

CORNELIS VEROLME, 1900-1981

DOOR MR. B. MORET

CORNELIS Verolme was een groot man, een man van een wijde visie en van een onstuimige energie, een laat-bloeier. Eén van de grote, werkelijke, ondernemers, die het naoorlogse Nederland heeft gekend; een man, die grote risico's durfde te nemen, waarbij hij zijn persoonlijk bezit niet ontzag.

Hij werd geboren op 4 september 1900 in Nieuwe Tonge op het eiland Goeree-Overflakkee in een gezin van tien kinderen, waarvan de vader naast het landbouwbedrijf ook als koopman en beurtschipper een plaatselijk belangrijke functie had. De heer Verolme heeft het zijn biograaf gemakkelijk gemaakt door zelf zijn Memoires te schrijven in twee delen: een eerste deel, beginnend in de vroegste kindertijd en lopend tot 1971, en een tweede deel, verschenen in 1980, kort voor het begin van zijn laatste ziekte.

Ik ben van mening dat het voor de lezers van het Rotterdams Jaarboekje het meest juiste is dat wij voor de leerjaren van de jonge Verolme en voor zijn industriële ontwikkelingsgang bij de firma Stork te Hengelo verwijzen naar het eerste deel der Memoires en de voornaamste aandacht besteden aan de periode vanaf 1946 toen Verolme voor eigen rekening ging werken.

In dit verband is het merkwaardig de zin te citeren die op pag. 27 van deel I der Memoires voorkomt: 'In mijn latere levensjaren heeft men mij als bezitter van een machinefabriek en van enkele grote werven wel eens de vraag gesteld of ik in mijn jongenstijd aan de Kinderdijk ooit enig vermoeden heb gekoesterd van wat de toekomst voor mij zou wegleggen, of dat ik enig streven van zo wijde strekking in mij voelde. Welnu, daarvan was geen sprake.'

Toch is de grote sprong die Verolme in 1946 gemaakt heeft gelijkmatiger verlopen dan het op het eerste gezicht lijkt. Begonnen als tekenaar (al in 1920 bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij), later constructeur van dieselmotoren bij Stork Hengelo, werd Verolme gedurende de, ook voor de scheepsbouw zo moeilijke

dertiger jaren, belast met de verkoop van motoren en eventueel schepen in geheel Europa.

In 1936 vond een verkoopreis plaats naar Brazilië, waar hij er in slaagde, ondanks zware tegenwerking, een vijftal orders binnen te halen. De liefde, die Cornelis Verolme zijn gehele verdere leven voor Brazilië heeft gevoeld, werd toen geboren.

De oorlogsjaren heeft hij, zich goed realiserend dat er na het einde van de vijandelijkheden een enorme behoefte aan scheepsruimte zou komen, gebruikt om toekomstplannen te maken. Hij begreep dat bij het familiebedrijf van Stork voor hem geen plaats in de top zou zijn.

Een machinefabriek, waarin scheepsvoortstuwingsinstallaties zouden worden gebouwd, zou het begin moeten zijn; het vervolg zou moeten bestaan uit de verkrijging van eigen werven. Deze werven zouden ook een regelmatige afzet kunnen verzekeren aan de producten van de machinefabriek. De werven zouden niet alleen zich bezig houden met de nieuwbouw, maar ook met de minder conjunctuurgevoelige scheepsrevisie en reparatie. Ziedaar de grote lijnen van de plannen van Verolme toen hij op 1 september 1946 de band met Stork verbrak.

Fascinerend is het om in de Memoires te lezen hoe de eerste moeilijke jaren van het door Verolme gestichte Scheepsinstallatiebedrijf 'Nederland' zijn verlopen. Het bleek dat de visie, die Verolme in de oorlogsjaren had ontwikkeld, werkelijkheid werd. Na het scheepsinstallatiebedrijf in IJsselmonde, in 1947 gebouwd op het braak liggend terrein van een zalmvisserij, werd in 1950 de werf van J. Smit Czn. aan de Noord te Alblasserdam verkregen. Deze werf was geheel verouderd doch dit had het voordeel dat Verolme een vernieuwd en modern apparaat kon opbouwen. In 1954 werd de bestaande werf te Heusden van de firma De Haan en Oerlemans overgenomen. Ook deze werf werd radicaal gemoderniseerd.

In die tijd heeft hij consequent zijn 'filosofie' toegepast, dat men zo min mogelijk zelf moest produceren maar zo veel mogelijk en zo scherp mogelijk de benodigde onderdelen van een opdracht moest inkopen.

Dit heeft bij mij, en anderen, wel eens de vraag doen rijzen of Cornelis Verolme niet primair een bijzonder bekwaam koopman was (in plaats van primair een industrieel). Een feit is dat Verolme, wanneer hij bekwame medewerkers had als leiders van zijn fabrieken, deze een zeer grote vrijheid van handelen liet. Een goed

voorbeeld hiervan is de fabriek Verolme Electra te Maassluis, uit de grond gestampt om de zeer gecompliceerde elektrische installatie van het Braziliaanse vliegdekschip Minas Gerais te kunnen maken. De leider van deze fabriek, de heer W. Verhoef, heeft zich voortreffelijk van de uiterst moeilijke opdracht gekweten. Zo denk ik o.a. aan een Van der Meer, een Rober, een Rijke.

In de loop van de jaren vijftig is de groei van het Verolme Concern steeds sneller gegaan. De vraag naar scheepsruimte was niet te stillen en Verolme reisde de wereld af om de mogelijkheden ten volle te benutten.

Men heeft in de buitenwereld wel eens gefantaseerd hoe de financiering van dit zo snel groeiend bedrijf mogelijk was. Verolme heeft zich hierover nooit willen uiten: opening van de boeken vond niet plaats; Verolme wilde slechts loslaten, dat het bedrijf 'kerngezond' was. In de na-oorlogse jaren waarin de vraag het aanbod belangrijk overtrof waren grote vooruitbetalingen bij het geven van een opdracht een gemakkelijke financieringsbron. Daarnaast was het mogelijk, op grond van langjarige charterovereenkomsten, bankcredieten te verkrijgen. Verolme heeft hiervan zeer behendig gebruik gemaakt, terwijl ook de ruime winstmarges op de gerealiseerde opdrachten het eigen vermogen belangrijk deden groeien. Voor zichzelf had Cornelis Verolme niet veel nodig: hij leefde eenvoudig, en dividenduitkeringen vonden niet plaats.

In 1956 werd de eerste paal geslagen voor de werf op Rozenburg, op een geheel maagdelijk terrein, door de Verolme Dok- en Scheepsbouw Mij. in erfpacht verkregen van de Gemeente Rotterdam.

Het doel van deze werf is vanaf het eerste moment geweest de scheepsreparatie en de nieuwbouw van schepen. En hierbij bleek zeer duidelijk de visie van Verolme. Terwijl grote opdrachtgevers, zoals Esso, Bethlehem Steel, nog aarzelend dachten over schepen van 45.000 en 50.000 ton, beraamde hij reeds plannen voor een bouwdok geschikt voor schepen tot 130.000 ton.

Door Cornelis Verolme was reeds in Alblasterdam een systeem ontwikkeld waarbij een schip tegelijkertijd met de scheepshelling wordt gebouwd. Dit systeem, dat de rentabiliteit van de helling bijzonder gunstig beïnvloedt, werd ook in Rozenburg toegepast. Onmiddellijk, nadat de eerste helling klaar was, werd begonnen met het Prinses Wilhelmina-dok, goed voor 130.000 ton. Daarna

kwamen er twee reparatiedokken klaar in 1962. In die jaren zoemde de werf op Rozenburg van activiteit. Doch Verolme wilde verder. In de tijd dat zijn staf van medewerkers zijn plannen uitwerkte reisde hij de wereld af om nieuwe mogelijkheden te bestuderen. Onvoorstelbaar veel werk is er toen verzet. In de Memoires wordt in hoofdstuk 8 het 'Relaas van Verre Reizen' gegeven, waarin Verolme zelf aangeeft hoe hij er op uitgetrokken is om orders binnen te halen. Slechts zelden hebben de plannen tot het stichten van buitenlandse vestigingen enig zichtbaar resultaat gehad, waarbij echter een uitzondering moet worden gemaakt voor de werven in Ierland en vooral in Brazilië.

Waarschijnlijk werd Cornelis Verolme gedreven door een innerlijke onrust, en verder gestimuleerd door de wens van vele nieuw gevestigde regeringen van vroegere koloniën om, naast een eigen luchtvaart, een eigen scheepvaart en een eigen scheepsbouw te bezitten. Het is de vraag of het niet verstandiger geweest zou zijn de energie die in deze vele plannen gestoken is nuttig in eigen land te besteden, doch deze vraag mag men eigenlijk aan een pionier en visionair als Cornelis Verolme niet stellen.

De moeilijkheden van het Verolme Concern begonnen in de jaren na 1965, toen de orderportefeuille uit de 'vette jaren' opraakte. In 1962 was nl. een zekere recessie in de scheepsbouw opgetreden.

De vraag naar steeds grotere tankers, allen van 200.000 ton en meer, dwong Verolme tot de beslissing om of deze schepen aan de concurrentie, met name Japan, te laten of zelf op eigen werf de bouwcapaciteit te vergroten tot minstens 250.000 ton. Verolme koos, vanuit zijn visie en karakter, voor het laatste. Hiervoor diende, naar zijn oordeel, een nieuwbouw- annex reparatiedok te worden gebouwd. Voor de financiering van de bouw van dit dok werd aangevraagd een credietgarantie van de Nederlandse Staat van f 75 miljoen.

Na veel moeilijkheden is het Verolme gelukt deze garantie los te krijgen, maar de prijs was zeer hoog, nl. overname van het Amsterdamsche Scheepsbouwbedrijf N.D.S.M., een bedrijf dat in een uiterst slechte economische positie verkeerde. Naderhand bleken in deze gehele zaak nog twee grote tegenvallers te zitten: de verliezen bij de N.D.S.M. waren veel groter dan was voorgesteld, en de bouwprijs van het dok bedroeg niet f 75 miljoen maar ongeveer f 120 miljoen. Eén en ander leidde tot grote financiële moeilijkheden bij het Verolme Concern. De scheepsbouw is een keihard

bedrijf en de risico's zijn groot. Het bouwen van steeds grotere schepen bleek technische problemen te stellen, waaraan bij het aanvaarden der bouwopdrachten onvoldoende was gedacht; de benodigde ervaring ontbrak. Speciaal bij de z.g. mammoet-tankers bleken de werkelijk bestede manuren de begroting verre te overschrijden en overal in de schepen dienden de geprojecteerde verbindingen, schotten enz. te worden versterkt. Dit verschijnsel deed zich zowel bij de N.D.S.M. als de V.D.S.M. voor.

Teneinde het hoofd boven water te kunnen houden, moesten lange besprekingen met het Ministerie van Economische Zaken en de bankiers plaatsvinden, die uiteindelijk leidden tot een advies aan Cornelis Verolme om zich als president-directeur van zijn bedrijven terug te trekken, zijn aandelen in (fiduciaire) eigendom over te dragen aan de Nationale Investeringsbank, en zich te binden aan de uitkomst van een onderzoek naar de mogelijkheden tot integratie van de Nederlandse scheepsbouw.

Zo werd op 29 januari 1970 het Convenant tussen de Staat der Nederlanden, de Rijn-Schelde Groep en het Verolme Concern gesloten, waarbij een Commissie (de z.g. Commissie Winsemius) werd ingesteld om de mogelijkheid van integratie van het Verolme Concern in de Rijn-Schelde Groep te onderzoeken.

In zijn Memoires 2 geeft Verolme zijn oordeel over de gang van zaken rond deze Commissie Winsemius. De uitkomst is bekend: fusie van het Verolme Concern met Rijn-Schelde. R.S.V. ontstond. Het Verolme Concern kon in R.S.V. een rendabele orderportefeuille inbrengen.

Een bittere periode brak voor Verolme aan. Het hem, naar zijn overtuiging, aangedane onrecht heeft een schaduw geworpen op de laatste tien levensjaren. Het is echter onjuist om Verolme in deze jaren te karakteriseren als een verbitterd mens. Zijn werkkraft, zijn creativiteit bleven daarvoor te positief, en op de toekomst gericht; bovenal het besef zijn roeping te moeten blijven vervullen. Zo heeft Verolme in deze laatste periode van zijn leven het initiatief genomen voor de ontwikkeling van het, op de toekomst gerichte, gastanker-project. Dit project zou, in de visie van Verolme, aan Nederland weer de mogelijkheid geven zijn positie in de grote scheepsbouw te heroveren.

Ik schreef zojuist over zijn besef van roeping; op de plaats, waarop de Heer hem had gesteld, had hij een hem toegewezen taak te

vervullen. Alle gaven, die de mens bezit, zijn talenten die hem zijn toevertrouwd. De mens, iedere mens, heeft tot taak met de gegeven talenten te werken, als een 'goed rentmeester', die verantwoordingsplicht heeft. Wij raken hier de religieuze verankering van Verolme's werken en leven. Daarvan legde getuigenis af de door hem verkozen psalmregel: 'Als ik omringd door tegenspoed, bezwijken moet, *schenkt Gij mij leven*'.



64. C. Verolme