

Ingrid Wormgoor, *Turfschuiten en kustvaarders. Een geschiedenis van de Groninger scheepsbouw* (Hilversum: Uitgeverij Verloren, 2016, 272 pp., ISBN 978 90 8704 621 7).

Dit boek is helder in zijn ambities: het geven van een algemeen beeld van de scheepsbouw in de provincie Groningen vanaf de middeleeuwen tot nu. De scheepsbouw in deze provincie was niet onbelangrijk. In volgorde van werkgelegenheid was de Groningse scheepsbouw in 1889, na Zuid- en Noord-Holland, de derde van het land. Terecht stelt de auteur in haar inleiding, dat er relatief veel bekend is over individuele scheepswerven, maar een samenvattend beeld, waarbij de ontwikkeling in een breder verband wordt geplaatst, ontbreekt. Met dit breder verband bedoelt zij de relaties tussen scheepsbouwers, schippers en reders, technische vernieuwingen en economische betekenis van de sector. Het boek is zeer empirisch in opzet en start bij de werven en hun productie.

Wormgoor presenteert de geschiedenis in vijf chronologische hoofdstukken. In het eerste korte hoofdstuk wordt de ontwikkeling van de scheepsbouw in de vijftiende en zestiende eeuw samengevat. Gesteld wordt dat de activiteiten beperkt waren tot enkele werven in Appingedam en bij de stad Groningen. Het betrof vooral de bouw van kleinere schepen voor de binnenwateren en daaronder waren de eerste turfpramen.

Vanaf de zeventiende eeuw kreeg de scheepsbouw dynamiek. Over de oorzaken hiervan bestaat duidelijkheid: de turfwinning en de bijbehorende kanalenbouw die in deze periode op gang kwamen in wat nu de Veenkoloniën heet. De auteur verbindt deze ontwikkeling met de economische groei in de Republiek en de toegenomen vraag naar brandstof, waarin dit gebied voorzag. Schepen voor de turfvaart vormden de belangrijkste typen, maar met de verving en bevolkingstoename ontstond in het gebied ook een bredere behoefte aan transport van goederen en personen, inclusief beurtvaart. Er is fraai aandacht voor de diversificatie die dat opleverde in scheepstypen. Schepen waren lange tijd maatwerk en Wormgoor beschikt hier over interessante bronnen, waaruit zij de technische ontwikkeling kan beschrijven. Naast de schepen voor de kanalen en rivieren, ontwikkelde zich ook vraag naar kustvaarders. De auteur toont dat de Groningse scheepsbouwers traag op de nieuwe vraag reageerden. De eerste zeewaardige schepen, bevaren door Veendammer schippers, werden elders gebouwd.

Met de expansie in het veengebied bewogen de scheepswerven mee naar het zuidoosten en bestreken het gehele gebied van Groningen tot de Pekela's. Daarnaast bestonden kleinere bedrijven verspreid over de provincie.

De bedrijfstak kreeg rond 1860 haar grootste omvang. Toen was dit, zo stelt de auteur, mogelijk de grootste bedrijfstak na de landbouw. Daarbij is natuurlijk de vraag wat een bedrijfstak is en of we bijvoorbeeld de werkgelegenheid in de huiselijke diensten ook mee tellen. In 1860 bestonden er 103 scheepswerven met 6 à 7 man personeel gemiddeld (97-98). Een halve eeuw later was het aantal bedrijven gehalveerd, met in totaal 1000 man personeel (140). Achter deze teruggang in het aantal werven schuilt een moderniseringsproces, waarin hout en zeil vervangen werden door staal en stoom. Dit proces ging gepaard met een ruimtelijke concentratie van bedrijven langs het Winschoterdiep en bij de Eemsmond. Met de bouw van kustvaarders beleefde de bedrijfstak een nieuw hoogtepunt in de daarop volgende decennia.

Aan het slot van het boek staat het jongste moderniseringsproces centraal. De recente geschiedenis van de bedrijfstak krijgt de meeste bladzijden. Met detail, en mede gebaseerd op interviews, wordt de voortgaande technische ontwikkeling, specialisering en concentratie in de scheepsbouw besproken. Het is duidelijk dat er geen sprake meer is van scheepsbouw in de klassieke zin, maar van assemblage, afbouw, reparatie en de ontwikkeling van specifieke onderdelen in de 'maritieme sector.' Wat nu nog aan werven rest is, meer dan ooit, een fase in een bedrijfskolom en wederom is Groningen relatief sterk vertegenwoordigd bij deze bedrijvigheid. De internationalisering, samenwerking, toegenomen kapitaalintensiteit, het belang van opleidingen, plus de rol van de overheid worden door de auteur verdienenstelijk beschreven.

Het boek is soms slordig geredigeerd, blijktens herhalingen in de tekst en inconsistenties in de annotatie. Zo ontbreken soms noten en anderzijds staan niet alle referenties in de lijsten met literatuur en bronnen. In mijn optiek is ook niet alle relevante literatuur goed in het boek doorgedrongen. Zo worden de resultaten van het dissertatieonderzoek van de historicus Jan Voerman (2001) naar de economische dynamiek in oostelijk Groningen niet gebruikt en blijft daarom de economische impact van de scheepsbouw op beroepsstructuur en bevolkingssamenstelling nodeloos vaag. Ook verschillende publicaties over de scheepsbouw in andere delen van Nederland ontbreken, zoals de bijdrage van Milja Tielhof in de geschiedenis van Holland (2002) en het werk van Jan Dirkzwager, zodat een echte evaluatie van het Groningse belang in de bedrijfstak achterwege blijft.

De verdienensten van het boek zijn vooral gelegen in de besprekingen van de ontwikkelingen van en op de verschillende Groningse scheepswerven. Daarbij staan de bedrijven in Hoogezand-Sappemeer in het centrum van de aandacht. Verklaringen voor de groei worden gezocht in de ligging van de scheepswerven en de verbondenheid van de regionale economie met die van de rest van Nederland. De gevolgen voor de regionale economie komen weinig aan bod. Spijtig is dat de scheepswerven niet in een bedrijfs-historisch perspectief worden beschouwd. Vragen naar het hoe en waarom van continuïteit van de (familie-) bedrijven worden incidenteel gesteld, maar

niet systematisch behandeld. Daar staat tegenover de zeer verdienstelijke aandacht voor de ontwikkeling van de werkomstandigheden van arbeiders op de werven met al zijn veranderende productietechnieken en eisen aan dit werk gesteld.

Maarten Duijvendak, Rijksuniversiteit Groningen