

Scheepsbouw

*langs het water van
Noord-Nederland*

A. Boerma

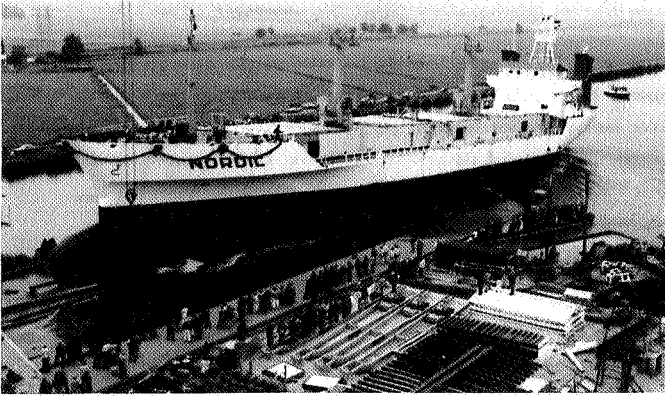
Scheepsbouw en scheepvaart zijn van nature met het water verbonden. Water betekent voor deze economische activiteiten welvaart. Althans als begrippen als conjunctuur en vrachtenmarkten aan hun 'verplichtingen' voldoen.

Alle scheepsbouwbedrijven in onze drie noordelijke provincies liggen aan het water, dat voldoende diepgang heeft – van nature of door gegraven projecten – om een geslaagde tewaterlating mogelijk te maken. Dat het in onze herinnering van alle jaren na de laatste wereldoorlog tweemaal is mis gegaan (1 x in de provincie Groningen, 1 x in de provincie Friesland) had geen relatie tot onvoldoende waterstanden maar met technische haperingen. Voldoende diep water en voldoende breed water zijn dus pure voorwaarden voor het beginnen en het in stand houden van een werf. En afhankelijk van wat men bouwt is dan de vraag hoe diep en hoe breed moet dat (vaar)water dan wel zijn. Voor een jachtje vallen diepgang en breedte van het water best mee, voor een coaster van formaat vragen beide basisvoorwaarden al weer om andere afmetingen en aangezien we hier in het Noorden slagschepen noch mammoet-tankers bouwen hoeven we daar geen plusvoorwaarden voor te geven. In alle drie noordelijke provincies worden scheepswerven gevonden. Indien we de kleine(re) jachtbouw nu verder even buiten beschouwing laten, worden in de provincie Drente alleen maar in Meppel behoorlijk grote schepen – voornamelijk bestemd voor de binnenvaart – gebouwd.



FOTO: GERT FOPMA

Scheepswerf Veldgeen te Marlinggen



Tewaterlating bij scheepswerf Gebr. Van Diepen te Waterhuizen

In Groningen en Friesland worden zowel binnenscheepen als – en dan vooral – zeescheepen gebouwd plus, met name in Makkum, zeegaande jachten.

In beide laatstgenoemde provincies mag zonder meer van een eeuwenoude scheepsbouwactiviteit worden gesproken.

De scheepsbouwindustrie in Friesland gaat ver in het verleden terug maar beperkte zich heel lang tot kleinere schepen. Kleiner ook dan de kustvaartuigen uit de jongste tijd van hun ontwikkelingsgeschiedenis. Maar toch vinden we ook hier werven, die in het verleden behoorlijk forse zee-zeeschepen bouwden. Zeker als we herinneren aan de jaren uit de eerste wereldoorlog toen reders stad en land afreisden op zoek naar een bouwwerf, die kon voldoen aan de eis van zekere kwaliteit naast snelheid in aflevering. Want wie weet hoe lang de konjunktuur duurt. Werven in Workum, Franeker, Harlingen vinden we in oude geschriften terug als leveranciers van schoeners en kleine motor- of stoomschepen. Maar daarna was het heel lang stil bij de Friese werven als het gaat om zeegaande schepen, om coasterbouw. Want vooral dat was het terrein waarop de werven in de provincie Groningen zich vooral na de tijd van schoeners en tjalken gingen begeven.

Een tweede wereldoorlog schiep de noodzaak van meer en nieuwe schepen nadien als gevolg van geleden verliezen tijdens die jaren tussen 1939 en 1945. Want ook al was ons land nog buiten de wereldbrand tot aan mei 1940, in de tussenliggende bijna negen maanden hadden we toch al enkele scheepsverliezen moeten noteren.

Nieuwe werven

Zo ontstonden naast uitbreiding van vanouds bestaande werven in Friesland (nemen we als voorbeeld Amels in Makkum) ook behoeften aan meer, dus nieuwe werven. Zo werd Kooitertille opeens een plek waar scheepsbouw tot ontwik-

keling en bloei kwam; langs het kanaal, dat goede verbinding naar buitengaate wateren vormde om de start van een nieuwe scheepsbouwbedrijf verantwoord te maken.

In Harlingen – waar de werf 'Welgelegen' een begrip is sinds haast onheuglijke tijden – ontstond ook een nieuwe werf, maar vooral sprak tot de verbeelding de start van het overdekte scheepsbouwbedrijf buitendijs, waar tegenwoordig schepen tot zeker tienduizend ton kunnen worden gebouwd. Veelal door assemblage nadat bij andere werven in Friesland de delen voor het samen te stellen schip zijn vervaardigd. Friesland mag mede hierdoor maar ook door activiteiten elders, in Lemmer bijvoorbeeld, weer helemaal terug worden genoemd op het terrein van moderne scheepsbouw voor binnenvaart en zeevaart naast de eeuwenoude reputatie, die men al had op het terrein van de jachtbouw.

Scheepsbouw en scheepvaart zijn commerciële terreinen vol landschapsverschijnselen. Het is een arbeidsveld vol bergen en dalen; hollen of stilstaan is hier schering en inslag. In vroegere tijden van hoogkonjunktuur – en met name tijdens de jaren van de eerste wereldoorlog – schoten de werven uit de grond. In die tijden immers was een stukje terrein langs het water al voldoende om bedrijvigheid in de scheepsbouw te ontwikkelen. Oude gerenommeerde werven uit die tijd hadden daarvan geen hinder. Zij zaten immers al tot over de oren vol met orders, dus was er werk voor meer.

De provincie Groningen – langs het Winschoterdiep scheepsbouwprovincie bij uitstek en qua traditie – kende werfactiviteiten sinds de ontwikkelingen van de ontsluitende vaarwateren in het oosten van het gebied, terwijl ook in de stad Groningen zelf en natuurlijk ook in Delfzijl scheepswerven een gunstige plek langs het water hadden gevonden.

Men bouwde evenals de Friese bedrijven (nog even willen we hier de naam van Bijsma, Wartena noemen) schepen van allerlei soort, maar

vooral tjalken en schoeners en die laatste als aan de lopende band tijdens de eerste wereldoorlog en de enkele jaren daarna omdat die nog in bestelling waren toen de oolog al ten einde was. Toen het dal in de konjunktuur weer zichtbaar werd vielen tal van bedrijven in het groter wordende gat. En op tal van andere bedrijven waar de financiële situatie wat sterker was, groeide het gras op de hellingen tot de tijd weer riep om nieuwe schepen. Andere schepen ook. Want de tijd van de tjalken en de schoeners was voorbij. Stoom sloeg door de geringe omvang van de toenmalige schepen niet aan.

De motor begon haar zegetocht in het nieuwe schip van die tijd: het motorkustvaartuig. De werf 'Gideon' aan het Winschoterdiep en nog behorend tot het grondgebied van de stad Groningen verrichte hier pionierswerk, maar ook al vrij gauw begonnen andere werven van naam als Pattje, Van Diepen, E. J. Smit & Zn., alle ook gelegen langs het haast ideale scheepsbouwwater, dat Winschoterdiep heet met de bouw van dat type schip.

Groter en groter

Het kustvaartuig uit die tweede helft der twintigste jaren groeide voorspoedig, in aantal door zelfs internationale belangstelling, in grootte door allerlei wetswijzigingen ontstaan uit de vraag-aanbod-situatie.

Zo ging Nederland de tweede wereldoorlog in met een vloot van enkele honderden kustvaartuigen, een deel vond EMPLOOI in Engeland, een ander deel viel onder de Duitse bezetting. Maar in beide gevallen gingen vele tientallen schepen verloren. En daardoor ontstond opnieuw behoefte aan veel schepen na het einde van de oorlog. Er kwamen weer werven bij, er verdwenen weer werven toen de grote golf weer voorbij was. En na de jongste konjunkturdaling van enkele jaren terug verdwenen opnieuw enige werven uit deze provincie. In de stad Groningen worden geen zeeschepen meer gebouwd. Sommige werven met een historie van eeuwen zijn eveneens verdwenen, maar wat er nog over is, in Waterhuizen, in Foxhol, in Hoogezand en in Delfzijl, bouwt schepen als haast nimmer tevoren, groter dan ooit en vooral ook gevarieerder dan ooit. Want het eenvoudige vrachtschip van vroeger heeft in vele gevallen plaatsgemaakt voor high-tech-vaartuigen voor gespecialiseerde doeleinden. Bijvoorbeeld koel- en vriesschepen, containerschepen, gastankers, chemikaliëntankers en al die soorten, die de scheepvaart van vandaag nodig heeft om op nationaal en internationaal terrein een vooraanstaande plaats te kunnen behouden als men het veroveren achter de rug heeft. Water is welvaart voor de werkers in die bedrijven en al die toeleveringsbedrijven, die een steeds belangrijker rol gaan spelen bij de geavanceerde scheepsbouw, die vandaag reeds voor morgen bouwt. ●