aangetoond, een vertekend beeld, omdat de verhouding tussen Scandinavische en extra-regionale bestellingen gedurende de onderzoeksperiode opschoof.

De gegevens tonen dus niet alleen aan dat de Götaverken en Eriksberg werven de meeste schepen en het meeste scheepsvolume, respectievelijk 4.867.533 en 3.520.393 BRT, van de Zweedse werven bouwden, maar dat zij eveneens het grootste aandeel van bestellingen hadden die door niet-Scandinavische werven werden geplaatst in Zweden. Dit betekent dat deze twee werven de grootste

¹⁷⁷ Lloyds Register of Shipping 1966-1967, 68-69, 70-71 en 74-75.

¹⁷⁸ Ibid.

¹⁷⁹ Lloyds Register of Shipping 1974-1975.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

internationale marktaanwezigheid hadden van de vijf Zweedse werven die binnen dit onderzoek behandeld worden. Logischerwijs komt binnen de primaire bronnen dan ook naar voren dat deze beide werven eind jaren zestig hun internationale marktpositie wilden sterken doormiddel van een wervenfusie. Deze ophanden staande fusie werd in 1968 een aantal keren binnen Nederlandse kranten vermeld, mede omdat deze beiden werven de noodzakelijke infrastructuur bezaten om werven als Verolme en de NDSM met de aankomende 100.000+ BRT mammoettankerbouw te beconcurreren. Deze spraakmakende fusie kwam uiteindelijk niet van de grond, omdat een “grote groep aandeelhouders” van de Götaverken-werf hun aandelen niet aan de Zweedse reder Angfartygs AB Tirfing, het moederbedrijf van de Eriksberg-werf, wilden verkopen.¹⁸⁰ Of deze “grote groep aandeelhouders” ook de rederij Saléninvest betrof, welke een van de grootste investeerders van Götaverken was, werd niet vermeld in de krantenartikelen. Dit zou wel logisch zijn: binnen deze fusie zou Eriksberg, en daarmee AB Tirfing, het voortouw nemen, wat de marktpositie van Saléninvest als Zweedse reder met de grootste hoeveelheid tonnage sterk zou doen verzwakken.¹⁸¹

De vraag is nu waarom deze verschuiving van bestellingen überhaupt plaatsvond? Omdat het aantal door Zweedse werven gebouwde schepen rond 1970 afnam en het percentage buitenlandse bestellingen tegelijkertijd toenam, is men geneigd te stellen dat het aantal bestellingen van Zweedse rederijen afnam. Zoals eerder is aangegeven, werden er vanaf 1964 door de Zweedse regering tarieven opgelegd op in het buitenland gebouwde schepen. Dit was om de Zweedse scheepsbouw tegen buitenlandse (Japanse, Nederlandse en West-Duitse) concurrentie te beschermen.¹⁸² Het is echter onduidelijk hoe zwaar deze tarieven waren en wanneer ze weer zijn afgeschaft. Het is dus zeer goed mogelijk dat deze belemmeringen voor de import van buitenlandse scheepsnieuwbouw rond 1970 alweer verdwenen waren. Is het dan ook mogelijk dat Zweedse reders Zweedse werven links lieten liggen en nieuwe schepen goedkoper in het buitenland, en dan mogelijk in Japan, bestelden?

Om deze mogelijke verschuiving van Zweedse bestellingen naar buitenlandse werven aan te tonen zal er gebruik worden gemaakt van de Lloyd's Registers. Omdat deze procentuele afname van Zweedse bestellingen zich eind jaren zestig en begin jaren zeventig afspeelde, zal alleen gebruik worden gemaakt van de jaargangen 1970-71 en 1974-75. Hiervoor zal gekeken worden naar de afkomst van de scheepsvloot van een select aantal Zweedse reders. Deze selectie wordt gebaseerd op het werk van Sjögren et al. De Zweedse reders die in dit werk worden genoemd zijn: Broströms (AB Tirfing, maar in de bron aangegeven als Kristian von Sydow), Salénrederierna (Saléninvest), Wallenius

¹⁸⁰ “Zweedse werffusie gaat niet door”.

¹⁸¹ Sjögren, Lennerfors, en Poulsen, “The Transformation”, 431.

¹⁸² “Cheque overhandigd - Twee ton voor personeel van werf NDSM”.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

en Stena.¹⁸³ In verband met de representativiteit zal ook de reder Svenska Lloyd in de selectie worden opgenomen. Op deze manier zullen alle destijds grote Zweedse reders worden behandeld.

Reder	1970-1971		1974-1975	
	In Zweden vervaardigd	Buiten Zweden vervaardigd	In Zweden vervaardigd	Buiten Zweden vervaardigd
Salénrederierna	29	9	6	8
Olof Wallenius	7	9	1	3
Svenska Lloyd	9	7	0	2
Kristian von Sydow (Broströms)	17	8	5	1
Stena	0	1	0	9

In de bovenstaande tabel is een overzicht van de afkomst van de vijf Zweedse redersvloten. Ter simplificatie zijn maar twee categorieën weergegeven: Zweeds en niet-Zweeds. Twee ontwikkelingen binnen de tabel vallen direct op. Ten eerste neemt het aantal schepen binnen de Zweedse redersvloten in een paar jaar tijd zeer sterk af. Dit is in lijn met het eerder benoemde feit dat het aantal schepen dat onder Zweedse vlag voer na 1970 sterk afnam.¹⁸⁴ Daarbij was er sprake van een vlootmodernisatie: oudere schepen (jaren vijftig en zestig) werden uitgefaseerd en vervangen door nieuwe, grotere schepen. Het tweede, en tevens het meest interessante, wat opvalt is dat Zweedse reders minder schepen in de vaart namen die door Zweedse werven waren gebouwd. Alleen Broströms en de Salénrederierna, beiden sterk gericht op tankers, bulk- en koelschepen, behielden percentueel een ‘groot’ aantal Zweedse schepen in hun vloot.

Als er nader gekeken wordt naar de afkomst van deze nieuwe, buitenlandse schepen dan is te zien dat geen van deze schepen in Japanse werven zijn gebouwd. De aanname dat Zweedse werven sterk werden beconcurrerd door Japanse werven lijkt dus, met deze selectie aan rederijen, onjuist. Waar deze schepen dan wél zijn gebouwd verschilde sterk per reder. Salénrederierna bestelde hoofdzakelijk bij La Ciotat, maar ook één schip in Joegoslavië en één in Oost-Duitsland. Olof Wallenius plaatste orders bij Poolse en Sovjet-staatswerven. Stena bestelde schepen in Nederland, Noorwegen en Joegoslavië en Svenska Lloyd bij Ast. Construcciones in Spanje.¹⁸⁵ Er is dus wel degelijk een verschuiving van scheepsbestellingen naar het buitenland, maar deze verschoven naar socialistische landen in Oost-Europa en de Spaanse Staat, niet naar Japan.

Tevens wordt uit de bron duidelijk dat de Salénrederierna in de periode 1970 tot 1974 geen enkel schip bij de Götaverken-werf bestelde.¹⁸⁶ Dit is opmerkelijk, omdat zij nog in 1968 een fusie

¹⁸³ Sjögren, Lennerfors, en Poulsen, “The Transformation”, 429–34.

¹⁸⁴ Sjögren, Lennerfors, en Poulsen, 422.

¹⁸⁵ Lloyds Register of Shipping 1974-1975.

¹⁸⁶ Sjögren, Lennerfors, en Poulsen, “The Transformation”, 431.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

tussen deze werf en Eriksberg tegenhielden om hun werfinvesteringen en marktpositie ten opzichten van AB Tirfing (Broströms) te beschermen.¹⁸⁷ De reder liet wel zes schepen bij de Zweedse Kockums werf bouwen, maar het is niet duidelijk of Salénrederierna ook met deze werf financiële banden had.¹⁸⁸ Tirfing bestelde daarentegen wel, wegens diens financiële banden, drie schepen bij dochteronderneming Eriksberg.¹⁸⁹

Deelconclusie Zweden

De gegevens vanuit de bron maken duidelijk dat de Zweedse werven gedurende de onderzoeksperiode minder wisselde van bouwsegment dan hun Nederlandse tegenhangers. De Öresundvarvet en de Eriksberg werven bouwden aanvankelijk in het grote bouwsegment, maar gleden rond 1970 af naar de grens tussen het midden en grote segment. De Götaverken-werf bleef, als tankerbouwer zijnde, gedurende de onderzoeksperiode stevast in het grote bouwsegment. De Lindholmens-werf kende de grootste daling: deze startte de onderzoeksperiode op de grens tussen het grote en midden bouwsegment en kwam bijna in het kleine bouwsegment terecht. Toch wist de werf net voor diens overname door Eriksberg in 1971 nog in het middensegment te blijven door te specialiseren in de bouw van vistransportschepen voor de Sovjet-Unie.

De literatuur laat zien dat een substantieel aandeel van de Zweedse scheepsbouw voor de export was bedoeld. De Lloyd's jaarboeken laten echter zien dat dit regionaal gebonden was. Nederlandse reders bestelden geen schepen bij Zweedse werven, maar een aantal Noorse en Britse reders die voorheen klant waren bij Nederlandse werven deden dit wel. De Zweedse werven bouwden in de periode 1956 tot eind jaren zestig hoofdzakelijk voor binnenlandse of voor Noorse rederijen. Dit is terug te zien in de gegevens waaruit blijkt dat de individuele werven tussen 87,3 en 92,1 procent van de schepen bouwden voor reders uit deze twee landen. Deze hoge percentages zijn echter misleidend: als men bijvoorbeeld de jaren zeventig neemt dan neemt het percentage niet-Scandinavische bestellingen drastisch toe; deze konden dan oplopen tot wel 61 procent. Na Noorwegen bleek het Verenigd Koninkrijk en, opvallend genoeg, de Sovjet-Unie de belangrijkste buitenlandse klanten van de Zweedse werven te zijn. In hoofdstuk één was al duidelijk geworden dat Britse rederijen ervoor kozen om bestellingen niet bij Nederlandse, maar bij Zweedse werven te plaatsen. Dit weggapen van Noorse en Britse klanten van Nederlandse werven laat dus zien dat de Zweedse scheepsbouw wel degelijk invloed had op de marktpositie van de Nederlandse scheepsbouw.

¹⁸⁷ "Zweedse werffusie gaat niet door".

¹⁸⁸ Lloyds Register of Shipping 1974-1975.

¹⁸⁹ Ibid.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Een herboren industrie: De West-Duitse scheepsproductie en marktpositie in de periode 1956-1974.

In dit hoofdstuk staat de relatie van de West-Duitse scheepsbouw ten opzichte van diens Nederlandse tegenhanger centraal. In het eerste hoofdstuk is duidelijk naar voren gekomen dat de West-Duitse werven in de loop van de onderzoeksperiode niet of nauwelijks van bouwsegment verwisselden. Sterker nog, op de Flensburger Schiffbau-Gesellschaft na, zijn alle Duitse werven in hetzelfde segment geëindigd waarin zij in 1956 begonnen. Dit is vrij opvallend, omdat dit betekent dat zowel de West-Duitse als de Zweedse werven gedurende de onderzoeksperiode een stabielere scheepsbouwsector onderhielden dan wat in Nederland het geval was. Daarbij laten de gegevens in hoofdstuk twee zien dat Nederlandse rederijen regelmatig bij West-Duitse werven bestelden. De regelmaat van deze bestellingen nam in de jaren zestig af, maar vooralsnog bleven er Nederlandse bestellingen naar West-Duitse werven gaan. De vraag is nu of deze West-Duitse werven, net als de Zweedse, buitenlandse klanten bij Nederlandse werven weghaalden.

De stabiliteit met betrekking tot het bouwsegment van de individuele werven betekent echter niet dat er geen wisselingen waren in de hoeveelheid door West-Duitse werven gebouwde schepen en scheepsvolume. Op de tabel hiernaast staat, net als bij Nederland en Zweden, de hoeveelheid afgeleverde schepen en het bijbehorende volume in BRT staan afgebeeld.¹⁹⁰ Wat meteen opvalt is dat West-Duitsland afwijkt van Nederland en Zweden in dat de volumegroei veel lager is. Van 1956 op 1957 besloeg de volumetoename maar liefst 80,9 procent. Het jaar daarop was de hoeveelheid afgebouwde volume maar met 7,2 procent toegenomen; een zeer sterke afname. Het jaar weer daarop, in 1959, was er zelfs sprake van een zeer lichte afname van de hoeveelheid gebouwde scheepsvolume. Ook al spreekt men dan van een afname van maar 0,07 procentpunt, dit geeft vooralsnog aan dat de groei van het in West-Duitsland gebouwde scheepsvolume zeker twee jaar eerder afvlakte dan in Nederland of in Zweden. Hiermee was West-Duitsland in het jaar 1959 nog wel telkens het derde scheepsbouwland met volume in BRT. Er werd dat jaar maar liefst 925.649 BRT aan scheepsvolume afgeleverd. Dit betekent eveneens dat de vijf uitgelichte werven goed waren voor ongeveer één derde, 35,7 procent, van de totale West-Duitse scheepsbouw. Dit is aanzienlijk lager dan het

Tabel 5A		
Jaar	Totaal volume in BRT	Hoeveelheid afgebouwde schepen
1956	170.729	43
1957	308.837	45
1958	330.954	46
1959	330.707	41
1960	191.954	27
1961	291.506	34
1962	230.699	20
1963	261.435	26
1964	209.794	25
1965	317.401	38
1966	332.700	28
1967	351.090	30
1968	316.810	28
1969	630.587	35
1970	645.406	31
1971	723.923	30
1972	514.456	22
1973	894.182	23
1974*	66.694	4
Totaal	7.119.864	576

¹⁹⁰ Lloyds Register of Shipping 1960-1961, 62-63, 64-65, 66-67, 68-69, 70-71 en 74-75.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

volumeaandeel van de uitgelichte Nederlandse werven, welke ongeveer zestig procent beslaat, en de Zweedse werven, 62,1 procent.¹⁹¹ Daarbij moet wel gesteld worden dat de West-Duitse scheepsbouwsector maar liefst honderdveertig werven omvatte, wat een mogelijke verklaring kan zijn van dit lage percentage.¹⁹² In 1961, het jaar waarin er een kleinschalige scheepsbouwcrisis was welke was veroorzaakt door een (tanker)overcapaciteit, kromp de West-Duitse scheepsbouw met elf procent ineen. Het volume-aandeel van de vijf werven zakte in datzelfde jaar zelfs weg tot nog maar 30,3 procent.¹⁹³ Een opvallend laag percentage als dit vergeleken wordt met het aandeel van de werven die al behandeld zijn.

De reden voor dit sterke wegzakken van het interne marktaandeel in 1961 is lastig te constateren. Het zou mogelijk zijn dat dit veroorzaakt werd door het inkrimpen van de hoeveelheid gebouwde tankervolume. Het gehele West-Duitse tankerschipvolume nam bijvoorbeeld in het jaar 1961 met maar liefst 42,6 procent af; van 401.470 BRT naar 230.418 BRT.¹⁹⁴ Dit terwijl de hoeveelheid gebouwde tankervolume door de werf A.G. Weser daalde van 112.069 BRT tot 97.630 BRT: een daling van maar 12,9 procent. Daarentegen bouwde de werf Bremer Vulkan in het jaar 1960 geen enkel tankerschip, maar werden er het jaar daarop twee tankers van 30.700 BRT en 22.500 BRT te water gelaten.¹⁹⁵ De drie andere West-Duitse werven bouwden in het jaar 1960 en 1961 geen tankers, waardoor er dus ook geen sprake kon zijn van een afname. Het afnemen van het binnenlandse bouwaandeel van de vijf werven kon dus niet veroorzaakt zijn doordat de West-Duitse tankerbouw afnam. Tabel 2D (zie volgende bladzijde) laat ook zien dat het gemiddelde volume per schip tussen 1960 en 1961 juist met duizend BRT is toegenomen, terwijl tabel 2C laat zien dat het aantal gebouwde schepen per jaar ook steeg van 27 naar 34. Het aantal bestellingen nam dus ook niet af voor deze werven. Dit kan dus alléén maar aanduiden dat het binnenlandse marktaandeel van deze vijf werven afnam doordat hun scheepsproductie stagneerde, terwijl andere West-Duitse werven tussen 1959 en 1962 aanmerkelijk sneller doorgroeiden.

Dit achterblijven van de belichte werven wordt verder onderschreven door het feit dat de West-Duitse scheepsbouw in diens geheel stagneerden. Volgens de Voogd bleef de productie van de periode van de West-Duitse scheepsbouw in de periode van 1955 tot 1965 vrij stabiel. Dit is ook gedeeltelijk af te lezen in tabel op de voorgaande pagina. Er is bij de vijf werven een sterke groei tussen de jaren 1956 en 1957 waar te nemen, maar in de tien jaar daarop blijft het geproduceerde volume vrij stabiel rond de 300.000 BRT. Als deze stabilisatie van de West-Duitse scheepsproductie, zoals De

¹⁹¹ "Nederland weer op vijfde plaats".

¹⁹² Voogd, "Shipbuilding in West-Germany, Netherlands", 64.

¹⁹³ "Lloyd's Register of Shipping - Wereldscheepsbouw onderging in 1961 daling van bijna 5%".

¹⁹⁴ "Lloyd's Register of Shipping - Wereldscheepsbouw onderging in 1961 daling van bijna 5%".

¹⁹⁵ Lloyds Register of Shipping 1960-1961 en 62-63.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Voogd dit stelt, klopt, dan zal het binnenlandse marktaandeel van de vijf werven ook zo rond de dertig procent blijven hangen. Deze stabilisatie van de scheepsproductie is op zichzelf niet problematisch, maar het had de logische en nadelige uitkomst dat het West-Duitse marktaandeel binnen de wereldwijde scheepsbouw sterk afnam. In 1956 was het West-Duitse marktaandeel maar liefst negentien procent; een zeer sterke marktpositie. Deze positie was echter in maar tien jaar tijd voor het grootste deel verdwenen. Deze was in 1965 namelijk nog maar acht procent van de gehele wereldmarkt. Ter vergelijking, het aandeel van de Nederlandse scheepsbouw daalde in diezelfde periode negen naar twee procent.¹⁹⁶

Het oplettende oog zal gezien hebben dat deze periode van stagnatie en relatieve daling overeenkomt met tijdvak twee binnen de categorisatie van de West-Duitse werven. Wat opvallend is, is dat binnen deze periode, van 1960 tot-en-met 1964, de West-Duitse werven een aardig divers cliënteel bedienden. A.G. Weser bouwden in deze periode bijvoorbeeld veertien schepen, welke allen tot het grootste bouwsegment behoorden. Van dit totaal aantal waren zes schepen gebouwd voor niet-Duitse rederijen, wat aanduidt dat maar 57,1 procent van de bestellingen door Duitse reders geplaatst waren. Vijf van deze buitenlandse bestellingen waren tankers, waarvan er drie in het grote bouwsegment en twee in het middensegment zaten. Vier van deze tankers waren door Esso besteld, namelijk: de Esso Essen (1960) van 31.700 BRT, de Esso Pembrookshire (1961) en Esso Warwickshire (1962) van ieder 48.800 BRT en de Esso London (1964) van 53.300 BRT.¹⁹⁷ Daarbij werden er in 1963 twee middelgrote tankers van ieder 17.950 BRT, de Carmen en Medea, afgeleverd aan een Noorse rederij.

De Bremer Vulkan werf laat eenzelfde op het buitenland georiënteerde bouwlijst zien. In de periode van 1960 tot 1965 bouwde de Bremer Vulkan werf vierentwintig schepen in totaal. Hiervan waren maar liefst achttien schepen gebouwd voor buitenlandse rederijen.¹⁹⁸ Dit betekent dat maar 25 procent van de schepen die Bremer Vulkan in deze periode gebouwd had, bedoeld waren voor de West-Duitse rederijen. Het verschil tussen deze bouwlijst en degene van A.G. Weser, is het feit dat tankers niet het zwaartepunt vormen van de scheepsexport. Maar zes van de achttien buitenlandse bestellingen bestond namelijk uit tankers. Van deze zes tankers waren er vijf besteld door de Mobil Oil Reederei: de Duitse rederstak van het Amerikaanse Mobil. De naamgeving van de tanker was als volgt: de Egmont (1961), de Tasso (1962), de Mobil Vanguard (1963), de Mobil Valiant (1964) en de Mobil Vigilant (1964).¹⁹⁹ Omdat deze vijf tankers zusterschepen waren hadden ze ook allemaal een volume

¹⁹⁶ Velden, "The Dutch shipbuilding industry, 1950-2012", 66.

¹⁹⁷ Lloyds Register of Shipping 1966-1967.

¹⁹⁸ Ibid.

¹⁹⁹ Lloyds Register of Shipping 1966-1967.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

van tussen de 27.000 BRT en 30.000 BRT, een redelijk groot formaat voor die tijd. De zesde tanker die door Bremer Vulkan in deze periode werd afgebouwd, de Hitra (1961), was gebouwd voor een Noorse rederij en had een volume van 22.500 BRT. Daarbij bouwde de werf drie koelschepen voor een Israëlische rederij: de Gedera (1960), en de Beer Sheva (1961) en Teverya (1961) van elk 5.600 BRT.²⁰⁰ Daarnaast werden er nog losse bestellingen afgewerkt voor Panamese, Zweedse en zelfs Filipijnse klanten.

Het derde en laatste West-Duits voorbeeld met betrekking tot buitenlandse bestellingen in de periode 1960 tot-en-met 1964 is de bouwlijst van de Flensburger werf. Binnen deze vijf jaren bouwde de werf veertien schepen; eenzelfde aantal als de A.G. Weser werf. Van dit totaal waren acht schepen gebouwd voor buitenlandse reders; ofwel 42,9 procent was voor West-Duitse rederijen gebouwd. Twéé van deze buitenlandse bestellingen waren voor een Zuid-Afrikaanse reder gebouwd en één voor het Deense Næss. Wat interessanter is aan de bouwlijst van de Flensburger werf is dat er opmerkelijk veel Nederlandse bestellingen waren aangenomen. In deze korte tijdsperiode werden er vijf bulkcarrier zusterschepen van 11.000 BRT overgedragen aan de het Rotterdamse Halcyon Lijn.²⁰¹ Deze schepen waren allen onderdeel van de nieuwste versie van de zogenoemd 'Stad-serie'. Dit is terug te zien in de namen van de schepen: Stad Maastricht, -Den Haag, -Kampen, -Vlaardingen en -Zwolle.²⁰² Dit was niet de eerste bouwreeks van de 'Stad-serie' die de Flensburger werf vervaardigden voor de Halcyon Lijn. In 1957 bouwde de werf bijvoorbeeld al drie Stad-schepen van 8.800 BRT voor dezelfde klant: Stad Delft, -Gouda en -Utrecht. In totaal bouwde de Flensburger werf twaalf schepen voor deze Rotterdamse reder. De reden voor deze Nederlandse bestellingen bij een West-Duitse werf had, anders dan men zou denken, niks te maken met de bouwkosten. De Flensburger werf en de Halcyon Lijn waren beiden onderdeel van de zogenoemde Thyssen-Bornemisza groep, waarbij de Bank van Handel en Scheepvaart fungeerde als overkoepelende orgaan.²⁰³ Dit is dus een ander voorbeeld van verticale integratie tussen reder en werf. Maar anders dan de verticale integratie van de scheepsbouw in Zweden, waar het altijd twéé binnenlandse bedrijven betrof, was er sprake van internationale verticale integratie in het geval van de Flensburger werf.

De West-Duitse werven ontvingen in de eerste helft van de jaren zestig opvallend veel buitenlandse bestellingen. Zo was 57,1 procent van de productie van A.G. Weser besteed aan bestellingen vanuit West-Duitsland zelf, maar was dit bij Bremer Vulkan zelfs maar vijfentwintig

²⁰⁰ Lloyds Register of Shipping 1966-1967.

²⁰¹ "Derde Stad Vlaardingen in Flensburg vlot van stapel gelopen - Burgermeester: geschenk van de stad Vlaardingen", *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 13 januari 1962, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

²⁰² Lloyds Register of Shipping 1966-1967.

²⁰³ "Derde Stad Vlaardingen in Flensburg vlot van stapel gelopen - Burgermeester: geschenk van de stad Vlaardingen".

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

procent. De reden voor deze hoge percentages van buitenlandse bestellingen heeft twee redenen. De eerste reden is de al besproken verticale integratie tussen de Flensburger werf en het Rotterdamse Halcyon Lijn. Net als bij de Zweedse werven zal deze integratie bestellingen garanderen voor de werf. De tweede reden is gerelateerd aan de fabricagekosten van de schepen. In 1961 werd de Duitse Mark gerevalueerd, waardoor het relatief duurder werd om bij West-Duitse werven schepen te laten bouwen.²⁰⁴ Dit effect werd versterkt door de stijgende West-Duitse arbeidslonen. In 1964 was het West-Duitse uurloon van een staalarbeider gestegen tot 1,08 Dollar.²⁰⁵ Dit was een hoger loon dan dat men voor soortgelijk werk in België, Denemarken, het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk kreeg.²⁰⁶ Alleen de uurlonen voor arbeiders in Nederland en Zweden waren hoger. Deze West-Duitse bouwkosten namen echter meer geleidelijk aan toe, zeker als dit dan wordt vergeleken met de stijgende Nederlandse loonkosten vanaf 1963. En ondanks de relatief hoge lonen, bleef het voor Nederlandse en Britse rederijen, de grootste buitenlandse klanten voor West-Duitse werven, vrij goedkoop om in West-Duitsland te bestellen. Hierdoor bleef de hoeveelheid bestellingen afkomstig van buitenlandse rederijen redelijk stabiel tussen 1956 en 1965.²⁰⁷

Dit betekent echter niet dat het stagneren en de relatieve achteruitgang van de West-Duitse scheepsbouw op het wereldtoneel onopgemerkt bleef. Het West-Duitse Ministerie van Economische Zaken beval in 1961 al tot een onderzoek naar de “industriële problemen” die vanaf 1955 optraden. Het rapport met de bevindingen van dit onderzoek werden in 1964 gepubliceerd onder de naam “*Werftenquete*”. Binnen dit rapport werden een aantal belangrijke aanbevelingen gedaan aan de West-Duitse scheepsbouw. De meest relevante aanbevelingen hiervan zijn: ten eerste, alhoewel de bouwmethodes van West-Duitse werven in lijn lagen met de ‘huidige’ internationale standaarden, moest er meer geïnvesteerd worden om de bouw van grotere schepen te faciliteren. Het rapport doelt hierbij op de bouw van mammoettankers (VLCC’s). Ten tweede moeten de West-Duitse werven, in lijn met de eerste aanbeveling, hun profijt pakken met schaalvoordelen. Hierdoor zal het West-Duitse concurrentievermogen op de internationale scheepsbouwmarkt toenemen. De derde en laatste aanbeveling was dat de West-Duitse werven hun activiteiten moesten diversifiëren door, net als de Nederlandse werven, scheepsreparatiediensten aan te bieden.²⁰⁸ Door deze aanbevelingen te implementeren achtte de West-Duitse regering het mogelijk dat de inheemse scheepsbouw rendabel bleef en ook zijn positie in de wereld kon behouden.

²⁰⁴ Voogd, “Shipbuilding in West-Germany, Netherlands”, 67.

²⁰⁵ Al-Timimi, “Innovations led expansion”, 19.

²⁰⁶ Stirling, “British and French shipbuilding”, 12.

²⁰⁷ Lloyds Register of Shipping 1960-1961, 62-63, 64-65 en 66-67.

²⁰⁸ Voogd, “Shipbuilding in West-Germany, Netherlands”, 67-68.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

De West-Duitse werven die in dit onderzoek worden behandeld implementeerden deze aanbevelingen in de tweede helft van de jaren zestig en begin jaren zeventig ieder op hun eigen manier. Hoofdzakelijk wordt dan gesproken over aanbevelingen één en twee: de bouw van mammoettankers en het implementeren van schaalvoordelen. Vanaf 1966 kan men de eerste effecten van deze ‘nieuwe’ strategie waarnemen op de bouwlijsten van de West-Duitse werven.

Bij de A.G. Weser werf in Bremen is het toepassen van deze aanbevelingen het duidelijkst zichtbaar. Zoals al eerder in dit onderzoek naar voren is gekomen, verschenen er vanaf 1968 twee nieuwe bouwniches: de 100.000+ BRT mammoettankers en de containerschipbouw. Anders dan de eerder besproken Nederlandse en Zweedse werven legden de A.G. Weser werf te Bremen zich op beiden niches toe. Sterker nog, dit was zelfs een unieke eigenschap voor de West-Duitse werven die binnen dit onderzoek zijn opgenomen. In de periode van 1968 tot 1974 bouwden de A.G. Weser werf Bremen twintig schepen in totaal; op één na allemaal in het grote bouwsegment. Maar liefst tien van deze schepen waren mammoettankers met een volume van meer dan 100.000 BRT. Daarbij waren er nog twee andere tankers vervaardigd met een volume van 19.600 BRT (1968) en 87.000 BRT (1968). Vanaf 1972 begon de A.G. Weser Bremen werf ook met de bouw van drie containerschepen. Deze containerschepen waren allen onderdeel van dezelfde serie; de zogenoemde “Sea-Land serie”. Dit was een serie van acht containerschepen die door de Amerikaanse rederij Sea-Land Services Inc. bij verscheidende Europese werven was besteld. De andere vijf zusterschepen van deze serie werden bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, drie stuks, en bij Rheinstahl, twee stuks, gebouwd.²⁰⁹ Hiernaast fabriceerde de A.G. Weser werf Bremen ook nog drie bulkcarriers met een volume van 74.500 BRT en een bulk- en oliedrager hybridenschip van 81.000 BRT²¹⁰

Het toeleggen van West-Duitse werven op de bouw van containerschepen is beter zichtbaar bij de Bremer Vulkan werf. Anders dan de A.G. Weser werf, bouwden Bremer Vulkan geen 100.000+ BRT mammoettankers, maar het percentage containerschepen op de bouwlijst lag velen malen hoger. In de periode van 1968 tot 1974 bouwden de werf 46 schepen; twintig hiervan waren containerschepen.²¹¹ Veel van deze containerschepen waren gebouwd voor buitenlandse klanten. Dit waren hoofdzakelijk Britse en Nederlandse rederijen. Zo werd er tussen 1968 en 1972 een serie van zes 24.000 BRT containerschepen gebouwd, Act I tot-en-met Act 6 genoemd, voor het Britse Associated Container Transportation Limited. Dit was een samenwerking tussen meerdere Britse reders, zoals Blue Star Line en Harrison Line.²¹² De Blue Star Line bestelde eveneens de 19.000 BRT

²⁰⁹ “Bouwnummer 803 - Derde kielleging Sea-Land”, *Wilton Fijenoord Nieuws*, 1 april 1972, Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

²¹⁰ Lloyds Register of Shipping 1970-1971 en 74-75.

²¹¹ Lloyds Register of Shipping 1974-1975.

²¹² Ian Collard, *Blue Star Line: Fleet List & History* (Stroud: Amberley Publishing, 2014), 47.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

containerschepen California- en Columbia Star voor diens vloot bij Bremer Vulkan, welke in 1971 werden overgedragen.²¹³ Ook werd het 23.400 BRT containerschip Australian Exporter voor dezelfde reder in 1972 afgebouwd. In 1970 werd ook het zesde en laatste lid van de eerder besproken Amerikaanse Sea-Land-containerschipserie door Bremer Vulkan overgedragen; de Sea-Land Venture.²¹⁴

Naast de Britse bestellingen, werden er ook schepen voor Nederlandse reders afgebouwd. In December 1969 maakte het toenmalige N.V. Nederlandse Scheepvaart Unie bekend dat het een bestelling voor twee containerschepen van elk 58.700 BRT bij Bremer Vulkan zou plaatsen. Dat wederom een grote Nederlandse scheepsbestellingen naar het buitenland ging werd door de Nederlandse scheepsbouw met teleurstelling ontvangen.²¹⁵ Het werd niet in het krantenartikel vermeld, maar de verwachting was waarschijnlijk dat deze bestelling naar de RDM zou gaan. De reden dat deze bestelling naar Bremer Vulkan ging was dat deze werf “reeds grote ervaring heeft in de bouw van containerschepen.”²¹⁶ Hoog waarschijnlijk is dit ook de reden waarom de Britse reders hun bestellingen bij Bremer Vulkan plaatsten en niet in Nederland. De twee Nederlandse containerschepen, de Nedlloyd Dejima en -Delft, werden beiden in 1973 aan het pas opgerichte Nedlloyd overgedragen. Daarbij werd ook een klein vrachtschip van 6.500 BRT aan dezelfde reder opgeleverd.²¹⁷ Ondanks het feit dat er ‘maar’ drie Nederlandse schepen door Bremer Vulkan werden gebouwd, omvatte deze bestelling voorsnog een volume van 124.000 BRT; dit zou een sterke impuls zijn geweest voor de Nederlandse scheepsbouw zijn geweest.

Ook A.G. Blohm & Voss legde zich toe op de bouw van containerschepen en, anders dan Bremer Vulkan, op de bouw van bulkcarriers. In de periode 1968 tot 1974 bouwde de werf 23 schepen: acht hiervan waren containerschepen, drie bulkcarriers en ook twee autoschepen.²¹⁸ Anders dan bij Bremer Vulkan en A.G. Weser, bouwden Blohm & Voss hoofdzakelijk voor de interne West-Duitse markt. De twee omvangrijkste bouwseries van deze werf binnen deze periode, de Polar-Ecuador-koelschepen (3.800 BRT) en Hamburg-Express-containerschepen (79.000 BRT), waren allen voor West-Duitse reders bedoeld.²¹⁹ Er was geen sprake van Britse en of Nederlandse bestellingen in deze periode. Waarom dit niet het geval is, is echter niet te achterhalen.

De aanwezigheid van al deze Nederlandse en Angelsaksische bestellingen bij de West-Duitse werven zouden bijna doen vermoeden dat West-Duitse rederijen eind jaren zestig, net als hun

²¹³ Collard, *Blue Star Line*, 117.

²¹⁴ Lloyds Register of Shipping 1970-1971.

²¹⁵ “Weer grote scheeporder naar buitenland”.

²¹⁶ “Weer grote scheeporder naar buitenland”.

²¹⁷ Lloyds Register of Shipping 1974-1975.

²¹⁸ Lloyds Register of Shipping 1970-1971 en 74-75.

²¹⁹ Ibid.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Zweedse tegenhangers, scheepsbestellingen in het buitenland plaatsten. Om dit te controleren zal er wederom een kleine steekproef met rederijen worden uitgevoerd. Hiervoor zijn er vier West-Duitse rederijen gebruikt. Deze zijn Hapag-Lloyd A.G., Hamburg-Süd, "Hansa" Deutsche Dampfschiffahrt Gesellschaft en John T. Essberger. Bij elkaar genomen hebben deze rederijen 45 schepen van na 1970 bij de Lloyds ingeschreven staan.

Uit de scheepslijsten komt een geheel andere bevinding naar voren dan bij de Zweedse reders het geval was. Waar deze na 1970 niet meer bij binnenlandse werven bestelden is dit bij de West-Duitse rederijen juist wel zo. Hamburg-Süd en John T. Essberger hebben bijvoorbeeld geen enkel schip besteld in het buitenland. Men zou kunnen stellen dat dit toeval is, omdat deze reders ieder maar vier schepen van na 1970 hebben ingeschreven.²²⁰ Dit is echter niet het geval bij Hapag-Lloyd en de Hansa, respectievelijk veertien en twintig schepen. Hapag-Lloyd heeft maar twee schepen die afkomstig zijn uit buitenlandse werven: het LASH-schip München van het Belgische Cockerill Yards en de 25.000 BRT bulkcarrier Roland Bremen van Burmeister & Wain's. De Hansa heeft daarentegen maar één schip uit een buitenlandse werf: het bevoorradingsschip Michaelisturm van het Noorse Batservice Verft.²²¹

Aan de hand van deze steekproef kan men stellen dat de West-Duitse werven gedurende de onderzoeksperiode bijna geen last hadden van het wegtrekken van binnenlandse bestellingen naar het buitenland. Waar de scheepslijsten van de Zweedse rederijen na 1970 bijna geheel gevuld waren met in het buitenland gebouwde schepen, was dit niet het geval bij de West-Duitse rederijen. Het lijkt erop dat de buitenlandse bestellingen bovenop de binnenlandse bestellingen terecht kwamen en niet diende als compensatie als in Zweden. Waarom dit het geval was is niet precies duidelijk. Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat de West-Duitse werven, door hun vroegtijdige specialisatie in containerscheepsbouw, goedkoper konden bouwen en daarmee extra buitenlandse klanten aantrokken die gebruik wilde maken van deze nieuwe niche. Dit zou dan in lijn liggen met de bouw van de eerder genoemde Sea-Land serie.

²²⁰ Lloyds Register of Shipping 1974-1975.

²²¹ Ibid.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970**Conclusie West-Duitsland.**

De gegevens maken duidelijk dat de West-Duitse werven, net als diens Zweedse tegenhangers, minder van bouwsegment wisselden dan Nederlandse werven. Men kan zelfs stellen dat de West-Duitse werven het meest consistent bouwden van de landen die tot nu toe zijn behandeld. Enkel de Flensburger werf maakte een noemenswaardige daling mee en dit was zelfs nog gering als dit vergeleken wordt met de andere casuslanden.

Wat eveneens opvalt is het feit dat de West-Duitse werven al in 1958 diens volume-productiepiek hadden bereikt, voordat de Nederlandse en Zweedse werven dit hadden. Daarbij kende de West-Duitse scheepsbouw een meer geleidelijke daling in het geproduceerde BRT-volume dan haar Nederlandse tegenhanger. Een mogelijke verklaring voor dit fenomeen is het feit dat West-Duitse reders binnenlandse schepen bleven bestellen terwijl dit in Nederland gedurende de jaren zestig minder gebeurde.

De gegevens laten zien dat de bouwlijsten van de West-Duitse werven gespekt werden door bestellingen uit het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en, zoals in de voorgaande hoofdstukken als duidelijk was geworden, uit Nederland. Dit had vooral te maken met: één, de verticale integratie tussen reder en werf, zoals tussen de Thyssen-Bornemisza groep en Flensburger werf. Twéé het feit dat buitenlandse rederijen bestellingen bij meerdere werven spreiden, zoals het geval met de Amerikaanse Sea-Land serie. En drie, dat West-Duitse werven de meeste ervaring hadden bij de bouw van het gewenste soort schip, in dit geval ervaring met de bouw van containerschepen. Daarbij moet wel worden herhaald dat het overgrote deel van de West-Duitse bouwlijst de gehele onderzoeksperiode bestond uit binnenlandse bestellingen. De West-Duitse casuswerven leunden dus minder op buitenlandse bestellingen dan de Nederlandse of Zweedse werven.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970**Conclusies**

De hoofdvraag die binnen de introductie centraal is gezet is: *“Wat was de invloed van de West-Europese scheepsbouw op de afnemende internationale marktpositie van Nederlandse werven in de periode 1960-1970?”*. In de afgelopen drie hoofdstukken zijn de schommelingen qua jaarlijkse gebouwde bruto registertonnage en de afkomst van scheepsbestellingen voor de geselecteerde Nederlandse, Zweedse, Deense en West-Duitse werven onderzocht en uitgelicht. Hiervoor is intensief gebruik gemaakt van de Lloyds registers en verscheidende krantenartikelen die binnen de onderzoeksperiode zijn verschenen. Dankzij dit onderzoek kunnen er dan ook een aantal conclusies worden getrokken.

Aan de hand van de bronnen kan ik stellen dat de onderzochte Nederlandse wel degelijk last hadden van West-Europese concurrentie. Dit ondanks het feit dat de gehele West-Europese scheepsbouwsector aan marktaandeel moest inboeten ten opzichte van landen als Japan. Na een bloeiperiode begon vanaf 1959 de Nederlandse scheepsbouw qua hoeveelheid gebouwde schepen en scheepsvolume internationaal af te glijden. Dit werd hoofdzakelijk veroorzaakt door het wegvallen van tankerbestellingen. Bedrijven die voorheen regelmatig bij Nederlandse werven bestelden, als Esso, Mobil, BP en zelfs de Shell, verplaatsten hun scheepsbestellingen wegens stijgende bouw prijzen naar buitenlandse werven. Van deze bestellingen ging een gedeelte naar Zweedse werven. Daarbij werden Nederlandse werven in 1964 van de lucratieve Scandinavische scheepsmarkt afgesneden door Zweedse tarieven op import van buitenlandse scheepsnieuwbouw. De meeste Nederlandse werven stopten mede hierdoor met het bouwen van tanker- en reguliere vrachtschepen en richtten zich op de bouw van een ander soort schepen als kleinere vrachtschepen, baggerschepen en zee-installaties. Verolme en de NDSM waren hier echter een uitzondering op. Er kan dus gesteld worden dat West-Europese werven inderdaad, al dan niet een matige, invloed hadden op de afnemende marktpositie van Nederlandse werven.

Deze invloed wordt duidelijker wanneer gekeken wordt naar het bestelpatroon van de acht grootste Nederlandse rederijen voor en gedurende de onderzoeksperiode. In 1956 bestond de handelsvloot van deze reders hoofdzakelijk uit schepen die bij de Zeven Zusters waren gebouwd. Desalniettemin was een substantieel gedeelte van deze vloot bij Britse en West-Duitse werven gebouwd. In de loop van de jaren zestig viel deze import vanuit West-Europese landen bijna in zijn geheel weg. Het West-Duitse Howaldtswerke-Deutsche Werft was een uitzondering hierop. Verhoudingsgewijs nam het aantal in het buitenland gebouwde schepen wel toe, maar dit kwam door de groeiende prominentie van Japan als scheepsbouwland. Opvallend genoeg bestelden deze Nederlandse rederijen geen (tank)schepen in Zweden. De Zweedse invloed was dus het feit dat zij niet-

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Nederlandse klanten wegkaapten. Nederlandse klanten bleven bestellen in Nederland of verplaatsten deze bestellingen naar Japan.

Vanaf 1966 is er een herleving binnen de Nederlandse scheepsbouw waar te nemen: het aantal door Nederlandse werven gebouwde schepen stabiliseert en het gemiddelde volume per gebouwde schip neemt toe. Deze opwaartse beweging kan hoofdzakelijk aan de volumegroei van tankers naar 100.000+ BRT worden toegeschreven. Maar enkele Nederlandse werven konden participeren in de bouw van dit nieuwe soort schepen. De Verolme en NDSM werven omarmde de bouw van 100.000+ BRT tankers volledig en breidden, met behulp van staatssteun, diens droogdokken uit om de bouw van deze reuzen te faciliteren. De RDM twijfelde aan de financiële houdbaarheid van de omarming en richtte zich daarom op de bouw van containerschepen, maar deze zouden pas in de jaren zeventig belangrijk worden. Door destijds berichtgeving wordt duidelijk dat ook de vakbonden, die zich zorgen maakten over de toekomst van de scheepsbouwbranche, geen heil zagen in deze tanker, ondanks het feit dat dit tot baanbehoud kon leiden. Deze twijfels blijken gegrond als men rekening houdt met het feit dat het Verolme-concern deze mammoettankers voor verliesgevende marktprijzen moest bouwen om internationaal competitief te blijven. Geografische limieten van het Nederlands landschap zorgden er ook voor dat bijna alle Nederlandse werven hun maximale volumebouwlímiet hadden bereikt. Barrières als dijken, bruggen en sluizen maakten het zo goed als onmogelijk om nóg grotere schepen te bouwen. Enkel de Verolme Rozenburg-werf kon de internationale volumerace bijbenen door zijn ligging nabij de Rotterdamse havenmonding. De NDSM kon dit aanvankelijk ook, maar door barrières als de sluizen van IJmuiden werd er een harde volumebovengrens op de werf geplaatst.

Uit de literatuur en bronnen komt naar voren dat de Zweedse scheepsbouw inderdaad invloed had op de marktpositie van zijn Nederlandse tegenhanger. De Zweedse scheepsbouwsector was zeer exportgericht en bouwden in de scheepsmarkten waarin de grote Nederlandse werven zich ook in ophielden, namelijk de grotere zeegaande tanker- en vrachtschepen. Gedurende de jaren zestig bouwden de Zweedse werven hoofdzakelijk voor Scandinavische klanten. Zweedse werven bouwden voor Zweedse reders en exporteerde voornamelijk naar Noorwegen. Dit is niet geheel verrassend: Zweedse werven waren aanvankelijk goedkoper en de literatuur en de bronnen geven aan dat er een sterke verticale integratie tussen Zweedse reders en werven aanwezig was. Dit kan wellicht ook de reden zijn waarom er Zweedse tarieven werden geheven op in het buitenland gebouwde schepen. De combinatie van deze tarieven, samen met dat Noorse reders meer bij Zweedse werven bestelden, correleert met het tijdelijk ineensinken van de Nederlandse tankerbouw rond 1964.

In de aanloop naar 1970 vindt er een ingrijpende verandering voor de Zweedse scheepsbouw plaats. Het aantal niet-Scandinavische scheepsbestellingen begon drastisch toe te nemen en konden bij sommige werven wel meer dan de helft van alle bestellingen beslaan in de periode 1970-1974.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Noorwegen bleef, in totaal, de belangrijkste buitenlandse klant, maar Britse en zelfs Sovjet reders namen een alsmaar groter percentage van de bestelboeken in beslag. Wat in hoofdstuk één al naar voren kwam wordt hier verder bevestigd: Britse reders die tot begin jaren zestig bij Nederlandse werven bestelden, kozen er voor om hun bestellingen nu bij Zweedse werven te plaatsen.

Tevens is er gekeken waarom Zweedse werven een toenemend percentage niet-Scandinavische bestellingen bouwden. De literatuur laat zien dat de Zweedse handelsvloot na 1970 sterk moderniseerde. Oudere schepen werden van de hand gedaan en ingewisseld voor minder schepen die daarentegen meer volume hadden. Interessanter is echter dat tegelijkertijd de vijf grootste Zweedse reders minder bestellingen plaatsten bij Zweedse werven. Enkel Broströms en de Salénrederierna behielden een aanzienlijk percentage aan Zweedse nieuwbouw, maar dit was enkel door hun financiële banden met de werven. De drie andere Zweedse reders bestelden niet of nauwelijks meer binnenlands. Zij bestelden hun schepen in Oost-Europese staatswerven, maar bijvoorbeeld ook in de Spaanse Staat, Frankrijk en zelfs Nederland. Opvallend genoeg werd er geen nieuwbouw in Japan besteld. Dit is een bijna omgekeerde situatie zoals deze voor de Nederlandse reders is beschreven.

De gegevens uit de bronnen maken duidelijk dat de West-Duitse werven, net als hun Zweedse tegenhangers, minder van bouwsegment wisselden dan Nederlandse werven. Op de Flensburger werf na kenden West-Duitse werven geen noemenswaardige volumedaling, terwijl dit in de andere casuslanden wel veelvuldig voorkwam. Wat tevens opvalt is dat de geselecteerde West-Duitse werven al in 1958 hun volume-productiepiek hadden bereikt, nog voordat de Nederlandse of Zweedse werven dit hadden. Dit lijkt ernstig, totdat men ziet dat de daaropvolgende afname van gebouwde volumes in West-Duitse werven minder abrupt was dan in andere West-Europese landen.

Een verklaring hiervoor is dat West-Duitse werven zich niet hadden toegelegd op de bouw van buitenlandse tankerbestellingen. De al veelvuldig besproken volumedaling van Nederlandse werven halverwege de jaren zestig werd veroorzaakt door het wegvallen van de voorheen vanzelfsprekende tankerbestellingen naar Zweden en Japan. De West-Duitse scheepsbouw kende dit probleem niet: de gigantische interne West-Duitse markt garandeerde een continue aanvoer van scheepsbestellingen. De steekproef met de vier West-Duitse rederijen benadrukt dit: West-Duitse reders bestelden bij binnenlandse werven, zelfs na 1970 toen Zweedse reders al veelvuldig in het buitenland bestelden. Daarbij bouwden West-Duitse scheepswerven veelal reguliere vracht en bulkschepen, tankers waren niet de pijlers als bijvoorbeeld bij Verolme-NDSM en de Zweedse werven.

Dit wil niet zeggen dat de West-Duitse scheepsbouw geen invloed had op de marktpositie van Nederlandse werven. De gegevens laten zien dat Nederlandse reders eind jaren vijftig en begin jaren zestig regelmatig vrachtschepen bij West-Duitse werven bestelden. Vaak waren dit losse bestellingen,

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

maar de behandelde ‘Stad-serie’ vrachtschepen laten ons zien dat er destijds ook diepgaande economische banden tussen Nederlandse reders en West-Duitse werven bestonden. Daarbij laten de bouwlijsten zien dat West-Duitse werven dezelfde klanten najoegen als hun Nederlandse tegenhangers en dat Nederlandse reders tot aan 1970 bij Howaldtswerke-Deutsche Werft bestelden.

Bestellingen vanuit het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten waren regelmatig aanwezig op de West-Duitse bouwlijsten en zij namen in de loop van de onderzoeksperiode alleen maar in aantal toe. De bronnen laten zien dat een aandeel van deze bestellingen eigenlijk bedoeld waren voor Nederlandse werven, maar zij werden om verscheidende redenen gepasseerd. Men spreekt dan van vaste afnemers bij Nederlandse werven als Nedlloyd en Esso, maar ook potentieel nieuwe niet-Europese klanten, hoofdzakelijk reders gevestigd in Panama of Liberia. In het geval van de omvangrijke containerschepenbestelling voor het Amerikaanse Sea-Land Inc., kon het Nederlandse RDM door haar deskundigheid juist wel meebouwen in een anders exclusieve West-Duitse scheepsbestelling.

Deze scriptie heeft aangetoond dat andere West-Europesen werven dus wel degelijk invloed hadden op de Nederlandse scheepsbouw. Er zijn echter een aantal facetten die verder onderzoek vereisen. Binnen dit onderzoek is er hoofdzakelijk gewerkt vanuit het perspectief van de scheepswerven en dit leende zich goed om aan te tonen dat het bouwpatroon en -volume per werf gedurende de onderzoeksperiode veranderden. Een tekortkoming is echter dat het niet goed liet zien *waarom* deze veranderingen plaatsvonden en waar reders wel bestelden als ze geen orders bij Nederlandse werven meer plaatsten. Dit is gedeeltelijk opgevangen door ook te kijken naar de vlootsamenstelling van de grootste rederijen van de casuslanden. Dit legde bepaalde belangrijke bestelpatronen bloot, maar dit beantwoordde de waaromvraag nog niet geheel.

Een ander punt waar verder onderzoek naar kan worden gedaan is de financiële invalshoek. Dat andere West-Europese werven invloed hadden op de Nederlandse scheepsbouw is duidelijk, maar het is nog niet duidelijk wat de financiële ramificaties waren. Dergelijke informatie ontbreekt vaak uit de bronnen en zijn vaak té generaliserend in de literatuur (zij beslaan dan de gehele Nederlandse scheepsbouw en -reparatiesector). De krantenartikelen gaven soms de waardes op van de scheepsbestellingen, maar dit was té sporadisch om met zekerheid te spreken over de financiële dimensie van de intra-Europese concurrentie. Daarbij is binnen dit stuk, mede door het werf-centrisch perspectief, niet voldoende ingegaan op de loonontwikkelingen en staatsinmenging in de casuslanden.

Dankwoord

Ik wil graag de heer M.R.M. Straver (MA MSc LLM) bedanken voor zijn begeleiding tijdens dit masterthesistrajact. Daarbij wil ik mevrouw A. de Wit (curator) en het Maritiem Museum Rotterdam bedanken voor de hulp bij dit thesisonderzoek.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

Bibliografie

- Al-Timimi, W. "Innovations led expansion: the shipbuilding case." *Research Policy* 4, nr. 2 (mei 1975): 160–71. [https://doi.org/10.1016/0048-7333\(75\)90029-3](https://doi.org/10.1016/0048-7333(75)90029-3).
- Barendregt, J. "Industriepolitiek; honderd jaar overheidsbeleid in vogelvlucht." Vrije Universiteit, Faculteit der Economische Wetenschappen en Econometrie, 1992.
- Broadbridge, Seymour. "Shipbuilding and the State in Japan since the 1850s." *Modern Asian Studies* 11, nr. 4 (1977): 601–13.
- Collard, Ian. *Blue Star Line: Fleet list & History*. Stroud: Amberley Publishing, 2014.
- Davids, Mila, en Hans Schippers. "Innovations in Dutch shipbuilding in the first half of the twentieth century." *Business History* 50, nr. 2 (maart 2008): 205–25. <https://doi.org/10.1080/00076790701868643>.
- Levering, Roland, Rik Ligthart, Niels Noorderhaven, en Leon Oerlemans. "Continuity and change in interorganizational project practices: The Dutch shipbuilding industry, 1950–2010." *International Journal of Project Management* 31, nr. 5 (juli 2013): 735–47. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2012.12.010>.
- Lewan, Nils. "West European Shipbuilding: An Industry in Transition from the Geographer's Point of View." *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography* 55, nr. 2 (1973): 143–52. <https://doi.org/10.2307/490431>.
- Lloyd's Register Group Lt.. *Lloyds Register of Shipping. 1956-1957*. Londen: Lloyd's Register Maritime Information Publishing Group, 1957.
- Lloyd's Register Group Lt.. *Lloyds Register of Shipping. 1960-1961*. Londen: Lloyd's Register Maritime Information Publishing Group, 1961.
- Lloyd's Register Group Lt.. *Lloyds Register of Shipping. 1962-1963*. Londen: Lloyd's Register Maritime Information Publishing Group, 1963.
- Lloyd's Register Group Lt.. *Lloyds Register of Shipping. 1964-1965*. Londen: Lloyd's Register Maritime Information Publishing Group, 1965.
- Lloyd's Register Group Lt.. *Lloyds Register of Shipping. 1966-1967*. Londen: Lloyd's Register Maritime Information Publishing Group, 1967.
- Lloyd's Register Group Lt.. *Lloyds Register of Shipping. 1968-1969*. Londen: Lloyd's Register Maritime Information Publishing Group, 1969.
- Lloyd's Register Group Lt.. *Lloyds Register of Shipping. 1970-1971*. Londen: Lloyd's Register Maritime Information Publishing Group, 1971.
- Lloyd's Register Group Lt.. *Lloyds Register of Shipping. 1974-1975*. Londen: Lloyd's Register Maritime Information Publishing Group, 1975.
- Lorenz, Edward H. "Towards A Theory of British Economic Decline: The Case of Shipbuilding, 1890-1970." 1990, 1–37.
- McGoldrick, James. "Industrial Relations and the Division of Labour in the Shipbuilding Industry Since the War." *British Journal of Industrial Relations* 21, nr. 2 (juli 1983): 197–220.
- von Münching, L.L.. *De Nederlandse Koopvaardijvloot 1955-1956*. Amsterdam: C. de Boer Jr., 1955.
- Murphy, Hugh, en Marcel van der Linden. "Some final observations." In *Shipbuilding and Ship Repair Workers around the World*, 657–64. Case Studies 1950-2010. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2017. <https://www.jstor.org/stable/j.ctt1n7qk5k.28>.
- Nistor, Dumitru. "Romania's Participation the Specialization and Cooperation of Production in the Shipbuilding Program of Comecon Member Nations." *Soviet & Eastern European Foreign Trade* 13, nr. 4 (Winter77/78 1977): 88–96.
- Poulsen, Rene Taudal, en Henrik Sornn-Friese. "Downfall delayed: Danish shipbuilding and industrial dislocation." *Business History* 53, nr. 4 (juli 2011): 557–82. <https://doi.org/10.1080/00076791.2011.574692>.
- Sjögren, Hans Olov, Thomas Taro Lennerfors, en René Taudal Poulsen. "The Transformation of Swedish Shipping, 1970-2010." *Business History Review* 86, nr. 3 (2012): 417–45.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

- Smit, Wim A. "Naval Shipbuilding in the Netherlands." In *National Approaches to Shipbuilding and Ship Procurement*, 35–45. Kingston: Defence Management Studies Program, School of Policy Studies, Queen's University, 2010.
- Stirling, John. "British and French shipbuilding: the industrial relations of decline." *Industrial Relations Journal* 16, nr. 4 (Winter 1985): 7–16.
- Velden, Sjaak van der. "The Dutch shipbuilding industry, 1950-2012." In *Shipbuilding and Ship Repair Workers around the World*, 221–46. Case Studies 1950-2010. Amsterdam University Press, 2017. <https://www.jstor.org/stable/j.ctt1n7qk5k.9>.
- Voogd, Cees de. "Shipbuilding in West Germany and the Netherlands, 1960-1980." *International Journal of Maritime History* 19, nr. 1 (juni 2007): 63–86.

Primaire bronnen

- "Bouwnummer 803 - Derde kielleging Sea-Land". *Wilton Fijenoord Nieuws*, 1 april 1972. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- "C. Verolme bij tewaterlating: Arbeiders moeten harder werken". *Trouw/De Rotterdammer*, 1 april 1964. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- "Cheque overhandigd - Twee ton voor personeel van werf NDSM". *Het Vrije Volk*, 28 december 1963. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- "Derde Stad Vlaardingen in Flensburg vlot van stapel gelopen - Burgermeester: geschenk van de stad Vlaardingen". *Rotterdamsch Nieuwsblad*, 13 januari 1962. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- "Japan: Grotere ervaring met mammoets". *Trouw/De Rotterdammer*, 25 maart 1965. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- "Klaprozenweg 1951 (F) | NDSM-Werf Museum". Geraadpleegd 21 mei 2019. <http://www.ndsm-werfmuseum.nl/klaprozenweg-1951-f-2>.
- "Lloyd's Register of Shipping - Wereldscheepsbouw onderging in 1961 daling van bijna 5%". *Nieuwe Schiedamsche Courant*, 28 februari 1962. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- "Mobil wil zes 145.000-tonners in Zweden bestellen". *Rotterdamsch Parool*, 9 februari 1965. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- "Motorschip Nara te water gelaten". *Het Vrije volk*, 8 juli 1963. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- "NDSM is Verolme's zondebok - Maar is dat terecht?" *Rotterdamsch Parool/De Schiedammer*, 12 september 1969. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- "NDSM sprak reserves en voorzieningen aan". *Rotterdamsch Parool/De Schiedammer*, 7 mei 1968. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- "Nederland weer op vijfde plaats als wereldscheepsbouwnatie - Japan en Zweden hebben in 1959 hun aandeel sterk vergroot". *Nieuwe Schiedamsche Courant*, 28 januari 1960. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- "Scheepsbouwer C. Verolme wil het ruim zien: Kanaal van Hoek van Holland naar Golf van Biscaye - 'Dan lopen we niet achter de feiten aan'". *De Havenloods*, 19 januari 1967. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- "Slag Om Tanker-orders is al in volle gang!!! - Zal Japan Westeuropese werven verstikken?" *Trouw*, 25 maart 1965. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- "Strijd om bouw van tankers". *Trouw/De Rotterdammer*, 4 maart 1965. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- "Toekomst NDSM in teken van bouw mammoettankers - Belangrijk jaar 1966 sloot met winst". *Nieuwe Schiedamsche Courant*, 2 mei 1967. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- "Van super naar mammoet". *Nieuwe Schiedamsche Courant*, 29 december 1956. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

IN ELKAARS VAARWATER: BESTELLINGCONCURRENTIE IN DE WEST-EUROPESE SCHEEPSBOUW, 1960-1970

- “Verlies Verolme in 1968 en 1969 f 104 miljoen - Mededeling over scheepsbouwfusie eind oktober”. *Rotterdamsch Parool/ De Schiedammer*, 22 oktober 1970. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- “Verolme kan niet meer op tegen Scandinavische werven - Laatste Noorse schip overgedragen”. *Nieuwe Schiedamsche Courant*, 1 april 1964. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- “Verolme optimistisch over toekomst bedrijf”. *Rotterdamsch Parool/ De Schiedammer*, 15 december 1969. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- “Vestiging van tweede mammoetdok op Rozenburg al voorzien - Verolme wil dok nog beschikbaar stellen”. *Rotterdamsch Parool/ De Schiedammer*, 10 juli 1968. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- “Weer grote scheeporder naar buitenland”. *Het Vrije Volk*, 24 december 1969. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- “‘Werk, werk en nog eens werk’ - Bitumencarrier bij Verolme te water”. *Trouw*, 9 januari 1968. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.
- “Zweedse werffusie gaat niet door”. *Trouw/ De Rotterdammer*, 19 februari 1968. Gemeentearchief Schiedam - Krantenkijker.

Overige bronnen

- “Competition, n.” In *OED Online*. Oxford University Press. Geraadpleegd 2 januari 2019.
<http://www.oed.com/view/Entry/37578>.
- “Klaprozenweg 1951 (F) | NDSM-Werf Museum”, geraadpleegd 21 mei 2019.
<http://www.ndsm-werfmuseum.nl/klaprozenweg-1951-f-2>.
- “rogerml, mv DAGFRED - 1972 Øresundsvaerf, John P Pedersen & Søn AS, Oslo”. Geraadpleegt 27 april 2010,
<https://www.flickr.com/photos/rogerml/7025789569/>.
- “THUNTANK 1 - Ships Nostalgia Gallery”. Geraadpleegd 22 mei 2019.
<https://www.shipsnostalgia.com/gallery/showphoto.php?photo=558345&nojs=1>.