

Nederlandse scheepsbouw staat er vrij miserabel voor

Wij lezen in de Haagse Courant:

Nederland is, zo leerden wij op de lagere school in de geschiedenisles, van oudsher een zeevarende natie. Vanaf het tijdstip, dat onze voorouders, de Batavieren, in holle boomstammen de Rijn kwamen afzakken tot de gouden eeuw, de bloeiperiode van de Oost-Indische Compagnie en de glorie-tijd van onze talloze zeehelden ver-toonde de scheepsbouw een voort-durend opgaande lijn en ook in de eeuwen daarna floreerden de Neder-landse werven.

In deze, de twintigste eeuw, kenden we weliswaar enkele perio-des van neergang, o.m. de grote depressie die ook de scheepsbouw niet onberoerd liet, maar telkens wist men naderhand min of meer het verloren terrein weer in te ha-len.

De huidige basis slaat evenwel alle vorige qua lengte en in de mo-mentele, weinig rooskleurige situa-tie kan men zich, bij het faillisse-ment van de werf « De Beer », te Zaandam (de stad nota bene waar Czaar Peter in de achttiende eeuw de Nederlandse scheepsbouw kwam bestuderen), de vraag stellen hoe het komt, dat de laatste jaren de klad gekomen is in de scheepsbouw in ons land en of de vaderlandse werven wellicht op een of andere manier de boot gemist hebben.

Hoewel niet alle werven op het ogenblik met ernstige tegenwind te kampen hebben — met name « De Schelde » en Verolme alsmede de baggerbouw zitten relatief goed in de orders — is de algehele toestand toch, zoals een tot spreken bevoegde instantie meedeelde « mi-serabel ».

OORZAKEN

De voornaamste oorzaken hier-voor zijn:

1) De marges in de scheepvaart zijn minimaal, waardoor men veel-al een afwachtende houding aan-neemt en liever repareert dan tot nieuwbouw overgaat;

2) De zeer scherpe concurrentie van Japan, vooral in de arbeidsin-tensieve sektor. Tegen de lage lo-nen kan men niet concurreren;

3) Talrijke jonge ontwikkelings-landen gaan over, vaak uit presti-geoverwegingen, tot de aanleg en exploitatie van eigen werven (Is-raël, de Afrikaanse landen);

4) De veel te grote aanbouw van vracht- en tankschepen in de jaren vijftig.

5) Het feit, dat ditmaal de neer-gaande fase van de konjunktuur in de scheepsbouw extra lang duurt, waardoor de marginale bedrijven uit de markt worden gedreven, ter-wijl het restant der bedrijven ge-dwongen wordt over te gaan tot di-versificatie;

6) Het wegvallen van orders uit Indonesië;

7) Subsidies en andere steun of medewerking voor de eigen werven

van regeringen in andere landen met name in Japan (waar b.v. de import van stalen platen vrij is van invoerrechten) en Frankrijk;

8) De vestiging van dépendances in het buitenland zoals door Verolme in Ierland, Zuid-Amerika en wellicht in de toekomst ook in In-donesië.

NIET BOLWERKEN

Sinds begin 1963 hebben de vol-gende werven de concurrentie niet kunnen bolwerken: « Bijker » in Gorinchem, « De Dollar » in Lands-meer, « Van der Werff » in Wester-broek (Gr.), « Gideon » in Gronin-gen, de « Haarlemsche Scheepsbouw Mij », « Kerstholt » in Groningen en als laatste « De Beer » in Zaandam. Voorts verdwenen nog diverse klei-ne werven van het toneel (onlangs nog « Tromp » in Dordrecht), ter-wijl Van der Giessen samen ging werken met « De Noord ».

Hoewel niet alle van de genoem-de werven te gronde gingen aan een tekort aan werk, is dit laatste toch duidelijk de voornaamste oor-zaak geweest voor de afvalrace, ook al hebben de looneksplosie en het dichtdraaien van de krediet-kraan het hunne bijgedragen tot de diverse dékonfitures.

Toch mag ook hier — evenals in de textielindustrie — niet vergeten worden dat het veelal de faktor leiding was die te kort schoot, zo-als bij de Haarlemsche Scheeps-bouw, bij De Beer en bij Tromp.

Alleen al het feit echter, dat het ontstaan van schade aan het schip van prins Rainier van Monaco de werf Kerstholt deed struikelen is een indicatie voor de situatie van veel bedrijven in de scheepsbouw: weinig diversificatie in de werk-zaamheden, gebrek aan werk en geen liquide middelen.

Op het ogenblik telt Nederland nog circa 18 grote werven, waarvan 15 in het distrikt Rotterdam. Mid-delgrote werven zijn er in Amster-dam 33, in Rotterdam 36 en in het distrikt Groningen 48.

Verder zijn er circa 15 grote wer-ven — waarvan 10 in Rotterdam — met alleen maar aannemings- en baggermateriaal. Ten slotte is er een aantal kleinere werven van te-gen de duizend.

KONSTANT TERUG

Sinds 1957, topjaar wat het aantal in aanbouw en bestelling zijnde schepen betreft, liep dit cijfer vrij-wel konstant terug.

In aanbouw en in bestelling wa-ren (per 1 januari):

Jaar	Aantal schepen	brutotoon
1957	482	3.550.000
1958	380	3.798.000
1959	254	3.286.000
1960	210	2.336.500
1961	215	1.824.500
1962	204	1.559.000
1963	127	1.236.000
1964	102	751.500

Ook wat het aantal door Neder-

landse scheepvaartmaatschappijen in het buitenland bestelde schepen betreft ziet men sinds 1 januari 1957 een sterk dalende lijn:

1957	76 schepen met 745.500 ton
1958	55 schepen met 801.500 ton
1959	21 schepen met 343.000 ton
1960	11 schepen met 205.000 ton
1961	15 schepen met 331.000 ton
1962	13 schepen met 292.000 ton
1963	4 schepen met 63.000 ton
1964	5 schepen met 145.000 ton

Eind 1963 werden voor de eerste maal door Nederlandse maatschap-pijen schepen in Japan besteld.

Veel van de grote werven moeten het, in verband met deze afnemen-de bestellingen, hebben van repara-tie, in welke sektor evenwel ook de concurrentie steeds feller wordt.

Verder vond, vooral de afgelopen jaren, veel omschakeling plaats op aannemingsmateriaal, op huizen-bouw en op binnenvaartschepen.

Wat aannemingsmateriaal betreft heeft men vooral in verband met de Delta-werken en alles wat daar-aan vastzit zeker niet te klagen over opdrachten.

BAGGERMATERIAAL

Wat betreft baggermateriaal is er wat de hoeveelheid werk betreft evenmin reden tot klagen. Over de prijzen is men minder tevreden.

In Europa is wél concurrentie maar er blijft een voldoende groot afzetgebied. In het Verre Oosten is, ook op dit terrein Japan de grote mededinger, maar als het aankomt op vertrouwen en betrouwbaarheid prevaleert ook daar Nederland als het land waar vanouds baggerma-teriaal vandaan komt. (Voor de baggerindustrie is zeer veel specia-le kennis nodig vanwege de vele apparaturen).

Op kleine werven legt men zich tegelijkertijd steeds meer toe op de fabricage van sportvaartuigen van velerlei aard en van jachten, woon-schepen, rondvaartboten, patrouille-vaartuigen, sloepen, enz... Tevens houden deze werven zich bezig met de reparatie van deze schepen en

met konstruktie- en timmerwerk van andere aard.

Op de vraag, hierboven gesteld, of de werven de boot hebben ge-mist, kan men alleen antwoorden, dat zij vermoedelijk zowel wat be-treft concentratie in grotere een-heden als wat het spreiden der werkzaamheden aangaat te kort zijn geschoten, zodat men ondanks de goede outillage van de Neder-landse werven, welke zeker niet achterblijft bij die in het buiten-land, de dupe is geworden — na een onafgebroken naoorlogse haus-se tot 1957 — van de slechte we-reldsituatie nadien.

Tengevolge hiervan zitten alleen Verolme en « De Schelde » voor de komende jaren nog redelijk goed in de opdrachten, terwijl de andere grote en middelgrote werven nau-welijks nog over bestellingen van enige omvang beschikken.

J. STAM

NEEMT AFSCHIED

Woensdagmiddag 2 september zal de heer J. Stam, leraar en waarnemende directeur van de ge-meentelijke visserijschool te IJmuiden afscheid nemen. De heer J.J. Stam is al met pensioen, maar heeft dit cursusjaar nog uitge-diend. Hij is meer dan 32 jaar aan de school verbonden geweest.

TWEE TRAWLERS

UIT IJMUIDEN

Twee trawlers uit IJmuiden heb-ben deze plaatsen nu voorgoed verlaten: de IJM. 33 Thorina en de IJM.34 Allan Water. Ze zijn verkocht aan een Engelse rederij te Lowestoft. De Thorina had al een Engelse bemanning aan boord, toen het schip de Allan Water sleepte.

Viskotter te koop

met bokkentuig en geschikt voor trawlvisserij.

Lang 24,50 m ; breed 6 m ; diepte 3 m.

Toegerust met 250 PK Bolnes motor.

Groot 79 ton. — Oud 3½ jaar.

Het schip kan in oktober of november a.s. geleverd worden.

Te bevragen : J. Kramer, Wijk 8 / 82, URK Nederland. Telefoon : 05277/498 of 343.

(5275V)