



Universiteit
Leiden

The Netherlands

De Nederlandse binnenvaart in de Eerste Wereldoorlog

Filarski, R.

Citation

Filarski, R. (2016). De Nederlandse binnenvaart in de Eerste Wereldoorlog. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 35(1), 12-31.
Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306232>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306232>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

De Nederlandse binnenvaart in de Eerste Wereldoorlog¹

In the Netherlands, inland navigation is a major form of transport. Maritime shipping excluded, inland navigation handled about 70% of all Dutch freight transport in 1910. The First World War was an extremely difficult time for Dutch inland shipping. Freight transport fell sharply, freight rates plummeted, ship owners had to wait weeks for their cargo and most skipper families came in dire straits. Under these circumstances, the skippers united themselves in a skipper federation, which organised compulsory shipping-exchanges throughout the country. On these exchanges, it was made sure that the available cargo was divided among the skippers, each taking their turn and against freight rates that had been previously approved by the federation. Unwilling shippers, charterers, ship owners and skippers were forced with persuasion, intimidation, destruction and violence to participate in the system. Later, the federation found it increasingly difficult to restrain its irascible followers. At the end of 1917, everywhere in the country wild skipper strikes arose, which disrupted the Dutch economy and the food supply for the distressed population. Thus, the federation forced the government to intervene. This led to a protracted struggle, whereby the government only in 1919 managed to break the front of the united skippers, after a lengthy strike of eight weeks.

This article mainly focusses on two questions: Why did circumstances during the First World War lead to a power struggle between the government and the skippers? Which effect did this eventually have on the way in which the chartering of inland vessels was organized?

EEN ONGEMAKKELIJK VOLKJE

In 1918 typeerde het socialistische Kamerlid Arie de Zeeuw de Nederlandse schippers, enigszins neerbuigend, met de woorden: 'Ik geef dadelijk toe dat

¹ De tekst voor dit artikel is grotendeels ontleend aan: R. Filarski, *Tegen de stroom in. Binnenvaart en vaarwegen vanaf 1800*

(Utrecht, 2014) 173–185 en J. Verrips, *Als het tij verloopt. Over binnenschippers en hun bonden, 1895–1975* (Amsterdam, 1991) 45–116.

het een ongemakkelijk volkje is, dat schippersvolk, dat komt omdat het zeer individueel leeft en bovendien is het (..) een zeer ongeletterd en zeer onwetend volkje. Er loopen er een massa onder, die bijna volkomen analphabeten zijn, menschen die totaal niets leezen, zich niet indenken in het algemeen maatschappelijk leven, zich daarvan ook geen deel gevoelen, en met hun gedachten geheel in hun eigen kringetje rondloopen.' Hij deed deze uitspraak in de Tweede Kamer, op een moment waarop ondoordachte acties van de schippers het gehele vervoer dreigden te ontwrichten. Veel Kamerleden en walbewoners zullen zijn oordeel op dat moment hebben gedeeld.²

De Eerste Wereldoorlog was voor de binnenvaart een uiterst moeilijke tijd. Het vrachtvervoer liep sterk terug, vrachtprijzen kelderden, schippers moesten wekenlang op lading wachten, veel schippersgezinnen kwamen in grote nood. Onder deze omstandigheden kwamen de schippers tot een onverwachte actie. Ze verenigden zich in de Algemeene Schippersbond (ASB), die overal in het land schippersbeurzen oprichtte. Op deze beurzen zorgden ze dat de beschikbare vrachten, tegen tevoren door de bond goedgekeurde vrachtprijzen, om de beurt over de schippers werden verdeeld. Onwillige verladers, scheepsbevrachters, reders en medeschippers werden met overredingskracht, intimidatie, vernieling en geweld gedwongen om aan het beurssysteem mee te werken. Later kreeg de ASB steeds meer moeite om haar heetgebakerde achterban in bedwang te houden. Eind 1917 ontstonden overal in het land wilde schippersstakingen met intimidaties, molest en vaarwegblokkades, die het hele vervoer dreigden te ontwrichten. Daarmee dwongen ze de overheid tot ingrijpen. Dit leidde tot langdurige strubbelingen, waarbij de overheid het schipperseenhedenfront uiteindelijk pas in 1919 na een langdurige staking van acht weken wist te breken. Dit artikel gaat vooral in op twee vragen: waarom leidden de omstandigheden tijdens de Eerste Wereldoorlog tot een machtsstrijd tussen de schippers en de Nederlandse overheid en welke gevolgen had dit uiteindelijk voor de wijze waarop de bevrachting van binnenschepen werd georganiseerd?

DE BINNENVAART VOOR DE EERSTE WERELDOORLOG

Binnenvaart was een belangrijke bedrijfstak. In 1910 verzorgde de binnenvaart ongeveer zeventig procent van het binnenlandse goederenvervoer en – afgezien van de zeevaart – een zelfde deel van het internationale vervoer. De Nederlandse binnenvaartvloot telde circa 15.000 vrachtschepen. Hiervan waren ongeveer 13.000 het eigendom van particuliere schippers en 1861 in handen van rederijen. De meeste vaartuigen waren zeilschepen, daarnaast werd vooral in de Rijnvaart vaak gebruik gemaakt van sleepschepen. Daarbovenop kwamen dan nog ongeveer 2000 sleepboten en stoomboten. In totaal bood de vrachtvervoerende binnenvaart rechtstreeks emplooi aan bijna

² *Handelingen Staten Generaal* (HSG), 1918–1919, Tweede Kamer 22-11-1918, 519.

50.000 mensen. Het grootste deel van de schepen vond werk in het binnenlandse vervoer.³

Ieder vaargebied en iedere lading stelde aan de schipper en zijn vaartuig andere eisen. Zo ging het vervoer op de Rijn naar Duitsland meestal met grote sleepeenheden, bestaande uit een sleepboot met vijf of zes sleepschepen. De grootste sleepschepen waren tachtig meter lang en konden 1.500 ton lading vervoeren, op de kleinste vaarwegen voeren vaartuigen met een lengte van amper tien meter, die twintig ton konden meenemen.⁴

In de binnenvaart heerste scherpe concurrentie. Overal werden de vaarwegen verbeterd, hetgeen in de vloot tot snelle schaalvergroting leidde. Nieuwe binnenvaartrederijen, zoals de nv Transport Maatschappij van de Steenkolen Handelsvereniging (SHV), rezen als paddenstoelen uit de grond en brachten grote ijzeren sleepschepen in de vaart, die ze door eigen sleepboten lieten slepen. Vaak sloten ze, in tegenstelling tot de particuliere schippers, langdurige contracten met grote verladers. Dankzij hun grote schepen en een goede bedrijfsorganisatie konden ze tegen lage tarieven varen. Ook het railvervoer vormde een geduchte concurrent. De vrachtprijzen daalden voortdurend.⁵

DE LEEFOMSTANDIGHEDEN VAN DE SCHIPPERS

De meeste schippers hadden hun schip in eigendom. Dalende vrachtprijzen dwongen hen om hun kosten te beperken. Vaak probeerden ze de schaalvergroting bij te benen en schaften ze zich grotere schepen aan. Omdat hun spaargeld daarvoor zelden toereikend was, moesten ze geld lenen bij familie, personen aan de wal, of bij banken. Veel schippers kampten met grote schulden.⁶

De meeste schippersgezinnen woonden aan boord. Dit leverde hen drie voordelen: de schippersvrouw nam de taak van een knecht over waardoor diens loon werd uitgespaard, het gezin bespaarde op de kosten van een walmwoning en verwarming, en het samenleven aan boord gaf de mogelijkheid om in een groter vaargebied te opereren. Daartegenover stonden echter ook nadelen. De schippers raakten geïsoleerd in een aparte gemeenschap met een eigen mentaliteit en levenswijze, afwijkend van de walsamenleving. Tege-lijk verloren ze door het grotere vaargebied hun traditionele contacten met

3 Filarski, *Tegen de stroom in*, 159,160,201; R. Filarski en G. Mom, *De transportrevolutie. Van transport naar mobiliteit*, deel I (Zutphen, 2008) 244–247; *Verslag der Staatscommissie ingesteld bij KB van 5 Mei 1905 nr.51 tot het nagaan van de toestand waarin het binnenschipperijbedrijf verkeert* ('s-Gravenhage, 1911) 171, 177–182. Dit aantal is inclusief de schippersvrouwen.

4 H. Dessens, *Nederlandse zeilende binnenvaart 1880–1950* (Alkmaar, 2007) passim; H.P.H. Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool, 1831–1914* (Amsterdam, 1974) 242; H. Speerstra, *De laatste echte schippers. Binnenvaart onder zeil* (Bussum, 1973) passim; *Verslag Staatscommissie 1905* passim.

5 Filarski, *Tegen de stroom in*, 146–150,160.

6 Filarski, *ibidem*, 160,161



De tweemastklipper *Vertrouwen* in de Noorderhaven te Groningen. De *Vertrouwen* was in 1900 gebouwd voor schipper M.W. de Korte uit Oude Tonge. Foto, anoniem. COLLECTIE MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM

vertrouwde handelaren en verladers en moesten ze voor het verkrijgen van lading steeds meer gebruikmaken van (onbekende) scheepsbevrachters, die er soms malafide praktijken op nahielden. Het grootste nadeel was dat de meeste schipperskinderen niet naar school konden. In een tijd waarin de ontwikkeling van de walbewoners snel vooruitging, konden veel schippers niet lezen of schrijven. Zakelijke contacten met scheepsbevrachters en walbewoners werden hierdoor bemoeilijkt. Veel schippers kwamen in een achterstandpositie, die hun maatschappelijk isolement versterkte.⁷

De leefomstandigheden van de schippers varieerden sterk. De Rijnschippers met hun grote, moderne schepen waren meestal zeer welvarend. Volgens een Staatscommissie die de toestand van de binnenvaart omstreeks 1910 onderzocht, beschikten hun vaartuigen over 'frissche en geriefelijke woningen (...). De inrichting, het ameublement, het comfort van dergelijk logies, doen voor die van een modern heerenhuis niet onder.'

Daartegenover leefden de schippersgezinnen op de kleine, oudere vaartuigen vaak in grote armoede. De hele familie – zeven of meer kinderen waren geen uitzondering – woonde in het achteronder, een nauwelijks geventileerd vertrek van 1,5 bij 2 meter. De Staatscommissie merkte hierover op: 'in een ruimte die op 't land zelfs voor woning van één mensch zou worden afge-

7 Filarski, *ibidem*, 161, 162; J. de Hoog, *De Nederlandsche binnenscheepvaart* (Assen, ca.

1938) *passim*; Verrips, *Als het tij verloopt*, 11-32; 'Verslag Staatscommissie 1905 192.

keurd, leeft daar een geheele familie, slaapt er, kookt er, vertoeft er met slecht weer heel den dag, moet er alle huishoudelijke bezigheden verrichten.⁸

Binnen de schipperswereld bestonden grote sociale verschillen. De kapitaalkrachtige Rijnschippers kwamen in de hiërarchie bovenaan. Na hen voelden rivierschippers zich superieur aan turfschippers en die stonden weer ver boven mestschippers, zandschippers of kleine beurtschippers. Vanwege het verschil in welvaart, vaargebied en lading vormden al deze groepen aparte clans, die weinig contact met elkaar onderhielden. Hun geïsoleerde bestaan maakte de meeste schippers tot individualistisch ingestelde persoonlijkheden. Collectieve acties kwamen daardoor moeilijk van de grond.⁹

HET EUVEL VAN DE BEVRACHTERS

Om lading te krijgen maakten de meeste schippers gebruik van een scheepsbevrachter, een tussenpersoon die bemiddelt tussen degene die lading te vervoeren heeft (de verlader) en degene die hem vervoert (schipper, reder). Daarnaast waren in de turfvaart en het mestvervoer veel schippers die zelf hun lading opkochten en verhandelden. Ook waren er schippers, die uitsluitend voor één verlader voeren.

Het beroep van bevrachter kon door iedereen worden uitgeoefend. Om in dit vak te slagen waren goede contacten met verladers, enige kennis van de vervoermarkt en ervaring met schippers vereist. Veel bevrachters kwamen uit de wereld van de binnenvaart. Anderen kwamen in het vak, doordat zij langs een vaarweg een café of winkel exploiteerden en door verladers werden benaderd om als tussenpersoon op te treden. Vaak lagen deze cafés in afgelegen gebieden waar verder geen lading was.

Vooral in tijden met een beperkt ladingaanbod vormden de bevrachters voor de schippers een plaag. Om lading te krijgen moesten schippers eerst hun kroegen of winkels bezoeken. Vaak kregen ze pas na dagenlang cafébezoek een reis, terwijl ze soms ongunstige vervoersvoorwaarden moesten accepteren. Ook de staatscommissie kwam tot de conclusie dat de samenvoeging van een kroeg en een bevrachtingskantoor niet deugde: 'De scheepsbevrachter drukt de vrachten [vrachtprijs], dwingt de schipper (..) tot herbergbezoek, misleidt hem door onbillijke bepalingen en slechte charters [contracten], en boven alles benadeelt hij den schipper door het eïsschen of aannemen van veel te hooge provisies en fooien (..).¹⁰

8 *Verslag Staatscommissie 1905 164-198*, bijlage XVI, 4; zie ook: Speerstra, 'De laatste echte schippers' passim; H. Speerstra, *De voorbije vloot. Verhalen en herinneringen van de laatste echte schippers* (Amsterdam/Antwerpen, 2001) passim.

9 Verrips, *Als het tij verloopt*, 17, 22, 28, 29, 122.

10 Dessens, *Nederlandse zeilende binnenvaart*, 40; Verrips, *als het tij verloopt*, 19-22, 32, 33; *Verslag Staatscommissie 1905*, 131, 132, 144-146.

DE ONTWIKKELING VAN HET GOEDERENVERVOER (1910–1920)

De Rijnvaart kwam meteen aan het begin van de oorlog grotendeels tot stilstand en herstelde zich later niet meer (tabel 1). In 1913 bedroeg het internationale vervoer over de Rijn bij Lobith 38 miljoen ton, in 1918 slechts 5 miljoen ton. Het internationale vervoer naar België handhaafde zich lange tijd wat beter. Dit kwam vooral omdat grote hoeveelheden zand en grind voor defensiedoeleinden van de Duitse bezetters naar België en Noord-Frankrijk werden getransporteerd. Gebrek aan vervoer dwong veel Rijnschippers emplooi te zoeken op de binnenlandse markt, waardoor de binnenlandse vrachtprijzen zwaar onder druk kwamen.¹¹

De omvang van het binnenlandse vervoer is niet precies bekend. Uit verkeerstellingen op sluizen en bruggen kan worden afgeleid dat het binnenlandse vervoer kleiner was dan het internationale. Het binnenlandse vervoer hield zich veel beter staande dan de Rijnvaart. In 1918 was het binnenlandse vervoer ongeveer twintig procent minder dan in 1910. Na de oorlog herstelde dit vervoer zich slechts langzaam.¹²

Tabel 1 Ontwikkeling van het internationale vervoer over de Nederlandse vaarwegen (1910–1920)

jaar	totaal internationaal vervoer per binnenschip (miljoen ton)				rijnvaart bij Lobith (miljoen ton)		
	gelost in Nederland	geladen in Nederland	doorvoer	totaal	stroom- afwaarts	stroom- opwaarts	totaal
1910	19	24	5	48	14	18	32
1914	17	18	4	39	13	12	25
1915	9	5	1	15	6	3	9
1916	?	?	?	?	9	2	11
1917	?	?	?	?	7	1	8
1918	3	1	3	7	5	0	5
1920	7	5	5	17	7	7	14

Bron: *Statistiek van de in-, uit- en doorvoer over het jaar 1910, 1914, 1915, 1918* ('s-Gravenhage, 1911, 1915, 1916, 1919); *Tweehonderd jaar statistiek in tijdreeksen, 1800–1999* (Voorburg/Heerlen, 2001) 63.

SCHIPPERSBONDEN, SCHIPPERSBEURZEN EN BEURTLIJSTEN (1914–1916)

Al meteen aan het begin van de oorlog werden veel schippers en schippersknechten onder de wapenen geroepen. Spoedig daarna kwamen de schippers overal in grote moeilijkheden. Volgens de *Nieuwe Rotterdamsche Courant* (NRC)

¹¹ Filarski, *Tegen de stroom in*, 116, 117, 174, 175, 379, 380, 386, 387.

¹² Filarski, *Tegen de stroom in*, 119, 120, 174, 175, 379, 386, 387.

had in oktober 1914 waarschijnlijk meer dan tachtig procent van de schippers geen lading.¹³

De malaise in het vervoer leidde in de beide grote zeehavens, Amsterdam en Rotterdam, tot een verschillende ontwikkeling. In Amsterdam werd een belangrijk deel van het vervoer verzorgd door kleine, particuliere schippers, die een belangrijke rol speelden in het vervoer tussen de hoofdstad en de noordelijke en oostelijke provincies. Onder hen heerste grote ontevredenheid omdat de zeevaart grotendeels stillag, waardoor ze in Amsterdam geen retourvracht konden krijgen. Deze werd vergroot, doordat de bevrachters hun schaarse vrachten soms toespeelden aan bevriende relaties. Deze schippers verenigden zich in een kleine bond, de Algemeene Nederlandsche Schippersbond (ASB), die in 1912 door Groninger schippers was opgericht. Begin 1915 voerde een delegatie van deze schippers overleg met de Amsterdamse bevrachtersvereniging en wist te bereiken dat de bevrachting voortaan via een schippersbeurs zou plaatsvinden. Deze beurs werd gevestigd in de Amsterdamse koopmansbeurs, overigens zonder dat de gemeente verantwoordelijkheid voor de verdere gang van zaken aanvaardde.

De bevrachtingsprocedure verliep als volgt. De bevrachting stond onder toezicht van een beambte van de ASB, de beurtlijsthouder. Op de beurtlijst werden de namen van de schippers in volgorde van aankomst opgetekend, zodat ieder zich op zijn beurt lading kon verwerven. De beurtlijsthouder riep na het rinkelen van een bel de reis af, bijvoorbeeld honderd ton graan naar Groningen voor 2 gulden per ton. Iedere wachtende schipper kon het aanbod aanvaarden, waarna de beambte de hoogste op de lijst uitkoos. Wanneer niemand reageerde, mocht de verlader buiten de lijst omzien naar een ander schip, desnoods in een andere haven. Hij moest zich dan wel aan een minimumtarief houden, zoals vastgelegd in een tarievenboekje. Door de organisatie van de beurs nam het aantal leden van de ASB snel toe. In 1913 telde de bond 500 leden, in 1916 4300, meest kleine schippers uit de noordelijke provincies en Amsterdam. Daarmee was de ASB in ons land verreweg de grootste schippersbond.¹⁴

In de praktijk gaf de nieuwe regeling veel problemen. Tal van bevrachters en schippers voelden zich niet aan de regeling gebonden en probeerden buiten de beurs om overeenkomsten te sluiten. Daarnaast waren er schippers die altijd voor hetzelfde bedrijf voeren, de zogenaamde relatieschippers. Deze wilden niet zo maar hun wederzijdse relatie beëindigen. Ook waren er verladers, die schippers een grote lening hadden verschaft voor aankoop van een schip. Wanneer zij die schippers geen lading gaven, konden die hun aflossing niet betalen. Het enige wat de georganiseerde schippers hiertegenover konden stellen was organisatie, solidariteit en machtsvertoon. In de Amsterdamse haven kwam het voortdurend tot relletjes, waarbij schippers die niet aan de

¹³ Filarski, *Tegen de stroom in*, 175; *Nieuwe Rotterdamsche Courant* (NRC), 9-10-1914; Ver-

rips, *Als het tijd verloopt*, 45-46.

¹⁴ Verrips, *Als het tij verloopt*, 51-54, 80.



Schipper en schippersvrouw op het roer van de steilsteven *De Drie Gebroeders*. Foto, anoniem, ongedateerd. COLLECTIE MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM

beursbevrachting wilden meewerken werden geïntimideerd en gemolesteerd. Ook op de beurs leidde de gespannen atmosfeer tot relletjes. Zo schreef de Amsterdamsche Expeditieus-Vereeniging (AEV) in 1916 aan de Amsterdamse wethouder Willem Vliegen (SDAP) dat de beursbevrachting soms onttaarde ‘in een ergerlijk terrorisme, wanneer o.a. scheepsbevrachters in de rechtmatige uitoefening van hun beroep op de beurs worden afgeranseld en van de beurs gedrongen.’ Zowel de AEV als de Amsterdamse Kamer van Koophandel (KvK) meenden, dat de beursbevrachting de prijzen opdreef. De KvK sprak van ‘ongehoorde prijsopdrijving’ en ‘terroristisch optreden’. De verladers wilden meer invloed op het beursbestuur. Ondanks deze protesten bleef het Amsterdamse gemeentebestuur voorlopig achter de schippers staan.¹⁵

In de eerste helft van 1916 lukte het de ASB ook in steden in het noorden en oosten, zoals Groningen, Zwolle, Leeuwarden, Harlingen, Meppel, Kampen, Arnhem en Apeldoorn, en in de Veenkoloniën beurtlijstbevrachting in te voeren.¹⁶

In Rotterdam liep de ontwikkeling anders. Rotterdam was de stad van grote verladers, grote binnenvaartrederijen en particuliere Rijnschippers met hun grote sleepschepen. Sommige grote verladers beschikten over een eigen rederij. Andere maakten zo veel mogelijk van dezelfde rederij gebruik. Verladers en rederijen voelden er niets voor om beurtlijstbevrachting in te voeren, de verladers meenden dat dit tot prijsopdrijving zou leiden, de rederijen dat hun schepen minder empooi zouden krijgen. Ook de Rijnschippers, gedeeltelijk

¹⁵ Verrips, *Als het tij verloopt*, 54–59.

¹⁶ *Ibidem*, 63, 79, 80.

verenigd in de Algemeene Rijnschippers Bond (ARSB), waren in meerderheid tegen een beurtlijst. Zij waren bang dat ze buiten de beurs om vracht aan de rederijen zouden verliezen en dat verladers meer van eigen schepen gebruik zouden maken. Bovendien hadden veel Rijnschippers een grote schuld. Zij moesten zoveel mogelijk varen en konden zich niet de lange wachttijden van een beurtlijst permitteren.

De enige beurtlijstbevrachting die onder deze omstandigheden in Rotterdam tot stand kwam, was het vervoer van graan dat door de regering als voedingsmiddel voor de bevolking in het buitenland werd aangekocht, en vanuit de Maasstad over het hele land werd gedistribueerd. De ASB kreeg in Rotterdam geen poot aan de grond.¹⁷

DE SLAG BIJ ZEEBURG (1917)

De bevrachtingsvoorwaarden vormden een voortdurend geschilpunt tussen de bevrachters en de schippers. Volgens het Wetboek van Koophandel moesten de schippers zelf zorg dragen voor het laden en lossen van schepen, tenzij anders was overeengekomen. Omdat de schippers door de mobilisatie vaak de hulp van een knecht misten, was het voor hen moeilijk om deze bepaling na te komen. Vandaar dat ze dikwijls met de verladers overeenkwamen, dat die voor het laad- en lospersoneel zouden zorgen. De verladers in de noordelijke provincies waren hierover niet tevreden en wilden verandering.¹⁸

In de winter 1916–1917 ontstond een ernstig conflict over de beurtlijstbevrachting in de Amsterdamse haven. Aanleiding was dat de Kamer van Koophandel, de expediteurs en de bevrachters meer invloed op de procedures wensten. Op de achtergrond speelde de kwestie van het laden en lossen een belangrijke rol. De schippers weigerden medewerking, zolang het nieuwe beursreglement geen vrijstelling van deze werkzaamheden bevatte. De expediteurs, die van de hele beurtbevrachting afwilden, besloten deze keer niet te zwichten. Expediteurs en bevrachters oefenden druk uit op het Amsterdamse gemeentebestuur om de beurtlijst op te heffen en de bevrachters verscheenen niet meer op de beurs. Nu één van de partijen het bevrachtingsysteem niet langer steunde, besloot de gemeente haar medewerking te beëindigen. Op 7 januari ontving de Amsterdamse afdeling van de ASB een brief van het gemeentebestuur, waarin de gemeente het bijhouden van een beurtlijst en het afroepen van vrachten op de beurs verbood.¹⁹

Deze brief vormde voor de schippers de lont in het kruitvat. Ze gingen in staking. Meteen daarna benaderde een regeringsvertegenwoordiger, kennelijk bezorgd over de voedselvoorziening van de noordelijke provincies,

¹⁷ Ibidem, 59, 60, 80.

¹⁹ Verrips, *Als het tij verloopt*, 68–70.

¹⁸ Filarski, *Tegen de stroom in*, 178.

de graanhandelaar Korthals Altes. Deze gaf een bevrachter opdracht om in Rotterdam rederijsschepen te charteren, die in Amsterdam graan en veevoer uit zeeschepen moesten laden om dat vervolgens naar het noorden te vervoeren. Kort daarna vertrokken uit Rotterdam enige sleepboten met achttien rederijsschepen. Tegelijk bezetten actievoerende schippers de sluis van Zeeburg in het Merwedekanaal bij Amsterdam om de doortocht te beletten. Ze wilden geen enkele uitholling van het beursstelsel accepteren. Op 14 januari hielden woedende schippers de eerste rederijsschepen tegen. Kapitein Alberink van de eerste sleepboot hoorde zich toeschreeuwen: 'Je doet onderkruiperswerk. Als je door wil varen word je doodgeslagen'. Spoedig daarna lagen zeventien rederijsschepen te wachten. De Amsterdamse politie kon niet ingrijpen, omdat de actie net buiten de gemeentegrens plaatsvond. Vier dagen later deed de rijksoverheid, die veel meer moeite had om de benodigde politiemacht te mobiliseren, met een beperkt aantal rijksveldwachters, een politieboot en twee sleepboten een poging om de blokkade te breken, terwijl vijfhonderd woedende schippers de doortocht blokkeerden. De rijksveldwachters gebruikten karabijnen om de 'woest tierende schippers' in bedwang te houden. Wellicht zou deze confrontatie tot ernstige gevolgen hebben geleid, wanneer de Amsterdamse hoofdcommissaris van politie, Theodorus Marius Roest van Limburg, niet had toegezegd om te bemiddelen. Daarop staakten beide partijen hun vijandelijkheden, maar de schippers handhaafden hun blokkade.²⁰

Na de toezegging van de hoofdcommissaris kwam het gemeentebestuur van Amsterdam met het voorstel om de beurtlijstbevrachting voortaan onder leiding van een gemeenteambtenaar te plaatsen. Schippers, bevrachters en de heftig tegenspuiterende expediteurs gingen hiermee akkoord. Daarop lieten de schippers hun waakzaamheid varen en wisten het Rijk en de gemeente de blokkade met veel machtsvertoon te breken. Begin februari werd de beurtlijstbevrachting hervat, nu onder toezicht van de gemeente.²¹

Ook na het akkoord bleef het in de Amsterdamse haven onrustig. Bevrachters, reders en ongeorganiseerde schippers probeerden voortdurend buiten de beurs onderlinge contracten af te sluiten. Voor de georganiseerde schippers vormden overreding en geweld de enige mogelijkheid om de beurtlijst te handhaven. Zo achtervolgden honderd schippers in Amsterdam een vakgenoot tot op de Dam – onder geschreeuw dat men hem dood moest slaan – omdat hij zijn schip buiten de beurs om zou hebben geladen. Toen hij zich door een sprong op de tram probeerde te redden, sprongen vijf woedende schippers hem na, waarna zij hem ter plaatse mishandelden. Kort daarop werden twee andere 'onderkruipers' door tweehonderd schippers afgetuigd. In de Amster-

20 NRC, 15-1-1917, 16-1-1917, 17-1-1917, 18-1-1917, 19-1-1917; Verrips, als het tij verloopt, 70-72. Zie voor het citaat: Ibidem, 71.

1917, 19-1-1917, 24-1-1917, 25-1-1917, 26-1-1917, 27-1-1917, 1-2-1917; Verrips, *Als het tij verloopt*, 72-75; *Het Volk: dagblad voor de arbeiderspartij*, 22-1-1917, 23-1-1917.

21 NRC, 15-1-1917, 16-1-1917, 17-1-1917, 18-1-

damse haven gingen de relletjes, intimidaties en mishandelingen de hele zomer door.²²

Tegelijk bleef de ASB groeien. De schippersbond kreeg nu ook aanhang in het zuiden en slaagde er geleidelijk in om in alle binnenvaartcentra een beurs te stichten. Begin 1918 had de bond 7000 leden. Binnen de bond zorgde de groei voor veel problemen. Bestuurders van grote afdelingen, zoals het eigengereide Amsterdam, gedroegen zich onafhankelijk van het hoofdbestuur in Groningen. Bij overleg met de ASB vormde dit voor andere partijen een bron van ergernis, omdat de schippersbond zijn afspraken niet nakwam.²³

PROBLEMEN MET STEENKOLENAAANVOER, VOEDSELVOORZIENING EN VERVOER (1917)

Ondertussen stelden de steenkoleaanvoer, de voedselvoorziening en de vervoerssituatie de regering voor steeds grotere problemen. Steenkolen waren in die tijd de belangrijkste energiebron. Zonder steenkolen viel de industrie stil, konden treinen niet rijden en was er onvoldoende brandstof voor de verwarming. Voor de oorlog kwamen de meeste steenkolen uit Duitsland. Een belangrijk deel van deze steenkolen werd via de spoorwegen aangevoerd, waarbij hoofdzakelijk werd gebruikgemaakt van Duitse goederenwagens. De spoor- en tramwegen vormden in ons land de belangrijkste kolenverbruikers.

Begin 1917 bepaalde de Duitse regering dat het steenkolenvervoer per spoor vanuit Duitsland en België naar Nederland voortaan alleen met Nederlandse goederenwagens mocht plaatsvinden. Tussen 1917 en 1920 viel de steenkolenimport grotendeels weg, terwijl de kolenproductie in Zuid-Limburg dit verlies volstrekt niet kon opvangen. Daardoor ontstond een ernstig tekort aan steenkolen en goederenwagens. Als gevolg daarvan moest het brandstofverbruik van de spoorwegen aanzienlijk worden beperkt. Vervoer per binnenschip leek de enige mogelijkheid om de dreigende moeilijkheden het hoofd te bieden. Immers, binnenschepen gebruikten minder brandstoffen dan spoorwegen, terwijl op veel trajecten gebruik kon worden gemaakt van zeilschepen, die helemaal geen steenkolen vergden.

Bijna tegelijk brak in Amsterdam in de zomer van 1917 een hongeroproer uit, waarbij tien doden en 108 gewonden vielen. Ook elders gaf de voedselvoorziening problemen. Een goede vervoersorganisatie was nu voor het land van levensbelang. Onder deze omstandigheden besloot de regering in september 1917 om een 'Bureau Vervoer' op te richten, dat tot taak kreeg om maatregelen te nemen om de dreigende vervoersproblemen op te lossen.²⁴

Tegelijk namen de moeilijkheden met de schippers toe. Medio september

22 Verrips, *Als het tij verloopt*, 75, 76.

23 Ibidem, 83, 84.

24 Filarski, *Tegen de stroom in*, 174; W.J. de Graaff, *De binnenscheepvaart in de oorlogsjaren*, I, II, III en IV, in: *Binnenscheepvaart*,

18-9-1937, 121-124; idem, 2-10-1937, 137-140;

idem, 16-10-1937, 153-156; idem, 13-11-1937,

185-190, hier *Binnenscheepvaart* I, 122; NRC, 27-9-1917.

gingen de schippers in het noordoosten van het land in staking om een verhoging van de vrachtprijs met 25 procent af te dwingen. Dit leidde tot grote vervoersproblemen. De Groningse aardappelmeelfabrieken beschikten over grote hoeveelheden aardappelvezels die, om niet te bederven, zo spoedig mogelijk naar Holland moesten worden vervoerd om daar als veevoer te dienen. De regering wilde verspilling van dit schaarse voedsel tegen elke prijs voorkomen. Nu bleek dat het ASB-bestuur zijn roerige achterban niet langer in de hand had. Ondanks gemaakte afspraken bleven de schippers vervoer weigeren, zelfs tegen het verhoogde tarief. Uiteindelijk moest de regering in Holland motorschepen vorderen, waarbij ze het vervoer liet verrichten door militairen. Deze regeling kostte de staat veel geld.²⁵

Ook bij het turfvervoer vanuit Drenthe naar het westen ontstonden problemen. De regering had met de ASB een akkoord gesloten over de bevrachtingsvoorwaarden, maar actievoerende schippers weigerden mee te werken. Nu steenkolen schaars waren, was het turfvervoer van levensbelang. In Drenthe lagen grote hoeveelheden turf op vervoer te wachten, waaraan elders grote behoefte bestond. De NRC constateerde dat ingrijpen van de regering onder deze omstandigheden bijna onvermijdelijk was: 'Aangezien verlading van de turf in geen enkel geval vertraging mag ondervinden, bestaat er grote waarschijnlijkheid, dat van regeringswege meer dwingende maatregelen ten opzichte van de schipperij dienen te worden genomen.' Tegelijk bleek uit een artikel in het socialistische dagblad *Het Volk*, dat de roerige schippers zelfs in linkse kringen hun sympathie begonnen te verliezen.²⁶

Binnen de ASB leidden de problemen bij het turfvervoer tot een ernstig conflict tussen het hoofdbestuur en de militante afdeling Amsterdam, waarbij enige bestuursleden door radicalere bestuurders werd vervangen.²⁷

DE REGERING GRIJPT IN (1917–1918)

Kolenschaarste, zorgen over de voedselvoorziening, de noodzaak om het spoorwegvervoer te beperken en de voortdurende schippersacties dwongen de regering in te grijpen. Op 16 oktober 1917 kwam zij met de maatregel dat alle binnenlandse bevrachtingen van de binnenvaart, met uitzondering van de campagnevaart (sterk seizoensgebonden vervoer van agrarische producten, zoals suikerbieten en aardappelen, naar fabrieken), de beurtvaart en het eigen vervoer, voortaan zoveel mogelijk via de schippersbeurzen zouden moeten plaatsvinden. Daarbij moest gebruik worden gemaakt van een beurtlijst en moesten de op dat moment geldende tarieven worden gehanteerd. Korte tijd later kwam de minister met een nieuwe lijst met tarieven, die in overleg met

²⁵ De Graaff, 'Binnenscheepvaart' I, 122; Verrips, *Als het tij verloopt*, 85.

²⁶ NRC, 24-9-1917, 25-9-1917, 6-10-1917; Verrips, *Als het tij verloopt*, 84; *Het Volk*, 18-9-1917. Zie

voor het citaat: NRC, 25-9-1917.

²⁷ NRC, 6-10-1917; Verrips, *Als het tij verloopt*, 84–85.



Het beurtstoomschroefschip in de dienst Amsterdam – Zwolle – Deventer – Zutphen, afgemeerd aan de Prins Hendrikkade te Amsterdam. Foto, anoniem. COLLECTIE MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM

het ASB-bestuur en de bevrachters waren vastgesteld. Op 29 oktober 1917 volgde een maatregel, waarbij goederenvervoer per spoor grotendeels werd verboden. Zeven dagen daarna kwam de regering met algemene bevrachtingsvoorwaarden. De nieuwe regeling verplichtte niet alleen de schippers maar ook de reders om de ASB-beurzen te bezoeken en zich bij de ASB-beurtlijsthouder te laten inschrijven. Schippers die voor een reis aan de beurt waren, waren verplicht deze te accepteren, tenzij de bestemming voor hun schip onbereikbaar was. Bij weigering riskeerden ze boete of verwijdering van de lijst. De controle op de gang van zaken werd opgedragen aan vijf districtsinspecteurs, afkomstig uit de binnenvaartwereld. Zij speelden ook een belangrijke rol bij het vaststellen van de vrachtprijzen in hun district. Begin 1918 kwam de regering ook met een tariefregeling voor de sleepvaart.²⁸

Nadat de nieuwe regelingen waren ingevoerd bleef het in de binnenvaartwereld onrustig. Verladere en vervoerders werden tegen hun zin gedwongen om hun bevrachtingen af te sluiten op beurzen in handen van de ASB. Hier vonden regelmatig lokale schippersacties plaats om verhogingen af te dwingen van tarieven, die door de directeur van het Bureau Vervoer na overleg met het ASB-bestuur waren vastgesteld. Niet-leden werd het moeilijk gemaakt om de beurzen te betreden. Zij moesten de ASB soms twee procent van de vrachtprijs als bemiddelingskosten betalen, terwijl ASB-leden veel minder in rekening werd gebracht. De regels werden op tal van plaatsen ontdoken, conflicten werden opnieuw met de vuist beslecht. De districtsinspecteurs reisden stad

²⁸ De Graaff, *Binnenscheepvaart*, I, 122-123; idem, II, 137-139; idem, III, 153; Verrips, *Als het tij verloopt*, 85-86.

²⁹ De Graaff, *Binnenscheepvaart*, II, 140; idem, III, 153, 155; Verrips, *Als het tij verloopt*, 87.

en land af om op te treden tegen ongeregelheden, maar konden niet overal tegelijk zijn. Niet zelden werden ze op de beurzen bedreigd, 'en spreken vaak een dankgebedje uit als ze heelhuids weder tot hunne haarsteden zijn teruggekeerd.' Een zwak punt was bovendien dat de regeling weliswaar bepaalde dat bevrachtingen via de beurs moesten plaatsvinden, maar dat andere afspraken niet onmogelijk werden gemaakt.²⁹

Om aan deze problemen een einde te maken was een nieuwe regeringsingreep onvermijdelijk. Op 15 april 1918 nam de regering alle beurzen van de ASB over, inclusief het personeel. Tegelijk versterkte de regering de mogelijkheden om te controleren of de schippers zich aan de nieuwe regeling hielden.³⁰

Ook deze ingreep bleek weinig effectief. Tal van organisaties uit het bedrijfsleven verenigden zich in een zogenaamde Binnenscheepvaart-Unie, die in brieven aan de pers en de Tweede Kamer fel tegen het beleid van de regering ageerde. De invloedrijke NRC verweet de regering in een uitvoerig hoofdartikel dat ze aan de leiband van de ASB liep en de belangen van handel en industrie verwaarloosde. Leden van de Tweede Kamer uitten twijfels of de wettelijke basis waarop de maatregelen berustten voldoende was. De problemen met de ASB en haar roerige achterban bleven bestaan. Intimidaties en geweldplegingen op de beurzen gingen voort. In Groningen, Drenthe en elders voerden schippers voortdurend wilde stakingsacties om hogere vrachtprijzen af te dwingen. In reactie daarop gingen handel en industrie er geleidelijk toe over om meer vervoer met eigen schepen te verrichten. Verladere en schippers kwamen steeds scherper tegenover elkaar te staan.³¹

DE SCHEEPVAARTWET (1918)

Intussen naderde de Eerste Wereldoorlog zijn einde. Duitsland capituleerde, in verschillende landen braken revoluties uit. Ook in Nederland was de toestand zeer gespannen, honger en gebrek hielden aan, een revolutiepoging onder leiding van de socialist Pieter Jelles Troelstra mislukte. Onder deze omstandigheden moest de Nederlandse regering behoedzaam manoeuvreren om verdere moeilijkheden te voorkomen.

In september 1918 kreeg ons land, na verkiezingen, een nieuwe regering. De nieuwe minister, Hendrik Albert van IJsselsteyn, stond met de binnenvaart meteen voor twee problemen. Ten eerste bepaalde de Groningse rechtbank op 3 oktober 1918 dat het onwettig was om iemand te vervolgen die buiten de beurtlijst was bevracht. Daarmee viel de bodem onder alle voorgaande regelingen weg. Ten tweede stelde de ASB de regering na een bijzondere

30 De Graaff, *Binnenscheepvaart*, II, 139, 140; Verrips, *Als het tij verloopt*, 87.

31 *Het Centrum*, 18-10-1918; De Graaff, *Binnen-*

scheepvaart, III, p. 153-156; NRC, 2-10, 1918; Verrips, *Als het tij verloopt*, 87-89; *Het Volk*,

31-8-1918, 24-9-1918.

ledenvergadering een ultimatum, waarbij de bond een onmiddellijke beperking van het eigen vervoer en de beurtvaart eiste. Zo niet, dan dreigden acties. Onmiddellijk ingrijpen was nu noodzakelijk. Medio oktober kwam de minister met een wetsontwerp dat de regering de bevoegdheid gaf om voorschriften voor de bevrachting van binnenvaartuigen te geven en zo nodig vaartuigen te vorderen. Tegelijk kondigde hij aan dat hij een adviescommissie van schippers en verladers wilde instellen, om hem over zijn verdere beleid te adviseren. Dit wetsontwerp gaf de regering veel bewegingsvrijheid. Ze kon de beurzen handhaven of opheffen en bij schippersacties zo nodig vaartuigen vorderen. Het wetsontwerp kreeg in de pers en de Tweede Kamer veel steun, terwijl de ASB een neutrale houding aannam. Bij het overleg over het wetsontwerp in de Tweede Kamer waren alle kamerleden het eens dat de regering de bevoegdheden moest hebben om de bevrachting te regelen. Over de manier waarop bestond echter grote verdeeldheid. Bijna alle Kamerleden hadden er begrip voor dat de schippers naar meer evenwichtige economische verhoudingen streefden, maar vonden dat ze in hun acties te ver waren gegaan. Het Kamerlid Johan van Dijk (RKSP) gebruikte zelfs het woord 'geterroriseerd'.³²

De scheepvaartwet trad op 7 december 1918 in werking. Korte tijd later installeerde de minister de adviescommissie, waarin zowel de ASB als de ARSB waren vertegenwoordigd. Tevoren stond vast dat ten minste vijf van de tien leden tegen de beurtlijstbevrachting waren. De kans op aanbevelingen die de ASB-aanhang zouden bevallen, was dus gering.³³

SPLITSING BINNEN DE ASB (1919)

De mislukte machtsgreep van Troelstra zette de verhoudingen in ons land op scherp. Kerkelijken en liberalen keerden zich, beducht voor een machts-overname, tegen de socialisten. Rooms-katholieke en protestants-christelijke schippers kwamen voor de vraag of zij zich nog thuis voelden in de radicale ASB, met zijn socialistische en anarchistische invloeden. Voor leden van de rooms-katholieke kerk gold al geruime tijd een verbod op het lidmaatschap van socialistische of andere niet-katholieke vakorganisaties. Nu gaven de bisschoppen kapelaan J.G. Kerkvliet uit Rotterdam opdracht om alle rooms-katholieke schippers uit de bestaande schippersorganisaties los te weken en in een nieuwe organisatie te verenigen. Tegelijk oefende de kerk sterke druk uit op de rooms-katholieke schippers om de ASB te verlaten. Schippers die van zo'n vereniging lid bleven konden 'geen kwietschelding der zonden verkrijgen en bijgevolg geen sacrament waardig ontvangen.' Op deze wijze ontstond

³² Handelingen Staten Generaal, 1918-1919, Tweede Kamer, 22-11-1918, 512-520; ibidem, Bijlagen nr.234.8; De Graaff, *Binnenscheepvaart*, III, 153-156; *Binnenscheepvaart* IV, 185-186; NRC, 19-10-1918, 20-10-1918, 29-10-1918,

31-10-1918, 6-11-1918, 23-11-1918, 27-11-1918; Verrips, *Als het tij verloopt*, 89-90. Voor het citaat, zie: Handelingen 22-11-1918, p.517.

³³ Verrips, *Als het tij verloopt*, 90-91.



Panorama op de Westerdok in de stad Groningen. Prentbriefkaart. COLLECTIE MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM

in het voorjaar van 1919 De Nederlandsche RK Hanzebond van Reeders en Schippers Sint Nicolaas (kortweg St. Nicolaas). Deze bond vond zijn grootste aanhang onder de Rijnschippers uit Rotterdam.³⁴

Na het vertrek van de rooms-katholieke schippers ontstond ook bij de protestants-christelijke schippers, vrezend dat zij binnen de ASB zouden worden overvleugeld, behoefte aan een eigen organisatie. Het toonaangevende gereformeerde dagblad *De Standaard* spoorde hen aan om een eigen vakorganisatie te stichten. Op deze wijze ontstond in juli 1919, onder goedkeurend toezicht van enige gereformeerde voorlieden en predikanten, de Nederlandsch Protestant-sch-Christelijke Schippersbond (NPCSB). Een jaar eerder had zich al een kleine radicale bond, De Rechte Lijn van de ASB afgescheiden.³⁵

DE GROTE SCHIPPERSSTAKING (1918)

De door de minister ingestelde adviescommissie bracht in mei 1919 rapport uit. Eind juni maakte de minister bekend, dat op 7 juli een nieuwe bevrachtingsregeling zou worden ingevoerd. De schippersbeurzen zouden gehandhaafd blijven, maar de beurtlijst verviel. In plaats daarvan zouden de vrachten op de beurzen worden geveild, waarbij minstens zestig procent van het op dat

³⁴ Verrips, *Als het tij verloopt*, 92-93.

³⁵ *Ibidem*, 88, 93, 94.

³⁶ NRC, 28-6-1919; Verrips, *Als het tij verloopt*, 91, 94.

³⁷ NRC 8-7-1919, 9-7-1919; Verrips, *Als het tij verloopt*, 94-96; *Het Volk*, 3-7-1919, 7-7-1919, 8-7-1919.

moment geldende tarief als vrachtprijs moest worden geboden. Voortaan zouden de schippers dus met elkaar moeten concurreren, terwijl een prijsdaling dreigde.³⁶

De nieuwe regeling stuitte op grote weerstand van de ASB, de ARSB en Sint Nicolaas. De ARSB ging met de oppositie mee, omdat de Rijnschippers tijdens de oorlog hadden geleerd dat de binnenlandse beurtbevrachting ook hen enige bescherming bood. De schippersbonden eisten dat de bevrachtingen op de bestaande manier zouden worden voortgezet, op de beurt, tegen een vast tarief. Toen de regering haar plannen doorzette, gingen de schippers op 7 juli in heel Nederland in staking. Eén van hen motiveerde hun actie tegenover een Amsterdamse journalist met de volgende woorden: 'We strijden niet voor grotere inkomsten, we willen alleen houden wat we hebben en wat het Rijk ons vroeger zelf heeft gegeven. Met de nieuwe regeling sterven we van de honger binnen drie jaar. Als ik dan toch dood moet, sterf ik maar liever dadelijk van de honger en vaar niet meer.'³⁷

De eerste stakingsweek verliep rustig. Het binnenvaartvervoer lag overal stil. In de beide volgende weken probeerde de regering in Amsterdam een aantal schepen te vorderen, om het vervoer van regeringsgraan voor de voedselvoorziening mogelijk te maken. Dit mislukte doordat de schippers de actie bemoeilijkten en omdat Amsterdamse havenarbeiders zich met de schippers solidair verklaarden. Vanaf de vierde stakingsweek kregen de acties een grimig karakter. Nu steeds meer schippers in financiële moeilijkheden kwamen, nam het aantal werkwilligen toe. Hier en daar mengden de schippersvrouwen zich in de strijd, traden op als spreeksters en maanden hun mannen tot doorzetten. Postende schippers maakten het vervoer vanuit Amsterdam en Rotterdam nagenoeg onmogelijk. Uit tal van plaatsen kwamen berichten van intimidatie en geweld, waarbij stakende schippers werkwillige collega's het varen beletten. In Groningen en Drenthe zette de overheid soldaten, politie en marechaussees in om blokkades van vaarwegen ongedaan te maken. In Nieuw Amsterdam werd met karabijnen geschoten en met sabels gestoken.

Op de Waal en Merwede, waar druk werd gepatrouilleerd met sleepboten voorzien van machinegeweren, 'schroomden boze schippers niet werkwillige collega's met vuurwapenen te bedreigen.' Uit Zaandam en Drenthe kwamen berichten dat arbeiders werden ontslagen, omdat het vervoer stagneerde. Nu de acties een gewelddadiger karakter kregen, besloten veel gereformeerde schippers de ASB te verlaten.³⁸

In de zevende stakingsweek ondernamen de besturen van de schippersbonden een laatste wanhopige poging om een oplossing te forceren. Ondanks het wettelijk verbod openden ze op ruim zeventig plaatsen in het hele land eigen bevrachtingbureaus, in de hoop dat de opdrachtgevers daarvan gebruik

38 *Het Centrum*, 9-8-1919; *NRC*, 8-7-1919, 9-7-1919, 11-7-1919, 19-7-1919, 31-7-1919, 6-8-1919; *Verrips*, *Als het tij verloopt*, 94-99; *Het Volk*,

7-7-1919, 8-7-1919, 19-7-1919, 30-7-1919, 1-8-1919, 2-8-1919, 7-8-1919.



Gezicht op het Haringvliet en Witte Huis te Rotterdam. Kleurenets gemaakt door Jan Sirks. COLLECTIE MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM

zouden maken. In Amsterdam en Rotterdam weigerden de bevrachters iedere medewerking, in Groningen en Drenthe kwamen ze wel van de grond. Begin september zaten alle schippers twee maanden zonder inkomen en was het water hen tot de lippen gestegen. Onder deze omstandigheden scheurde het eenheidsfront. De ARSB en Sint Nicolaas accepteerden een compromisvoorstel van de minister. Bondsfunctionarissen kregen toestemming om, onder bepaalde voorwaarden, aan de beurzen deel te nemen, en de verkregen vrachten te verdelen onder schippers die zich op een beurtlijst hadden ingeschreven. Daarmee was de staking gebroken. Ook de ASB-schippers zagen zich nu gedwongen om aan het nieuwe beursstelsel mee te werken. De alternatieve beurzen in Groningen en Drenthe werden geleidelijk gesloten.³⁹

Een toename van het vervoer maakte het in 1921 voor de regering mogelijk om de minimum tarieven af te schaffen. Geleidelijk werd nu meer buiten de beurs om bevracht. Eind 1921 kwam de regering nog met een wetsontwerp voor een nieuwe bevrachtingsregeling, maar dit werd niet meer in de Kamer behandeld. Wel werden met het oog op de invoering daarvan een aantal rijksbeurzen gesloten. In 1922 keerde overal de vrije markt terug, zoals die voor de Eerste Wereldoorlog had bestaan.⁴⁰

Na de stakingen telde de ASB op papier nog 7500 leden. De leden waren gedesillusionneerd, de vereniging kampte met grote schulden, steun aan stakers en de betaling van het personeel van de bevrachtbureaus hadden geld verslonden. Toen de Bond de leden een heffing oplegde om in deze tekorten te voorzien, daalde het ledental naar ongeveer 2000. Schulden leidden er in 1921 toe dat de ASB moest worden geliquideerd.⁴¹

³⁹ Verrips, *Als het tij verloopt*, 99–103.

⁴¹ *Ibidem*, 104–110.

⁴⁰ *Ibidem*, 109, 110.

SLOTOPMERKINGEN

Dankzij hun geïsoleerde leefwijze en hun beperkte opleidingsniveau vertoonden veel schippers aan het begin van de twintigste eeuw een gemeenschappelijk gedragspatroon: individualistisch ingesteld, eigenzinnig, onafhankelijk, impulsief, gewend om voor zichzelf op te komen. Tegelijk hadden de leden van deze beroepsgroep vaak sterk uiteenlopende belangen, afhankelijk van de lading, de grootte van hun schip, hun vaargebied en hun relaties met verladers.

De barre omstandigheden aan het begin van de Eerste Wereldoorlog dwongen dit heterogene gezelschap tot gezamenlijke actie. Ze vormden een schippersbond (ASB) en organiseerden schippersbeurzen, die de vrachtprijzen reguleerden. Daarmee wisten ze de gecombineerde macht van handel, industrie en overheid geruime tijd te weerstaan, overigens ten nadele van de Nederlandse samenleving. Ze overspeelden hun hand, toen de ASB zijn heetsthoofdige achterban niet meer in bedwang wist te houden. Aan het eind van de oorlog dreigden hun telkens terugkerende stakingen zowel de voedsel- als brandstofvoorziening te ontwrichten. Onder deze omstandigheden moest de regering wel ingrijpen. Dit leidde tot een langdurige strijd, waarbij de overheid het schipperseenheidsfront uiteindelijk na een hardnekkige staking van acht weken wist te doorbreken. Voor de schippers gingen daarbij alle behaalde voordelen verloren.

Later bleken de ervaringen die ons land tijdens de Eerste Wereldoorlog met de schippersbeurzen had opgedaan van grote betekenis. Toen de binnenvaart in de jaren dertig opnieuw in een crisis belandde, kon de regering – beangst voor nieuwe vervoersontwrichtende schippersacties – op deze ervaringen teruggrijpen, waarbij eerdere fouten werden vermeden. Ze stelde opnieuw schippersbeurzen en een beurtlijstbevrachting in, nu van meet af aan onder regeringstoezicht. Dit beurssysteem sleepte de binnenvaart door de crisis van de dertiger jaren, maar bleek in de tweede helft van de twintigste eeuw steeds meer een struikelblok dat iedere vernieuwing belemmerde. Uiteindelijk werd het beurssysteem in 1998 opgeheven.⁴²

OVER DE AUTEUR Ruud Filarski was binnen Rijkswaterstaat jarenlang verantwoordelijk voor al het onderzoekswerk dat deze organisatie ten behoeve van de vaarwegen, de scheepvaart en het goederenvervoer verrichtte. Hij eindigde zijn loopbaan als Hoofd Kennisontwikkeling van de toenmalige Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat. Aan het eind van zijn loopbaan schoolde hij zich om tot een prominent vervoershistoricus, die inmiddels een aantal bekende standaardwerken op zijn naam heeft staan. In 1995 promoveerde hij op de studie *Kanalen*

⁴² Filarski, *passim*.

van de Koning-Koopman over de kanalenbouw, de binnenvaart en het goederenvervoer aan het begin van de negentiende eeuw. Hij is een van de eindredacteuren en medeauteur van het boek *Bouwers en planners* over de geschiedenis van de ruimtelijke ordening in ons land dat binnenkort verschijnt.