

De geschiedenis van de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij

De **Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij** ontstond in 1946 uit fusie tussen de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij en de Nederlandse Dok Maatschappij. De drie werven waren voornamelijk actief in de grote scheepsbouw en reparatie. Zelfs mammoettankers zijn er gebouwd. Amsterdamse reders zoals Stoomvaart Maatschappij "Nederland", de Koninklijke Pakketvaart Maatschappij en de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij waren de opdrachtgevers. Maar ook de Koninklijke Shell, de Koninklijke Marine en vele buitenlandse reders lieten schepen bouwen in Amsterdam-Noord.

De **Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij (NSM)** werd opgericht op 25 augustus 1894 en vond haar oorsprong in de Koninklijke Fabrik voor Stoom- en andere Werktuigen in Amsterdam uit 1827. De Koninklijke Fabrik raakte diverse keren in financiële moeilijkheden en werd uiteindelijk in 1891 overgenomen door de Nederlandse Fabrik van Werktuigen en Spoorwegmateriaal. Later werd de naam "Werkspoor" toegevoegd aan dit bedrijf. Het bedrijf was gevestigd op de Oostelijke eilanden. In 1894 werden, mede onder druk van de werkeloos geworden werfarbeiders en de politiek en met de steun van bijna alle grote Amsterdamse reders, de scheepsnieuwbouwactiviteiten weer opnieuw opgestart onder de naam NSM. De oude scheepshellingen van de Koninklijke Fabrik werden weer in gebruik genomen.

Op de Oostelijke eilanden, ingeklemd tussen de Conradstraat en de Wittenburgergracht, werd de scheepswerf ernstig belemmerd in zijn uitbreidingsmogelijkheden. Bovendien werd de Oosterdoksloop een steeds groter obstakel voor de al maar groter wordende schepen die bij de NSM gebouwd werden. Op 5 januari 1916 kreeg de werf toestemming om te vertrekken naar de overkant van het IJ, tegenover de Houthaven ter hoogte van Zijkanaal I. Een gedeelte van de Noorder IJpolder werd opgehoogd met zand en de eerste drie hellingen werden aangelegd. De totale kosten voor deze verhuizing werden betaald door het bedrijf zelf, door leningen en door deelname van een aantal vaste klanten van het bedrijf. In oktober 1922 werd de nieuwe locatie van de NSM in gebruik genomen. De NSM was eind jaren twintig van de vorige eeuw de grootste Nederlandse scheepswerf, een kwart van de geproduceerde tonnage kwam voor rekening van de werf. Goede tweede, zij het op ruime afstand, was de Rotterdamse Droogdok Maatschappij. In de polder achter de Noorder IJ- en Zeedijk werden de eerste arbeiderswijken gebouwd. In 1926 werd de werf op de Oostelijke eilanden gesloten.

De **Nederlandse Dok Maatschappij (NDM)** werd opgericht op 17 december 1920 en vestigde zich ten westen van de NSM in de Noorder IJpolder. Samen namen de NSM en NDM ongeveer 2 kilometer IJ-oever in beslag voor scheepsbouw en reparatie. De NDM werd opgericht op initiatief van de grote Amsterdamse rederijen die naast de Amsterdamse Droogdok Maatschappij (ADM) en NSM een derde concurrerende scheepswerf wilden.



Bouwnummer 182, de tanker Clam voor de Anglo Saxon Petroleum Company liep in 1926 van stapel bij de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij.



Bouwnummer 270 van de NSM, het passagiersschip m.s. Oranje voor de NV Stoomvaart Maatschappij "Nederland". Toen het schip in 1938 van stapel liep, was het het snelste motorschip ter wereld.

Naast de scheepsnieuwbouw hield de NDM zich intensief bezig met scheepsreparatie, met bruggenbouw en de productie van (stoom)machines in de eigen machinefabriek. Verder had de werf een eigen gieterij waar scheepsschroeven gegoten werden.

De eerste gesprekken over een mogelijk samengaan van de drie werven werden reeds voor de Tweede Wereldoorlog gevoerd. De Amsterdamse werven wilden een sterk blok vormen tegen de Rotterdamse werven. Verder merkte de NSM steeds meer dat er behoefte bestond aan een eigen machinefabriek; al het werk aan de technische installaties en de machinekamer moest worden uitbesteed. Ook de enige uitbreidingsmogelijkheid, een stuk terrein tussen de NSM en de NDM dwong beide partijen om met elkaar om de tafel te gaan zitten. Pas in 1946 kwam het tot een samengaan van de NDM en NSM. Na het herstel van de oorlogsschade liep het eerste schip, het vrachtschip "Bougainville" voor een Noorse reder in 1947 van stapel. De NDSM legde zich toe op het bouwen van vrachtschepen in het algemeen en tankerbouw in het bijzonder. Vooral na de crisis rondom het Suezkanaal in 1956 ontstond grote behoefte aan tankers. Ondanks de opkomende Japanse concurrentie in deze markt leverde deze vraag een grote drukte op de werven in Amsterdam-Noord.

De reparatiecapaciteit werd ook aanmerkelijk uitgebreid. In 1955 werd een droogdok gegraven van 60.000 BRT. voldoende voor het dokken van de grootste schepen. En met de opening van een nieuwe insteekhaven in 1961 werd de kadelenkte flink uitgebreid. Werf "West", de oude NDM-werf werd de reparatiewerf, op werf "Oost", de oude NSM-werf, werd de nieuwbouw geconcentreerd. Pas na 1960 werd de combinatie van de twee verschillend georiënteerde werven uitgebuit. Bij de verbouwing en verlenging van twee tankers werden de nieuwe voorschepen op de "Oost"-werf gebouwd en op de "West"-werf aan het bestaande achterschip gelast.

Door de verslechterende concurrentiepositie, door vooral de Japanse werven, werd de NDSM steeds meer gedwongen om werk buiten de scheepsbouw en reparatie te zoeken. Als eerste kreeg de machinefabriek een andere functie: er werden complete raffinaderijen voor Shell en Esso in het Botlek gebied gebouwd. En op de "West"-werf werden onderdelen voor de sluizen en bruggen in het Deltaplan in Zeeland gebouwd. Arbeidsonrust, die resulteerde in hogere lonen, maakte de Japanse werven met zijn lage lonen tot een steeds grotere bedreiging voor niet alleen de Amsterdamse werven. De gehele Europese scheepsbouw ondervond de nadelige effecten van de grote Japanse concurrentie. In Nederland werd besloten om voorlopig de scheepsbouw met veel overheidsgeld en verliesgevende orders op de been te houden. Verder moest een betere samenwerking, specialisatie en meer seriebouw de scheepsbouw er weer bovenop helpen.



Bouwnummer 208 en 209, de vrachtpassagiersschepen Both en Reael voor de Koninklijke Pakketvaart Maatschappij in 1930 achter elkaar op de helling van de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij.



Bouwnummer 454, de olietanker "Vasum" uit de "V"-klasse in de Shell vloot liep in 1955 van stapel bij de NDSM. Het stoomturbine schip had een lengte van ruim 200 meter. De tanker voer de eerste tijd onder Nederlandse vlag. Op 10 mei 1975 werd in Zuid-Korea met de sloop van dit schip begonnen.

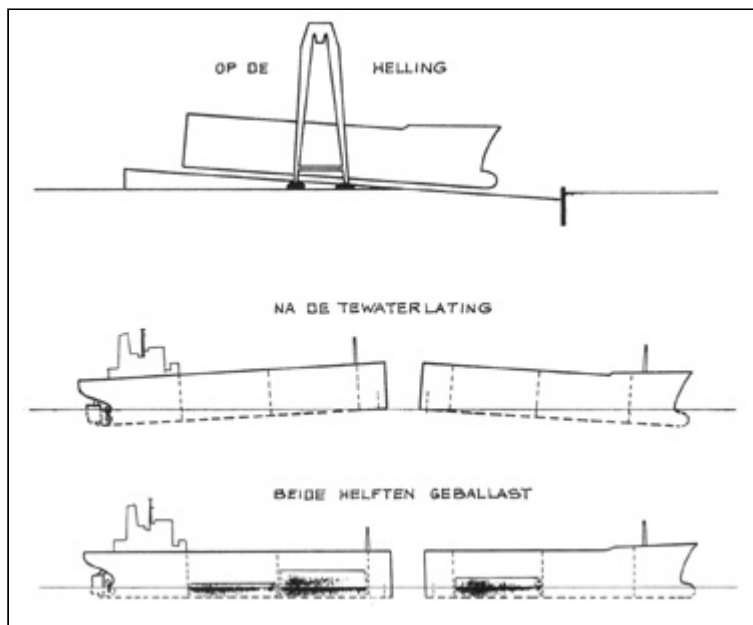


In het midden van de jaren zestig besloot de NDSM om zich toe te leggen op "mammoettankers", schepen van 210.000 ton. Er waren in Europa niet veel werven die hellingen hadden waarop dit soort schepen gebouwd zouden kunnen worden. Het uitbreken van de tweede Suezkanaal-crisis in 1967 deed de vraag naar tankers weer toenemen. De bouw van dergelijke tankers bleek echter veel duurder dan aanvankelijk was begroot. Waar andere werven in bijvoorbeeld Rotterdam, de verliezen op de nieuwbouw konden compenseren door een groot aanbod bij de reparatieafdeling was de NDSM voornamelijk aangewezen op de inkomsten uit de nieuwbouw. Dat kon dus niet lang goed gaan.

In juli 1968 nam **Verolme Verenigde Scheepswerven N.V.** uit Rotterdam alle aandelen NSM en NDM over. In zijn memoires gaat Cornelis Verolme uitgebreid in op deze overname. Hij wist van de zeer slechte financiële staat van het bedrijf en wist ook van de grote verliezen die geleden zouden worden op het onderhanden zijnde werk op de werven in Amsterdam-Noord. Hij werd, volgens zijn lezing, door de regering voor het blok gezet. Ook Verolme voelde de enorme concurrentie van de buitenlandse werven. Hij meende echter met zijn concept wel succesvol te kunnen zijn in de markt voor zeer grote tankers en wilde voor dat doel een mammoetdok graven bij zijn nieuwe werf op de Maasvlakte bij Rotterdam. Om voor een kredietgarantie van de overheid in aanmerking te komen werd hij verplicht de zwaar verliesgevende werven in Amsterdam-Noord over te nemen. Volgens de directie van de NDSM was het doel van de overname de enige andere mammoettankerbouwer in Nederland voor het schamele bedrag van 20 miljoen gulden uit te schakelen.

Al in 1967 presenteerde een samenwerkingsverband van bijna alle grote Nederlandse scheepsbouwers, waaronder de NDSM en enkele motorenfabrieken, een plan voor een grote reparatiewerf met een droogdok op de Maasvlakte. Door de beperkingen van de Noordersluis in IJmuiden was de NDSM aan maximum maten gebonden waarmee gebouwd kon worden. Men verwachtte echter dat de schepen nog groter zouden worden dan de 210.000 ton tankers die op dat moment in Amsterdam Noord gebouwd werden. Ook voor dat plan werd een kredietgarantie bij de overheid aangevraagd. Het plan van Verolme werd echter kansrijker geacht door de overheid. Op 8 juli 1968 maakte de minister officieel bekend dat de ministerraad akkoord was gegaan met de garantie voor de financiering van de bouw van een droogdok van Verolme Verenigde Scheepsbouwerven N.V. / Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij. Op voorwaarde dat Verolme geen personeel zou ontslaan verleende de overheid ook een extra krediet om de verliezen op de NDSM werf te compenseren. Toen het uiteindelijk ook steeds slechter ging met Verolme bleef de scheepsbouwer wijzen naar de enorme verliezen die hij had geleden bij de overname van de NDSM-werven.

Bouwnummer 535, de olietanker "Melania" van 210.000 ton voor Shell Tankers in 1968 op stapel bij de NDSM. De maat van dit type schepen werd bepaald doordat schepen met dit laadvermogen op de heenreis, met een leeg schip, naar de Arabische oliehavens nog door het Suezkanaal zouden kunnen varen. Op de terugreis zou dan via de zuidroute, om Kaap de Goede Hoop, gevaren worden.



Vanaf midden jaren zestig bouwde de NDSM de mammoettankers in twee delen. Hierbij kon gebruik worden gemaakt van de bestaande helling capaciteit zodat er geen nieuwe investeringen nodig waren. Bovendien zou het te water laten van schepen van meer dan 300 m lengte extra eisen stellen aan de stijfheid van het schip. Over de helling werd een portaalkraan geplaatst waarmee de secties, die elders op de werf gebouwd werden, op z'n plaats gebracht konden worden. Deze kraan heeft bijna 25 jaar de sky-line van Amsterdam gedomineerd. Het achterschip werd het eerst gebouwd. Terwijl de machinekamer werd ingericht aan de afbouwkade werd het voorschip op de helling gebouwd. De NDSM ontwikkelde een nieuwe methode om de beide helften, in het water, aan elkaar te lassen. Hierdoor was het niet nodig de schepen te verslepen naar een dok waarin deze operatie kon worden uitgevoerd. In totaal bouwde de NDSM zo 16 mammoettankers, waarvan de Melania voor Shell tankers de eerste was.



Bouwnummer 961, het laatste schip dat bij de NDSM werd gebouwd: containerschip "Incotrans Speed". Het ruim 200 m lange schip werd 12 mei 1979 te water gelaten. De meest recente foto van dit schip op het internet dateert van 27 maart 2006 en toont het onder de nieuwe naam "MSC YOKOHAMA" na vertrek uit Montréal zeegaand op de St. Lawrence in de buurt van Verchères.

Doordat ook Verolme de bouw van mammoettankers verkeerd had ingeschat, verslechterde de financiële positie van zijn concern snel en moest hij opnieuw bij de overheid aankloppen voor steun. De overheid, de belangrijkste kredietverlener voor de scheepsbouw, zag nu haar kans schoon en gaf opdracht tot een complete reorganisatie van de scheepsnieuwbouw en reparatie in Nederland. Bijna alle grote bedrijven werden ondergebracht in de nieuwe organisatie **Rijn-Schelde-Verolme (RSV)**. Cornelis Verolme moest bij deze grote reorganisatie het veld ruimen.

Aanvankelijk presteerde de nieuwe combinatie goed en werd er zelfs geld verdiend met het bouwen van mammoettankers. Maar de onverwachte scherpe prijsverhogingen van de olieprijs in 1973 door de olieproducerende landen verenigd in de OPEC en een Arabische olieboycot uit protest tegen de steun aan Israël tijdens de Yom Kippur-oorlog zorgden voor een drastische teruggang in de vraag naar olietankers. Er ontstond een groot overschot waardoor tankers die niet voldeden aan de jongste eisen vervroegd naar de sloop gingen. Reeds op stapel staande tankers werden afbesteld. Bij de NDSM stond in 1974 de mammoettanker "Schelderix" op stapel. De Amerikaanse opdrachtgever annuleerde echter zijn opdracht. De RSV besloot de tanker voor eigen rekening af te bouwen. Dit was de laatste mammoettanker die ooit gebouwd werd op de werf in Amsterdam-Noord.

Op 21 maart 1978 presenteerde de overheid een nieuw reddingsplan voor de Nederlandse scheepsbouw. Hierin was geen plaats meer voor de nieuwbouwwerf van de NDSM. De reparatiewerf moest worden samengevoegd met die andere Amsterdamse werf, de ADM. Ondanks hevig maatschappelijk verzet werd na de oplevering van de met veel overheidssteun gebouwde containerschepen "Incotrans Spirit" en "Incotrans Speed" de nieuwbouwwerf van de NDSM in 1979 definitief gesloten.

In oktober 1979 werd onder de naam **Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij (NSM)**, met toestemming van de RSV als eigenaar van de oude aandelen NSM, een nieuwe werf opgericht. Belanghebbenden in deze nieuwe werf waren de RSV, de Amsterdamse Droogdok Maatschappij (ADM) en de Staat der Nederlanden. Door de moeilijke start en de grote aanloopverliezen werd de ADM spoedig uit het nieuwe concern gelicht waarna opnieuw de overheid en de gemeente Amsterdam voor een financiële steunoperatie zorgden. Met vallen en opstaan werden er enkele projecten succesvol uitgevoerd en werd er zelfs enige tijd winst gemaakt op de werf. Uiteindelijk valt in 1984 ook het doek voor dit bedrijf. Op 29 mei 1984 werd het faillissement van de NSM uitgesproken.

De scheepsreparatieafdeling van de NDSM werd op 6 november 1978 ondergebracht bij de Amsterdamse Droogdok Maatschappij (ADM) die zich vestigde op de werf "West". De ADM moest de terreinen aan de Meeuwenlaan verlaten. Die werden ingericht voor woningbouw. Omdat de ADM er zelf ook niet rooskleurig voorstond, werd de "West"-werf met een fors overheidskrediet gemoderniseerd. Ook de ADM-werf overleefde de malaise in de scheepsreparatiesector niet en sloot in 1985 definitief de poort. De werf werd in afgeslankte vorm overgenomen door de reparatiewerf **Shipdock Amsterdam B.V.** De gegraven dokken werden waarschijnlijk de redding voor deze werf. Als het drijvende dokken waren geweest was de gehele onderneming naar het buitenland verkocht.

Verantwoording:

Dit artikel werd samengesteld aan de hand van "*Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij*" door C.P.P. van Romburgh en E.K. Spits uit 1996.
ISBN 90 73235 95 2

De foto's van de tanker Clam, de op stapel staande Both en Reael en van de Melania zijn afkomstig uit de collectie van het Scheepvaart Museum in Amsterdam. De overige foto's komen uit het archief van de auteur.

Door: Cees Kingma - Oktober 2006