

over de communistische of zoals ze ook een tijdje hebben geheten, reëel bestaande socialistische regimes, spreken voor zich. Maar de goede leesbaarheid, en vooral het encyclopedische karakter maken *Wereldrevolutie* ondanks de genoemde zwakke kanten toch tot een aanwinst voor de boekenkast.

*Sjaak van der Velden*

*Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis, Amsterdam*

*(van 1971 tot 1973 lid van een aantal maoïstische clubs)*

Ariëtte Dekker, *Cornelis Verolme. Opkomst en Ondergang van een scheepsbouwer* (Amsterdam: Bert Bakker, 2005) 537 p. ISBN 9035128656

In oktober 2005 verscheen een dikke biografie van Cornelis Verolme, de eigenzinnige scheepsbouwer met een investeringsstrategie die niet alleen zijn spectaculaire opkomst maar ook, althans ten dele, zijn ondergang verklaart. Hij verwierf opdrachten voor de bouw van schepen die hij in zijn bestaande werf nog niet kon bouwen en hij bouwde deze met voorschotten die hij van de Herstelbank kreeg. De president-directeur van die Herstelbank, F. Posthuma, afkomstig van het ministerie van Financiën, 'was gecharmeerd van de ondernemingsdrift van Cornelis Verolme'. Posthuma 'was de man die driehonderd miljoen kapitaal beheerde die de staat samen met de grote banken had uitgetrokken voor de wederopbouw van het Nederlandse bedrijfsleven' (p. 109). Verolme's kredietwaardigheid was niet gebaseerd op zijn reputatie in de wereld der scheepsbouwers, maar op zijn contacten met gezaghebbende politici, zoals de oud-ministerpresident P.S. Gerbrandy en de PvdA-politicus H.J. Hofstra. De Verolme-strategie, die in de Rotterdam menig havenbaron de wenkbrauwen deed fronsen, sloot goed aan bij de wens van de nieuwe regering om de Nederlandse industrie in een geforceerd marstempo te doen herrijzen. Het succesverhaal van Verolme is het succesverhaal van de samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven. De uiterst riskante manier van financieren van Verolme werd paradoxaal genoeg door de overheid meer gewaardeerd dan door het bedrijfsleven. Verolme bleef daardoor een buitenbeen in Rotterdam. Van de deftige ondernemerssociëteit 'Club Rotterdam' mocht hij geen lid worden. Van de economische elite in Rotterdam mocht hij alleen Jan de Monchy en Philip Mees tot zijn zakenvrienden rekenen. Zijn afkomst – hij was een eenvoudige boerenzoon uit Goeree-Overflakkee – speelde daarbij zeker een rol. En inderdaad was Verolme de typische *nouveau riche*: op de Club Rotterdam werd verteld dat Verolme commissarissen probeerde te vinden door invloedrijke personen op te bellen en het gesprek te openen met de mededeling: 'U spreekt met Verolme. Wilt u bij mij commissaris worden? Ik bied tienduizend!' (p. 135).

Veel belangrijker voor de weerstand die hij opriep was echter de manier waarop Verolme zijn bedrijf leidde. 'In Rotterdam stond Cornelis Verolme (...) al snel bekend als iemand die zich niets aantrok van de onderlinge loonafspraken en de paternalistische manier waarop men in de grote scheepsbouw met arbeiders placht om te gaan. Hij presenteerde zich op allerlei fronten als een moderne aantrekkelijke werkgever, die voor goede arbeiders graag wat extra over had' (p. 131). Verolme was een man die zich van de onderlinge afspraken die de scheepsbouwers gemaakt hadden niets aantrok: hij was als ondernemer een onderkruiper. In 1950 had hij had zich in de Rotterdamse scheepsbouw weten binnen te dringen door een heimelijke overname van de

werf van de oude Jan Smit Czn. in Alblasterdam. Die geheimzinnigheid was nodig omdat de grote scheepsbouwers onderling hadden afgesproken om vrij komende kleine werven die te koop kwamen op te kopen en op te heffen, om zo de werfcapaciteit te beperken.

Maar hoe kwam Verolme aan het geld voor die overname? De schrijfster maakt aannemelijk dat hij dat niet helemaal eerlijk had verkregen. Verolme had namelijk tussen 1929 en 1946 gewerkt als ingenieur bij de Machine Fabrieken van Stork in Hengelo. Daar had hij weliswaar goed verdiend, maar een vermogen had hij er niet opgebouwd. In 1944 bedroeg zijn vermogen niet meer dan 2000 gulden. Uit de belastingaanslagen die Dekker in een oude kast van Verolme's eerste onderneming vond blijkt dat diens vermogen door de fiscus twee jaar later op 190.000 gulden werd geschat. Volgens Dekker had Verolme dat geld verdiend aan het voor eigen rekening verkopen van dieselmotoren die hij in het laatste jaar van de oorlog buiten medeweten van de Duitse bezetter – en kennelijk ook buiten medeweten van de gebroeders Stork, die toen ondergedoken waren – had gebouwd. Dekker suggereert zelfs dat Verolme na de oorlog nog enige tijd is doorgedaan met het leveren van Stork-motoren buiten Stork om. Verolme beschikte in ieder geval al in 1946 over scheepsmotoren waar na de oorlog zo'n schreeuwende behoefte aan was. Zo begon Verolme in september 1946 in een zijkamer van zijn Hengelose villa met zijn eigen onderneming onder de naam *Scheepsinstallatiebedrijf Nederland*. Acht jaar later werd zijn vermogen geschat op 14 miljoen.

Een ander aspect dat Ariëtte Dekker terecht benadrukt is Verolme's gevoel voor P.R. Hij nam speciaal daarvoor een journalist in dienst, Gert van der Hoest, die er, samen met zijn vrouw, in korte tijd in slaagde om van Verolme een bekende Nederlander te maken. De bedrijfskrant, Verolme Nieuws, werd uitstekend verzorgd en toegestuurd aan alle krantenredacties. Begin 1957 startte de *Telegraaf* zelfs een driedaags feuilleton over het leven van Cornelis Verolme en zijn bedrijven. Ook dat maakte hem bij de oude Rotterdamse elite niet populair.

Verolme profiteerde meer dan enig ander van de internationale economische conjunctuur die voor de scheepsbouw bijzonder gunstig was en die in 1956 nog eens een extra stimulans kreeg door de sluiting van het Suez-kanaal. De oliemaatschappijen begonnen daardoor in snel tempo reuzentankers te bestellen omdat die voor de route om de Kaap veel voordeliger waren. Cornelis Verolme was als een van de weinigen in staat zulke reuzentankers te bouwen. Daarnaast wist Verolme deze schepen ook nog te slijten aan de president van Brazilië (waar hij ook een werf had) en aan de Sjah van Perzië. Bij de tewaterlating van het eerste schip voor de Sjah, in 1959, gaven de gehele koninklijke familie, minister De Pous, minister Luns en zelfs de president-commissaris van Verolme's grootste concurrent, de RDM, in de persoon van K.P. van der Mandele, *acte de présence*. Verolme stond op het toppunt van zijn roem.

Maar vijf jaar later verkeerde het Verolme-concern in grote moeilijkheden. De economische conjunctuur die Verolme zo goed had weten te benutten keerde zich nu tegen hem. De internationale concurrentie in de scheepsbouw nam geweldig toe en hij zakte door de dunne financiële bodem van zijn bedrijf. Zijn afhankelijkheid van de Rotterdamse Bank, die in 1964 fuseerde met de Amsterdamse Bank, werd steeds groter, vooral toen in 1965 de Rotterdamse bank Mees & Zonen haar vertrouwen in Verolme opzegde. Financieel directeur H.J. Hofstra wist tien miljoen gulden van de institutionele beleggers los te krijgen. Het gevolg was dat naast het Philips Pensioenfonds, dat al in 1962 een lening van 10 miljoen had verstrekt, nu ook Nationale Nederlanden

en het pensioenfonds van de AKU aan het zieltogende bedrijf waren gecommiteerd. Kort daarna, in 1966, vertrok Hofstra naar de Universiteit van Leiden en daarna ging het met het concern snel bergafwaarts. Daarbij hielp het ook niet dat Verolme zijn redding zag in de ontwikkeling van gemetalliseerde gordijnen in zijn bedrijf Metalon. Hierin verdween 30 miljoen gulden zonder dat het iets opleverde. Ook zijn werven in Brazilië en Ierland bleken bodemloze putten. De overname van de Amsterdamse NDSM door Verolme was een vlucht naar voren die jammerlijk mislukte. Bij de bouw van nog grotere mammoettankers bleken de logistieke problemen opeens veel groter dan gedacht en de arbeidskosten rezen de pan uit. De tankers waarop hij tien jaar daarvoor nog grote winsten had behaald leverden nu alleen maar verliezen op. In 1969 verhuisde zijn 'huisbankier' C.F. Karsten van Rotterdam naar Amsterdam om daar, samen met J.R.M. van den Brink de leiding van de AMRO bank op zich te nemen. Daarmee verloor Verolme zijn laatste steun in de Rotterdamse bankwereld.

In 1969 kregen de kranten lucht van de financiële problemen bij Verolme en nu zorgde hetzelfde mechanisme waarmee Verolme een nationale beroemdheid was geworden ervoor dat hij in *no time* tot een nationale paria werd. Het bedrijf Verolme werd overgenomen door het Rijn-Schelde concern, dat omgedoopt werd tot Rijn-Schelde-Verolme. De ondergang van Verolme was natuurlijk al uitvoerig beschreven in de dossiers van de parlementaire onderzoekscommissie naar de ondergang van Rijn-Schelde-Verolme. Ariëtte Dekker maakt van deze dossiers dankbaar gebruik en laat de lezer in kort bestek weten hoe het allemaal precies in zijn werk ging en hoe de institutionele beleggers en de overheid voor miljoenen 'het schip in gingen'.

Het is een grote verdienste van deze zeer leesbare biografie dat dat nog eens helder uit de doeken gedaan wordt. Duidelijk wordt daarbij hoezeer de verschillende spelers van elkaar afhankelijk waren en hoe handig Verolme gebruik maakte van zijn onmogelijke positie. Ook in zijn ondergang bleef Verolme een brutale en zeer dynamische ondernemer. Dekker schetst hem als een egocentrische man die soms joviaal en charmant kon zijn en soms ook geestig, maar die toch vooral een onaangename alleenheerser en een schaamteloze leugenaar was. Men kan natuurlijk van mening verschillen over wat nu geestig en wat onaangenaam is. Bij het afscheid van financieel directeur Hofstra, die bij Verolme als financiële man was binnengekomen, maar die in de avonden rechten had gestudeerd en als hoogleraar belastingrecht vertrok, zei Cornelis Verolme 'Ik wist niet dat ik een werkstudent in dienst had.' Dekker noemt dat een vileine grap, maar ik zie dat alleen maar als geestig. Als *selfmade* man had Verolme zich zelfs de Leidse corpsgrappen eigen gemaakt. Zo blijkt dat ook 25 jaar na zijn dood de heer Verolme nog steeds verschillend beoordeeld wordt. Maar wie zich een oordeel wil vormen over deze kleurrijke ondernemer kan niet om het boek van Dekker heen.

*Meindert Fennema*  
*Universiteit van Amsterdam*