

HANS GOEDKOOP:
'Mijn familie had een fortuin verdiend met scheepstransport'

SCHEEPSBOUW ALS FAMILIE-GESCHIEDENIS

DE SCHEEPSBOUW IS VOOR HET ZEEVARENDE NEDERLAND ALTIJD BELANGRIJK GEWEEST. IN DE VIERDELIGE *ANDERE TIJDEN*-SERIE *HOLLANDS GLORIE* DUIKT PRESENTATOR HANS GOEDKOOP IN DE GESCHIEDENIS ERVAN.

In het kraaiennest van een nagebouwd zestiende-eeuws zeilschip kijkt Hans Goedkoop met een gelukzalige glimlach uit over de Noordzee. Het voormalige vaste gezicht van het geschiedenisprogramma *Andere tijden* is weer even terug op het oude nest en presenteert een serie over de geschiedenis van de Nederlandse scheepsbouw. In 2019 nam hij na bijna twintig jaar afscheid van het programma, al was hij daarin soms nog te horen als voice-over. "In eerste instantie was ik weer gevraagd om de achtergrondstem te doen. Ik zei: leuk, dit is een stukje familiegeschiedenis."
De redactie wist niet dat de voorvaders van Goedkoop vanaf 1870 een belangrijke

rol hadden gespeeld in de Amsterdamse scheepsbouw. “Mijn familie had een fortuin verdiend met scheepstransport. Op een gegeven moment zei een van de nazaten: ‘Ik wil zelf schepen bouwen.’ Hij leerde het vak als jongste maatje en kreeg de smaak te pakken. Rond 1870 kreeg hij voor zijn verjaardag een eigen scheepswerfje. Dat bestaat nog steeds: ’t Kromhout in Amsterdam-Oost, nu een museum.”

TOESTANDEN

Eind negentiende eeuw maakte de Nederlandse scheepsbouw een grote vernieuwing door. Het was de overgang van zeilschepen naar stalen stoom- en motorschepen. “Op die golf gingen ze mee en werden steeds groter.”
Ook de schepen werden groter en voor meer ruimte weken ze uit naar de overkant van het IJ, waar een imposante scheepswerf verrees: de NSM, later NDSM. “Het was een van de grootste scheepswerven van Nederland. Mijn overgrootvader en mijn opa’s broer waren daar directeur. Mijn eigen opa begon er een scheepsmotorenfabriek. Ook hij werd groot. Ze behoorden tot de Amsterdamse elite.”
Goedkoops vader wilde echter niets met het familiebedrijf te maken hebben. “Hij werd elders directeur van een motorenfabriek. Die ging later failliet. Hij sprak nooit over zijn schepenbouwende familie. Als ik ernaar vroeg, was het: ‘Ach, toestanden.’ Ik wist daarom vrijwel niets van deze geschiedenis: dat maakt deze serie voor mij extra leuk om te doen. Want van het familiekapitaal is weinig overgebleven. Ik moet nog steeds werken voor mijn geld, haha.”

ZAAGMOLENS

Dat is dus deze keer beslist geen straf voor Goedkoop. Hoewel Nederland in de zeventiende eeuw vooropliep in de mondiale scheepsbouw, begon deze geschiedenis al veel eerder. “Veel mensen denken dat we onze welvaart danken aan de VOC, maar in de Middeleeuwen hebben onze Hanzesteden daarvoor gezorgd. Nederland was een rivierendelta en alle handel ging over water. Dus zochten de Nederlanders manieren om dat zo snel, efficiënt en goedkoop mogelijk te doen. Ze waren heel praktisch. Niets ingewikkelde bouwtekeningen: ze keken wat ze aan hout hadden en gingen daarmee met een timmermansoog aan de slag.”
In de zeventiende eeuw kwamen daar de zaagmolens in de Zaanstreek bij. Ze zaagden bomen in sneltempo in planken, waardoor Nederland op grote schaal schepen kon bouwen. “Vanuit heel de wereld kwamen mensen hierheen om te kijken hoe we dat deden, zoals tsaar Peter de Grote uit Rusland.”





De houtzagerij is de plek waar de contouren van een schip zichtbaar worden

Doordat andere landen ons afkeken, raakte Nederland zijn voorsprong echter kwijt. In de eerste helft van de twintigste eeuw heroverde het weer zijn positie als leidende scheepsbouwnatie. “Tot in de jaren 50 ging het crescendo met de Nederlandse scheepsbouw. De schepen werden groter en luxer. Er werden prachtige passagiersschepen gebouwd voor de vaart op Nederlands-Indië. Na de oorlog, toen Indonesië onafhankelijk werd, waren dat vooral vrachtschepen en later tankers.”

GEDWONGEN FUSIE

Vanwege de oliecrisis rond 1970 en de concurrentie uit Azië, waar arbeid veel goedkoper was, ging de scheepsbouw in Nederland weer ten onder. In de jaren zeventig konden de grote werven niet meer mee met de wereldmarkt. Er kwam een door de regering afgedwongen fusie van verschillende werven, het Rijn Schelde Verolme (RSV)-concern. “De directeuren ervan mochten elkaar niet en ze bouwden mammoettankers die niet meer nodig waren. Het werd één groot drama en alles stortte in elkaar.”

‘Dit onderwerp nodigt uit tot vrolijkheid’

MEEJUICHEN

Toch kunnen we niet spreken van ‘vergane glorie’. “De laatste aflevering gaat over de huidige scheepsbouw. Het toont wat wij als land toch maar doen. We hebben gefilmd aan het Winschoterdiep, waar al honderden jaren schepen worden gebouwd. We waren bij de tewaterlating van een 100 meter lange kustvaarder. Dat gaat zijdelings, waanzinnig. Het is elke keer weer spannend of dat goed gaat. Een van de directeuren was na afloop zo opgelucht dat hij me om de hals vloog. Er is daar nog steeds iets van Hollands glorie, al beseft bijna niemand dat.”
Op de beelden zien we een meejuichende Goedkoop. “Ik ben nog nooit met zo veel plezier op stap geweest voor een serie”, geeft hij toe. “Vaak is het onderwerp van een serie zwaar, zoals bij *Indonesia roept!* waarin honderdduizenden mensen omkomen. Dit onderwerp nodigt uit tot vrolijkheid. En in deze tijd, waarin onze wereld er zo gruwelijk uitziet, grijp ik elke kans tot vrolijkheid aan.”

■ **HOLLANDS GLORIE**
ZATERDAG,
NPO 2, 20.25 UUR

TEKST: **BRAM DE GRAAF** BEELD: **NTR**