



Universiteit
Leiden

The Netherlands

Kansen in oorlogstijd: Rijnschippers versus de Steenkolen-Handelsvereniging, 1914-1918

Schenk, J.

Citation

Schenk, J. (2016). Kansen in oorlogstijd: Rijnschippers versus de Steenkolen-Handelsvereniging, 1914-1918. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 35(1), 32-52. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306234>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306234>

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

Kansen in oorlogstijd

*Rijnschippers versus de Steenkolen-Handelsvereniging,
1914–1918*

During the First World War the British economic blockade squeezed off transit via the Netherlands to Germany. Consequently, unemployed Rhine skippers flooded the Dutch inland shipping market and freight rates plummeted. With help from the national government skippers were enabled to constitute unions after the inland navigation crisis of 1917. These unions played a major role in improving the skippers' market position towards big business. Historians understand the First World War, therefore, to have been a major turning point in the history of Dutch inland navigation. However, this article demonstrates that the First World War also gave rise to an enormous concentration in the business of coal shipping. New archival material shows that the main Dutch coal trading company, the Steenkolen-Handelsvereniging, succeeded in buying up ships from distressed boatmen, and quickly acquired a Rhine fleet of monopolistic proportions. The concentration of coal shipping within the enterprise allowed the Handelsvereniging, among other things, to take a hard line on the 'terroristic' Unions at the expense of individual skippers. War, especially in the case of the neutral Netherlands, can be considered a window of opportunity for (new) economic actors. Research in the archives of big business completes our picture of these opportunities in the case of inland navigation and provides us with a better indication of the exact distribution of power within this field after the war.

Toen de Italiaanse oorlogscorrespondent Luigi Barzini in maart 1915, vóór zijn bezoek aan het Belgische front Nederland aandeed, viel het hem op dat de Nederlander nauwelijks een mening viel te ontlokken over de oorlog. Barzini, een van de beroemdste journalisten in Europa van zijn tijd² vond weinig respons toen hij de Nederlander ondervroeg voor zijn artikelen: 'Zijn mond houdt van zwijgen en van zijn sigaar. De rook der tabak vervangt tot zijn groot voordeel den rook der woorden. (...) een strakke gelatenheid in den blik, dan een uitdrukking van verstrooid begripen en tenslotte een vaag lachje, dat

¹ De auteur dankt zijn teamleden in Utrecht: Beatrice de Graaf, Erik de Lange, Wouter Klem en Susanne Keesman voor hun nuttige commentaren op een eerdere versie

van het artikel.

² Luigi Barzini (1874–1947) in: Mitchel P. Roth, *Historical dictionary of war journalism* (Westport en Londen 1997).

zeggen wil: afgelopen?’ Deels had het stilzwijgen volgens hem te maken met de nuchterheid die het Nederlandse karakter typeerde: ‘Alles is vlak, stil, grijs, bewegingloos, waterig zowel ’t landschap als de opinies.’

De Italiaanse journalist concludeerde echter ook dat de Nederlander niet van onverschilligheid beschuldigd kon worden, maar bewust een zekere voorzichtigheid in acht nam. Het waren onzekere tijden voor het neutrale Nederland. Won Engeland de oorlog, dan liepen volgens Barzini de Nederlandse koloniën gevaar. Won Duitsland de oorlog, dan zou Antwerpen de belangrijkste zeehaven van het Rijk worden en de Rijnvaart volledig naar zich toetrekken. Dat zou een geweldige aderlating zijn voor de Nederlandse havens.³

Nederlanders, en zeker de betrokken ondernemers, konden zich *en public* over geen van beide scenario’s expliciet uitlaten en namen als vanzelf de uiterste neutraliteit in acht. Toch betekende dit niet dat er in de bestuurskamers van de grote Nederlandse ondernemingen die jaren geen strategische keuzes werden gemaakt.

De Eerste Wereldoorlog vormde voor ondernemers in het neutrale Nederland een vreemd intermezzo dat zowel voordelen als nadelen kende. Grenzen werden gesloten, wisselkoersen fluctueerden en streng overheidsingrijpen had grote en soms onvoorspelbare gevolgen voor handel en industrie. Nederland, dat als kleine open economie lange tijd de vruchten had geplukt van zijn geografische ligging, dreigde nu de economische speelbal te worden van een vete tussen de twee belangrijkste economische machten in Europa: Groot-Brittannië en Duitsland. Het land moest als neutrale macht zien te laveren tussen de conflicterende eisen van zijn oorlogvoerende bureaus.⁴ De beperking van de internationale handel verstoorde niet alleen tijdelijk de im- en export in Nederland, maar veranderde de structuur van de Nederlandse economie als geheel.

De structurele veranderingen in de Rijnvaart als gevolg van de Eerste Wereldoorlog wordt door historici vooral gezien in het licht van de opkomst van schippersbonden en de toenemende macht van de schippers ten opzichte van het grootkapitaal.⁵ In dit artikel wordt aangetoond dat dit niet het enige gevolg was van de oorlog. Van grote en langduriger invloed voor de positie van de Rijnschippers was namelijk de concentratie tijdens de Eerste Wereldoorlog van de kolenvaart. In het standaardwerk over de geschiedenis van de kolenhandel dateert historicus Z.W. Sneller de concentratie van de kolenvaart

3 ‘Opmerkingen over Nederland’, *De Telegraaf* (22 april 1915) 7–8. En het origineel in: Luigi Barzini, ‘Note Olandesi’, *Corriere della Sera* (25 maart 1915).

4 Keetie E. Sluyterman, *Kerende kansen. Het Nederlands bedrijfsleven in de twintigste eeuw* (Amsterdam 2003) 90, 93; Hein A.M. Klemann, ‘Ontwikkeling door isolement. De Nederlandse economie 1914–1918’, in M.

Kraaijenstein and P. Schulten (ed.), *Wankel evenwicht. Neutraal Nederland en de Eerste Wereldoorlog* (Soesterberg 2007).

5 Ruud Filarski, *Tegen de stroom in. Binnenvaart en vaarwegen vanaf 1800* (Utrecht 2014) 172–185. Jojada Verrips, *Als het tij verloopt... Over binnenschippers en hun bonden 1898–1975* (Amsterdam 1991) 45–82.

in de jaren 1920.⁶ Uit de archieven van de Steenkolen-Handelsvereniging, Nederlands belangrijkste kolenhandelsmaatschappij die nauw gelieerd was aan het Duitse kolenkartel het *Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat*, blijkt echter dat deze onderneming al tijdens de oorlog een zeer dominante positie in de kolenvaart op de Rijn wist te verwerven.⁷ Het is van belang om naar de ontwikkeling van de kolensector te kijken, omdat die sinds de eeuwwisseling juist een van de belangrijkste goederenstromen op de Rijn genereerde. Met de groeiende vloot van de Steenkolen-Handelsvereniging werd niet alleen een steeds groter deel van het kolentransport voor eigen rekening uitgevoerd, ook vergrootte de onderneming haar aandeel in de transporten van massa-goederen Rijnopwaarts aanzienlijk. Dat betekent dat de Eerste Wereldoorlog de machtspositie van particuliere Rijnschippers, ondanks hun toegenomen organisatiegraad, eerder verzwakte dan versterkte. Het artikel beperkt zich in hoofdzaak tot een analyse van de gevolgen van de Eerste Wereldoorlog op de organisatie van de kolenvaart op de Rijn.

STRUCTUURVERANDERINGEN IN HET BEDRIJFSLEVEN

Dat de Eerste Wereldoorlog een sleutelperiode is geweest voor de opkomst van vakbonden beaamt ook de Nederlandse bedrijfshistorica Keetie Sluyterman. In eerste instantie was de samenwerking tussen de werkgevers, de vakbonden en de overheid erop gericht de ernstige nood, die het gevolg was van het uitbreken van de oorlog, te lenigen. Maar al snel noodzaakte de oorlog een meer structurele reorganisatie van het bedrijfsleven op rationele gronden, waarbij semi-overheidscomités prijzen vaststelden en vraag en aanbod van goederen en arbeid beter op elkaar probeerden af te stemmen, ten gunste van de werkgelegenheid en een betamelijke beloning. De meer harmonieuze ordening van de economie, en de ondersteuning van de arbeidersstand door de overheid, moet ook gezien worden tegen de achtergrond van de toenemende dreiging van het socialisme in binnen en buitenland. De gewelddadige revoluties in Rusland en Duitsland in 1917, en de stakingen en rellen die dat jaar in Nederland uitbraken als gevolg van de slechte voedselvoorziening en de hoge prijzen, maakten overheidsingrijpen urgent. De georganiseerde arbeidersstand werd voor het bedrijfsleven steeds meer een onderhandelingspartner waar rekening mee gehouden moest worden.⁸

Toch beschouwt Sluyterman de toenemende samenwerking tussen kapi-

6 Z.W. Sneller, *Geschiedenis van de steenkolenhandel van Rotterdam* (Groningen en Batavia – huidig Jakarta 1946) 194.

7 De archieven van de Steenkolen-Handelsvereniging bevinden zich bij shv Holdings N.V. te Utrecht. Ik dank Joost van Klink

van shv die voor mijn promotieonderzoek 'Havenbaronnen en Ruhrbonzen. Oorsprong van een wederzijdse afhankelijkheidsrelatie tussen Rotterdam en het Ruhrgebied 1870-1914' het archief heeft willen ontsluiten.

8 Sluyterman, *Kerende kansen*, 111-116.

taal en arbeid niet als het enige resultaat van de oorlog voor het bedrijfsleven. Ook de samenwerking tussen het bedrijfsleven en de overheid nam geweldig toe. Om de bevolking een bestaansminimum te kunnen garanderen moest de overheid allerlei extreme maatregelen nemen zoals rantsoenering, distributiematregelen, prijsafspraken en exportbeperkingen. Sinds het midden van de negentiende eeuw had de overheid zich over het algemeen ver gehouden van de economie. Het ontbrak haar in 1915 dan ook ten enenmale aan expertise om al deze maatregelen succesvol door te voeren. Het gevolg hiervan was dat de overheid afgevaardigden van de werkgevers uitnodigde om deze maatregelen onder elkaar te bespreken en ten uitvoer te brengen. De overheid gaf de ondernemingen daarbij de ruimte om binnen de gestelde kaders tot praktische werkvormen, zoals kartel-achtige overeenkomsten en herenakkoorden, te komen. Na de oorlog zou de overheid blijvend invloed uitoefenen op de economie.⁹

Tenslotte observeert Sluyterman een belangrijk effect van de Eerste Wereldoorlog op de interne organisatie van bedrijven. De toenemende samenwerking tussen bedrijven, zoals die door de overheid onder anderen vanuit de semi-overheidscomités dwangmatig werd gefaciliteerd, leidde in veel gevallen, mede dankzij de toenemende beschikbaarheid van kapitaal in het land, tot een stijging van verticale en horizontale integratie en tot grootschalige productievormen. De Eerste Wereldoorlog maakte de enorme afhankelijkheid in de Nederlandse maakindustrie van de continue aanvoer van grondstoffen pijnlijk duidelijk, waardoor steeds meer bedrijven deze aanvoerlijn in eigen beheer wilden uitvoeren. De Twentse katoenindustrie, die voorheen alle grondstoffen importeerde ging tijdens de oorlog de spinnerij in eigen bedrijf uitvoeren. Gloeilampenconcern Philips ging over tot de productie in eigen bedrijf van glas en argon. Met deze ‘verticale integratie’ konden zij de productieketen beter coördineren en efficiënter inrichten. Zo profiteerden deze ondernemingen van schaalvoordelen; een trend die zich na de oorlog door zou zetten. “Zo”, aldus Sluyterman: “stimuleerde de oorlog en de daaropvolgende economische bloei de Nederlandse industrie tot samenwerking, concentratie en diversificatie van de activiteiten.”¹⁰

In de veertig jaar voor het uitbreken van de oorlog werd de uitwisseling van goederen, mensen en kapitaal in het internationale economische verkeer nauwelijks aan banden gelegd. Tot ver na de Tweede Wereldoorlog zouden echter drie antimarktkrachten de Westerse economie domineren: de opkomst van de nationale verzorgingsstaat, groeiende vakbonden en de opmars van het (industriële) grootbedrijf.¹¹ Het is deze laatste ontwikkeling die in het onderzoek naar de Nederlandse binnenscheepvaartsector in de 20e eeuw tot nu toe nauwelijks plaats heeft gehad en hier wordt behandeld. Allereerst volgt

⁹ Idem, 102–107.

¹⁰ Idem, 107–111.

¹¹ Idem, 90–93, naar Jan Luiten van Zanden,

Een klein land in de twintigste eeuw: Economische geschiedenis van Nederland 1914–1995 (Utrecht 1997).

hier een kort overzicht van de bestaande historiografie over de Rijnvaart in de besproken periode.

GEVOLGEN VAN DE EERSTE WERELDOORLOG VOOR DE RIJNVAART

Het uitbreken van de oorlog in augustus 1914 sloeg bij de binnenvaart in als een bom. Vanwege de mobilisatie moesten vele mannen hun schippersbestaan tijdelijk opgeven en dienen in het leger. Sommige waterwegen werden volledig afgesloten, omdat zij mogelijk deel uit zouden maken van Nederlands belangrijkste verdedigingsmanoeuvre: het onder water laten lopen van land. Nederlandse Rijnschippers in Duitsland vluchtten in paniek per roeiboort bij Lobith de grens over. Geruchten over mijnen in de Zuiderzee en de Westerschelde en vermeende bombardementen op verschillende havens, voedden de angstige stemming onder de schippers. De binnenvaart viel in deze zomermaand enkele dagen volledig stil. In de laatste maanden van 1914 lag naar schatting de helft van de vloot zonder vracht aan wal, waardoor driekwart van de schippers werkloos raakte.¹²

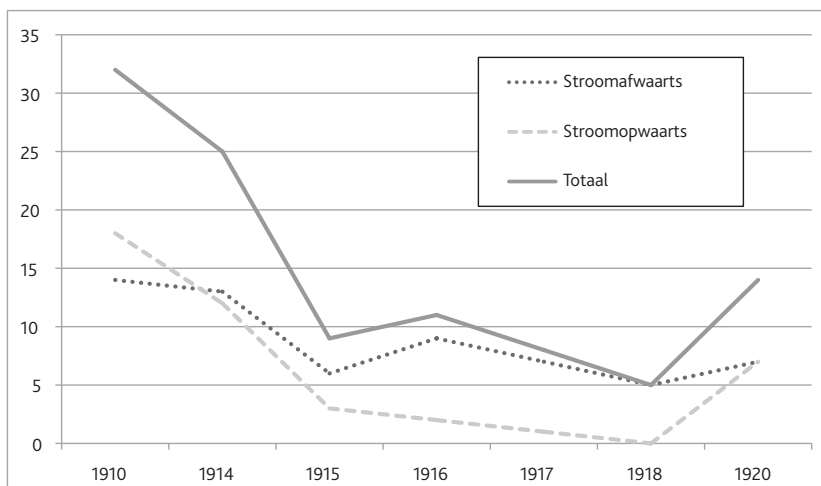
De oorlogstoestand noopte de Nederlandse regering tot het nemen van extreme maatregelen. Zo dreigde de Britse zeeblokkade de Duitse invoer via de Nederlandse havens af te snijden. Groot-Brittannië eiste van Nederland een handelsstop met Duitsland. Dat zou onder andere betekenen dat Nederland de Akte van Mannheim diende op te zeggen. Met deze akte hadden alle Rijn-oeverstaten in 1868 vastgelegd dat het scheepvaartverkeer op de gehele Rijn gevrijwaard zou zijn van heffingen zoals in- en doorvoerrechten. Navolging van het Britse verzoek zou voor Nederland niet alleen resulteren in een geweldige reductie van de grote economische betekenis van de doorvoer via de Rijn naar Duitsland, maar zou ook haar neutraliteit in gevaar brengen. Met steun van de Nederlandse regering richtten daarop enkele gerenommeerde banken en scheepsvaartondernemingen de Nederlandsche Overzeese Trustmaatschappij (NOT) op. Deze particuliere onderneming, die vergaande bevoegdheden kreeg, moest Groot-Brittannië garanderen dat goederen die in Nederland werden geïmporteerd niet voor de Duitse oorlogsindustrie zouden worden doorgevoerd. Zo probeerde Nederland de internationale handel enigszins in stand te houden. Toch liep de totale omvang aan overgeslagen goederen in de Nederlandse havens terug van 22 miljoen ton in 1913 naar 2,2 miljoen ton in 1918.¹³ In Figuur 1 wordt duidelijk in hoeverre de oorlogstoestanden de internationale Rijnvaart aantastte. Vooral de stroomopwaartse Rijnvaart viel sterk terug.¹⁴

¹² Verrips, *Als het tij verloopt*, 45–46. Filarski, *Tegen de stroom in*, 175.

¹³ Sluyterman, 100–101; S. Kruizinga, *Economische politiek. De Nederlandsche Overzeese Trustmaatschappij (1914–1919) en de Eerste*

Wereldoorlog (Amsterdam 2011) 45–94; Filarski, *Tegen de stroom in*, 173.

¹⁴ Verrips, *Als het tij verloopt*, 45–46; Filarski, *Tegen de stroom in*, 175.



Figuur 1 Rijnvaart bij Lobith (in miljoenen tonnen)

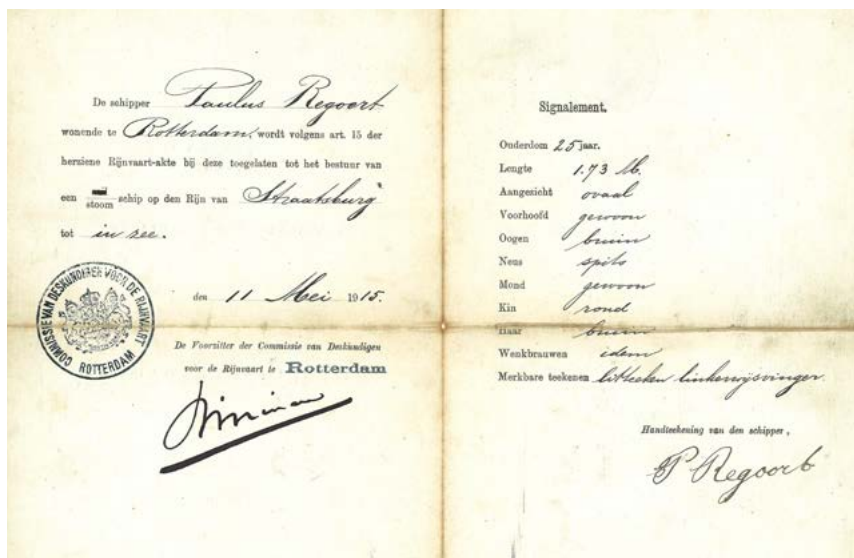
Haar grote aandeel in de totale binnenvaart (gemiddeld meer dan zestig procent) maakte dat de crisis in de Rijnvaart ingrijpende gevolgen had. Werkloze Rijnschippers probeerden in andere delen van de binnenvaart in Nederland aan de slag te komen. Dat betekende dat ook daar het aanbod aan scheepsruimte het aanbod van lading verre oversteeg en de vrachtprijzen, ook wel 'vrachten' genoemd, kelderden.¹⁵ Het lijkt er op dat de binnenvaart één van de sectoren was die onevenredig hard getroffen werd door de oorlogstoestand. Harder ook dan de Nederlandse economie als geheel, waarvan historici hebben aangetoond dat deze tussen 1914 en 1918 gunstig afstak ten opzichte van de oorlogvoerende en zelfs van andere neutrale economieën.¹⁶

In Amsterdam leidde de toenemende ontevredenheid onder schippers tot horizontale frontvorming. Zo sloten steeds meer particuliere (zeil)schippers zich rond 1915 aan bij de Algemeene Schippersbond (ASB). Op die manier probeerden zij vat te krijgen op de verdeling van het beschikbare werk en op de hoogte van de vrachtprijzen. De ASB, opgericht te Groningen in 1912, wist in de eerste oorlogsjaren het gebruik van schippersbeurzen en beurtlijsten in Amsterdam en in grote delen van Noord-Nederland verplicht te stellen. Zo werden alle schippers, op basis van de volgorde waarin zij waren aangekomen en in de lijst waren opgetekend, op hun beurt bevracht. De gemeente Amsterdam steunde deze gang van zaken, waardoor de georganiseerde schippers een sterke machtspositie innamen ten opzichte van de producenten of de handelaars die de goederen vervoerd wilden hebben, oftewel de verladers. Toch kon de gemeente niet verhinderen dat bondsleden met intimidaties en zelfs geweld niet-leden en verladers dwongen zich te voegen naar de wensen van de georganiseerde schippers.¹⁷

¹⁵ Filarski, *Tegen de stroom in*, 173.

¹⁶ Kruizinga, *Economische politiek*, 12.

¹⁷ Kruizinga, *Economische politiek*, 174–179.



Rijnschipperspatent met nummer 2065 op naam van Paulus Regoor (geboren 1890), gedateerd Rotterdam 11 mei 1915 en geldig voor het traject van Straatsburg tot in zee. COLLECTIE MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM

In Rotterdam verliep dit alles heel anders. Verladers en zelfs de Rijnschippers, waren over het algemeen tegen de instelling van een verplichte beurtlijst. De verladers dachten dat deze slechts tot hogere vrachtprijzen zou leiden. De schippers, die sinds 1898 verenigd waren in de kleinere Algemeene Rijnschippers Bond (ARSB), waren op hun beurt bang vracht te verliezen aan de verladers die een eigen vloot beheerden, of aan de grotere Rijnrederijen, die vaak hechte banden hadden met de grote verladers. Mogelijk heeft ook de nog relatief omvangrijke graanoverslag in de Rotterdamse haven, die door de overheid voor het grootste deel als beurtbevrachting aan particuliere schippers werd overgelaten, een radicalisering tegengehouden. De (afgedwongen) solidariteit en organisatiegraad in Amsterdam stond in contrast met de ieder-voor-zich sfeer in Rotterdam. De machtsverhoudingen waren compleet anders, terwijl de partijen dezelfde waren.¹⁸

De transportsector, maar vooral de spoorwegen, zorgde enerzijds voor de distributie van de brandstof in het hele land, maar was anderzijds een van de belangrijkste consumenten van steenkool. Omdat de kolentoestand in de loop van 1917 zo nijpend werd besloot de regering in te grijpen in het vervoerswezen. Door verhoogde kolenprijzen moesten de bestaande speciale spoorwegtarieven worden afgeschaft en werd er voortaan zelfs een toeslag van vijftig procent op het vervoer geheven. Het spoortransport, en daarmee het kolenverbruik, verminderde. De schippers grepen het wegvallen van de spoorwegen als concurrent direct aan. Midden september, juist op het moment dat

¹⁸ Idem, 177; Verrips, *Als het tij verloopt*, 59–60.

de suikerbietenoogst begon en bovendien de aardappelmeelfabrieken hun restproducten kwijt moesten, waardoor de vraag naar transport sterk toenam, organiseerden de schippers grote stakingsacties in het noordoosten van het land. Zij eisten een vrachtprijsverhoging van 25 procent. Om de transportmarkt te stabiliseren, de stakingen te breken en het veelvuldig gebruik van geweld onder de schippers tegen te gaan, stelde het ministerie van landbouw, nijverheid en handel onder de afdeling crisiszaken het Bureau Vervoer in. Dit bureau nam de agenda van de ASB over en stelde het gebruik van schippersbeurzen overal in Nederland verplicht. In 1918 nam de overheid het toezicht op de beurzen van de ASB over. Handelaren, fabrikanten en andere verladers protesteerden vergeefs tegen de in hun ogen onrechtvaardige overheidsbescherming van de terroristische bond.¹⁹ Slechts de eigenhandelschippers en de beurtvaarders vielen buiten de beursverplichting. Dat zou later nog grote gevolgen hebben voor de ontwikkelingen in de organisatie van de Rijnscheepvaart.

Zoals eerder aangegeven, is in de historiografie, wanneer het om de binnenvaart in de Eerste Wereldoorlog gaat, veel aandacht uitgegaan naar de opkomst van de georganiseerde schippersbonden. Aangezien in de loop van de oorlog de nationale autoriteiten de binnenvaartmarkt volledig herordenen naar het beursmodel van deze organisaties, is dat niet zo opmerkelijk. Toch is met de uitlichting van de (particuliere) schippers en de overheid geen compleet beeld geschetst van de sector in deze heftige periode. De verladers worden hier en daar wel genoemd, maar hun rol wordt, onder andere door Filarski, gebagatelliseerd: 'De verladers, bevrachters en reders gaven zich gemakkelijk gewonnen, toen de schippers zelf een beurs opzetten en de vervoersvoorwaarden decreteerden. Hun voornaamste strijdmiddel was, dat ze voortdurend druk uitoefenden op de regering om in te grijpen.'²⁰ Dat lobby echter niet het enige wapen van de verladers was zal in het hiernavolgende duidelijk worden.

DE KOLENSECTOR IN NEDERLAND VOOR EN TIJDENS DE EERSTE WERELDOORLOG

Een van de belangrijkste verladers op de Rijn was de kolenhandel.²¹ De kolenvoorziening in Nederland had sinds de jaren negentig van de negentiende eeuw een duidelijke structuur. Allereerst werd zij gedomineerd door Duitse

¹⁹ Idem; Filarski, *Tegen de stroom in*, 174; Marc de Decker, *Europees internationaal rivierenrecht* (Antwerpen en Apeldoorn 2015) 219–220; 'Schippersactie', Algemeen Handelsblad (25-08-1917). 'Binnenvaart', in: *Economisch Statistische Berichten*, nr. 125 (1918) 450–451.

²⁰ Filarski, *Tegen de stroom in*, 185.

²¹ Een andere belangrijke afwaartse goede-

renstroom tijdens de Eerste Wereldoorlog, was die van zand en grind. De zand- en grindkwestie werd een delicate politieke kwestie, maar kan niet verder ter sprake komen, omdat hier de kolensector centraal staat. Zie: J.H. Andriessen (red.) *De grote oorlog. Kroniek 1914–1918. Deel 7* (Soesterberg 2005) 211–226; Poel Moeyes, *Buiten schot* (2011).

kolen, in het bijzonder Ruhrkolen. Ten tweede werd deze markt sinds 1893 geordend door één verkoopkartel. Dit Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat vertegenwoordigde zoveel mijnbouwmaatschappijen dat het in staat was het productievolume te bepalen, richtprijzen vast te stellen en de handel tot zijn dienaar te maken. Om de druk op de lokale markt te verlichten was afzet in verder gelegen gebieden, zoals Nederland, onontbeerlijk. In Nederland werden de grootste handelaren in Ruhrkolen in 1896 samengevoegd tot één verkoopvereniging van het syndicaat: de Steenkolen-Handelsvereniging.²²

De Steenkolen-Handelsvereniging was daarmee op slag de belangrijkste onderneming in Nederland die uit eerste hand Ruhrkolen mocht verkopen. Sinds 1904 bezat zij zowel het verkoopmonopolie voor Ruhrkolen die per spoor als die via de Rijn werden aangevoerd. In ruil daarvoor kreeg het Duitse Syndicaat zo'n veertig procent van het bedrijf in handen. De kolentransporten, die tussen 1900 en 1912 in omvang vervijfvoudigde, vormden inmiddels meer dan twee derde van de totale afwaartse goederenstroom op de Rijn.²³ Het sterk stijgende kolenvervoer via de Rijn aan het begin van de twintigste eeuw was de oorzaak van de explosieve groei van het Rotterdamse filiaal van de Steenkolen-Handelsvereniging onder leiding van Daniel George van Beuningen (1877-1955). Het filiaal breidde zijn activiteiten uit in de overslag en overzeese expeditie van kolen en in de verkoop van bunkerkolen, de kolen die voor de stoomketels op de zeeschepen werden gebruikt. In 1912 kwam door deze Nederlands-Duitse samenwerking meer dan 5 miljoen ton Ruhrkolen in Rotterdam aan. Dat betekende dat van de totale Ruhrkolenaafzet zo'n 5,5 procent in Rotterdam verbruikt, verhandeld en naar overzeese bestemmingen geëxporteerd werd.²⁴

Met zulke omvangrijke verschepingen wilde de Steenkolen-Handelsvereniging niet langer afhankelijk zijn van derden en ging zij al even voor het uitbreken van de oorlog de Rijntransporten in eigen beheer uitvoeren. Door schepen voor langere tijd in huur te nemen, en zelfs door de aanschaf van enkele schepen werd de Steenkolen-Handelsvereniging minder afhankelijk van de sterk fluctuerende vrachtprijzen en werd de onderneming in staat gesteld de tijdgevoelige levering van kolen aan mailboten te optimaliseren. Ook de verhoogde organisatiegraad van de Rijnschippers, die mogelijk zou leiden tot hogere vrachten, maakte de incorporatie van de Rijnvaart in het eigen bedrijf urgent. Op 6 april 1911 richtten de directeurs van de Steenkolen-Handelsvereniging de N.V. Transport-Maatschappij op. Officieel was de maatschappij een onafhankelijke onderneming, maar in de praktijk vormde de directie van de Transport-Maatschappij een personele unie met de directie van de Steenkolen-Handelsvereniging in Utrecht. De Maatschappij had als doel het transport

22 Joep Schenk, *Havenbaronnen en Ruhrbonzen. Oorsprong van een wederzijdse afhankelijkheidsrelatie tussen Rotterdam en het Ruhrgebied 1870-1914* (Rotterdam diss. 2015) 189-232.

23 Nusteling, *De Rijnvaart*, bijlage 9B.

24 Schenk, *Havenbaronnen en Ruhrbonzen*, 233-258.

voor de Steenkolen-Handelsvereniging op de Rijn uit te voeren. De onderneming verhuurde tegen kostprijs zijn vloot aan de Handelsvereniging en kan zodoende gezien worden als een integraal onderdeel van de Steenkolen-Handelsvereniging. De Transport-Maatschappij nam de twaalf sleepscheepen van de Handelsvereniging over en gaf datzelfde jaar nog de opdracht tot de bouw van nog eens elf schepen. Alle schepen waren ongemotoriseerde sleepscheepen, bedoeld voor het vervoer van massagoederen op de Rijn.²⁵ Deze strategie van verticale integratie leek zijn vruchten af te werpen, want in 1911 berekende de Handelsvereniging dat deze haar steenkolentransport 38 procent goedkoper had uitgevoerd dan Rijnvaartondernemingen op de open markt.²⁶

Terwijl de eerste maanden betere resultaten hadden laten zien dan ooit tevoren, liep het boekjaar 1914/1915 voor de Steenkolen-Handelsvereniging uiteindelijk uit op een deceptie. Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog had de gekoesterde verwachtingen, zoals te lezen in het jaarverslag van de SHV over 1914-1915, de bodem ingeslagen:

De ontwrichting van het maatschappelijk leven, de noodzakelijke inkrimping van de industrie en de beperking van het vervoer, als onvermijdelijke gevolgen van den wereldstrijd, konden niet nalaten een zeer ongunstigen invloed op onze afzet uit te oefenen.²⁷

Al snel bleek echter niet de dalende vraag, maar de totale instorting van het aanbod aan Ruhrkolen het grote probleem voor de Steenkolen-Handelsvereniging in de Eerste Wereldoorlog. Duitsland werd terughoudend in het exporteren van steenkolen, maar vooral het chronische gebrek aan transportcapaciteit stelde de Steenkolen-Handelsvereniging voor grote problemen. De aankoop van Engelse kolen verliep bovendien moeizaam.²⁸ Uit Figuur 2 blijkt dat de Handelsvereniging in 1918 nog maar een zevende van de hoeveelheid kolen verhandelde dat zij in 1913 verkocht.

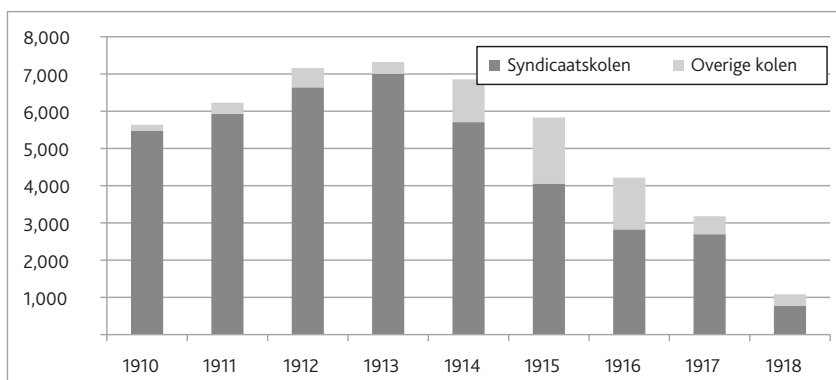
Deze enorme daling in de kolenverkoop had consequenties voor de activiteiten in Rotterdam. Een groot deel van de transport-, overladings- en expeditieactiviteiten van de onderneming kwam stil te liggen. De verliezen werden gecompenseerd met de verkoop in de haven van hoog geprijsde bunkercolen. Aan het eind van de oorlog kwam echter ook deze tak nagenoeg stil te liggen (zie Figuur 3). Het Rotterdamse filiaal van de Steenkolen-Handelsvereniging hield zich tijdens de oorlogsjaren vooral bezig met onderhoudswerkzaamheden. Het personeel werd aan het werk gehouden met herstel- en schoon-

²⁵ Sneller, *Geschiedenis*, 184; Steenkolen-Handelsvereniging in Bedrijfsarchief (SHVBA), 724, Verslag van de nv Steenkolen Handelsvereniging over het boekjaar 1916/1917; SHVBA, 765, 4108; Rijneke, *De Rijnvloot van de Steenkolen-Handelsvereniging N.V.* (sept. 1945), 7-11.
²⁶ Schenk, *Havenbaronnen en Ruhrbonzen*,

189-258.

²⁷ SHVBA, 723, Verslag van de nv Steenkolen Handelsvereniging over het boekjaar 1914/1915.

²⁸ SHVBA, idem. van Kamp, *De kolenvoorziening van Nederland gedurende de Eerste Wereldoorlog* (Amsterdam 1968) 11-13.



Figuur 2 Omzet voor eigen rekening Steenkolen-Handelsvereniging 1910–1918 (in duizenden tonnen)

maakklassen en met de teelt van aardappelen op zo'n 20 hectare ongebruikt terrein op de Vondelingenplaat en IJsselmonde.²⁹ Toch gebeurde er achter de schermen heel wat. De Handelsvereniging zou zich ten opzichte van zowel de kolenindustrie, als de vervoerssector herpositioneren. Controle over de Rijnvaart speelde daarin een belangrijke rol.

De beperkte invoer van Ruhrkolen en de problemen in het scheepsverkeer met Groot-Brittannië waren problematisch voor de Steenkolen-Handelsvereniging, maar dreigden ook de Nederlandse economie als geheel te ontwrichten. Nederland was voor haar energievoorziening bijna volledig aangewezen op de aanvoer van buitenlands steenkool. De enorme terugval noodzaakte de Nederlandse regering in te grijpen. Al in 1915 had de regering een exportverbod voor kolen opgelegd en sommeerde zij, niet zonder effect, de Limburgse mijnen de productie op te schroeven (zie figuur 4).³⁰ Vanaf 1917 stuurde de Nederlandse regering aan op een zelfvoorzieningspolitiek in de brandstoffen-sector.³¹ Voor de Steenkolen-Handelsvereniging betekende de ondersteuning van de Staatsmijnen een bedreiging van haar toekomstige marktpositie. In het eerste oorlogsjaar was hier echter nog geen sprake van. In de winter van 1914–1915 maakte Nederland zich vooral zorgen over een aanstaande kolen-nood.

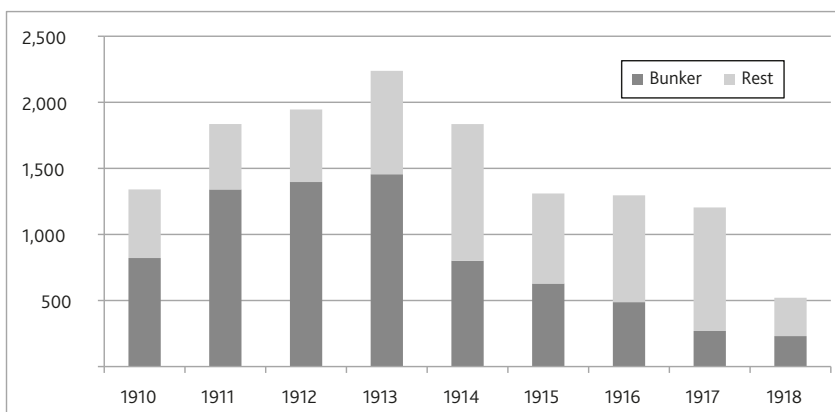
Met de dreigende kolennoed zochten de grootste kolenimporteurs en kolenproducenten van het land toenadering tot elkaar. Om een eerlijke verdeling van de beschikbare kolen te bewerkstelligen en excessieve prijsopdrijving

²⁹ SHVBA, 723 en 724, Verslag van de NV Steenkolen Handelsvereniging over het boekjaar 1914–1915, 1915/1916, 1917/1918. *Jaarverslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken van Rotterdam over het jaar, 1914* (Rotterdam 1915).

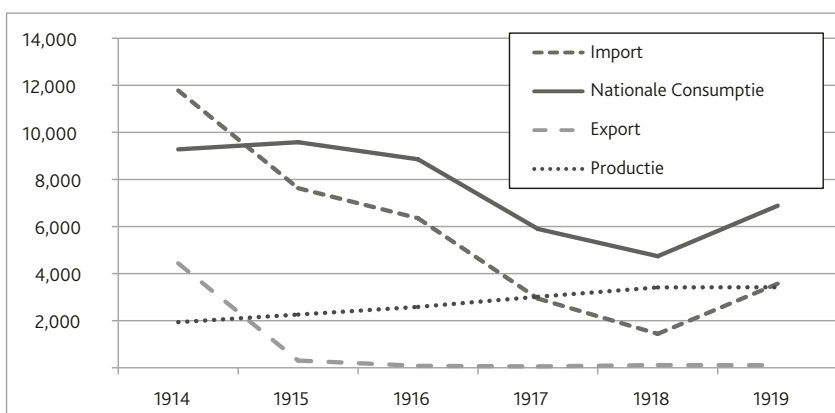
³⁰ Jan Peet en Willibrord Rutten, *Oranje-Nassau mijnen. Een pionier in de Nederlandse*

steenkolenmijnbouw 1893–1974 (Zwolle 2009) 82, 103–104, bijlage 1b, 426. SHVBA, Z.W. Snel-ler, *De geschiedenis van de Steenkolen-Handels-vereniging* (ongepubl. manuscript +/- 1946) 134. Van Kamp, *De kolenvoorziening*, 87.

³¹ Klemann, 'Ontwikkeling door isolement, 295–296. Van Kamp, *De kolenvoorziening*, 74.



Figuur 3 Omzet Steenkolen-Handelsvereniging Rotterdam 1910–1918 (in duizenden tonnen)



Figuur 4 Kolenvoorziening in Nederland 1914–1919 (in duizenden tonnen)³²

te voorkomen, richtten zij het Kolenbureau op. De Handelsvereniging zag de oprichting van het Kolenbureau als een noodzakelijke ontwikkeling die uitsluitend het algemene belang diende.³³ Voortaan mochten zij slechts door bemiddeling en volgens de regels van dit bureau hun producten in Nederland verhandelen. Voor de Steenkolen-Handelsvereniging betekende dit dat via haar kanalen nu ook Limburgse kolen werden gedistribueerd. Dat was voor de onderneming misschien wel ‘een der schadelijkste gevolgen dezer oorlog’, aldus het jaarverslag in 1915, want op die manier zouden Limburgse kolen overal in Nederland bekendheid krijgen en zouden ze na de oorlog wellicht een betekenisvolle concurrent van de Ruhrkolen kunnen worden.³⁴ Tegelijkertijd pakte het voor de Steenkolen-Handelsvereniging wel goed uit dat haar bin-

³² Import is inclusief doorvoer met overlading, maar exclusief doorvoer zonder overlading.

³³ SHVBA, 723, Verslag van de NV Steenko-

len Handelsvereniging over het boekjaar 1914/1915.

³⁴ Idem.

nenlands distributieapparaat op deze manier tenminste werd benut.³⁵

In de Nederlandse media verschenen echter al snel achterdochtige berichten over het Kolenbureau. De samenwerking tussen de importeurs en producenten zou, zo werd gevreesd, leiden tot prijsopdrijving.³⁶ De dreigende kolennoed tijdens de eerste winter werd evenwel afgeslagen en de grote consumenten schaarden zich achter het Kolenbureau.³⁷ Toch sorteerden de verdachtmakingen effect, vooral omdat de vermeende Duitsgezindheid van de Steenkolen-Handelsvereniging de Engelse kolenleveranciers dwars begon te zitten. Vanwege de dominante aanwezigheid van de Steenkolen-Handelsvereniging in het Kolenbureau zouden de Engelsen de kolenuitvoer naar Nederland wellicht willen stoppen. In januari 1916 droeg de Minister de taken van het Kolenbureau over aan een speciaal daarvoor opgericht uitvoerend lichaam: de Rijks-Kolendistributie. De dienst was in de praktijk een voortzetting van het Kolenbureau, maar stond nu onder staatstoezicht. De directie werd gevoerd door de directeur van Staatsmijnen, W.F.J. Frowein (1876–1958). Hiermee werd de neutraliteit van de instantie geëtaleerd, kon het Britse vertrouwen hopelijk worden herwonnen en konden de binnenlandse gemoederen worden bedaard.³⁸

In maart 1916 werd de Steenkolen-Handelsvereniging toch geplaatst op de Engelse zwarte lijst, waardoor het Britse bedrijven verboden werd handel met haar te drijven.³⁹ Diezelfde maand schreef Van Beuningen gepikeerd aan een van zijn Britse zakenvrienden: '(...) we are in no way whatever a German company. Nor has German capital any controlling interest in it. We are not a branch office of the Westfalian syndicate either...'. Hij vervolgte zijn brief:

The coals which we have bought from the Germans for years past are handled in this country at our own risk, in fact from the very moment they leave the colliery, shipped as they are on the Rhine in our own Dutch ships, towed by our own tugs under the Dutch flag, unloaded here and in other Dutch ports by our own machinery; how can anybody pretend that this procedure is German interest?⁴⁰

35 Eva-Maria Roelevink, *Organisierte Intransparenz: Das Kohlensyndikat und der Niederländische Markt, 1915–1932* (diss. Bochum zt (2014)) 137–138.

36 'Nijverheidscommissie Kon. Nat. Steuncomité', *Algemeen Handelsblad* (04-06-1915) 2. 'Kolenruzie', *Het volk: dagblad voor de arbeiderspartij* (29-07-1915) 5.

'De steenkolen-kwestie', *Middelburgsche courant* (24-08-1915) Dag, 1.

37 SHVBA, 723, Verslag van de NV Steenko-

len Handelsvereniging over het boekjaar 1915/1916.

38 SHVBA, 723, Verslag van de NV Steenkolen Handelsvereniging over het boekjaar 1914/1915, 1915/1916.

39 SHVBA, 723, Verslag van de NV Steenkolen Handelsvereniging over het boekjaar 1915/1916.

40 Zoals geciteerd door Sneller, *De geschiedenis van de Steenkolen-Handelsvereniging*, 143.

Van Beuningens misleidende woorden hadden weinig effect. Door productievermindering, het tekort aan spoorwegmateriaal en een strenge winter die de Rijn tijdelijk onbevaarbaar maakte, daalde de kolenaanvoer uit Duitsland en België in 1917 aanzienlijk. De onbeperkte duikbotenoorlog die datzelfde jaar door Duitsland werd uitgeroepen marginaliseerde ook de aanvoer vanuit Engeland. De kolennood dwong Nederland, ondanks haar neutraliteitspolitiek, tot concessies.⁴¹

In Duitsland was het niet langer alleen het kartel dat de dienst uitmaakte in de kolensector. Gezien de grote Nederlandse afhankelijkheid van Ruhrkolen, kon de Duitse regering de kolenleveringen bewust als economisch dwangmiddel inzetten om gunstige kredieten en exportvoorwaarden in Nederland af te dwingen.⁴² Duitsland en het Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat permitteerden zich voor de kolen steeds hogere prijzen te vragen, in guldens. Nederland kon schermen met gunstige leveringscontracten van agrarische producten en kredietverlening. Zo werd de prijsverhoging van Ruhrkolen enigszins beperkt en verruimde Duitsland de quota. W.F.J. Frowein en Frits Fentener van Vlissingen voerden namens Nederland regelmatig onderhandelingen in Berlijn.⁴³ In 1917 sloot Duitsland een eerste kredietregeling met Nederland op basis van een kolenleveringscontract. Duitsland stelde een maandelijks levering van 250.000 ton kolen voor tegen relatief hoge prijzen, afhankelijk van een maandelijks krediet van 8,25 miljoen gulden.⁴⁴ Aangezien de Nederlandse staat om politieke redenen niet bereid was dit bedrag uit de staatskas te financieren, kwam een belangrijk deel ervan voor rekening van de Nederlandse kolenverbruikers.⁴⁵ Het Jaarverslag van de Steenkolen-Handelsvereniging verzuchtte over de onderhandelingen met de Duitsers:

Het bleek ook hier weer, dat Deutschland zoozeer overtuigd was van de onmisbaarheid van zijn steenkolen voor ons land, dat het door het al of niet leveren van steenkolen al zijn wenschen ten opzichte van ons meende te kunnen doorzetten. Steenkolen moesten dienen, om de desiderata van Deutschland op het gebied van levensmiddelen, financiën, huiden, vee, paarden, vetten, tuinbouwzaden, transportmiddelen en wat al niet, te verwezenlijken.⁴⁶

⁴¹ SHVBA, 723, Verslag van de NV Steenkolen Handelsvereniging over het boekjaar 1916/1917, 1917/1918. 'Aardappelen en steenkool. De ruilhandel der regeering', *De Telegraaf* (20-06-1917).

⁴² SHVBA, 723, Verslag van de NV Steenkolen Handelsvereniging over het boekjaar 1913/1914 tot en met 1916/1917.

⁴³ S.F. Kruizinga, *Economische politiek*, 178-183; SHVBA, 723, Verslag van de NV Steenkolen Handelsvereniging over het boekjaar, 1916/1917.

⁴⁴ Duitsland gaf een *Ausfuhrbewilligung*. Daarmee verklaarde het bereid te zijn 250.000 ton kolen te verkopen, maar voor de daadwerkelijke levering moesten de betrokken Nederlandse partijen zelf instaan.

⁴⁵ SHVBA, 723, Verslag van de NV Steenkolen Handelsvereniging over het boekjaar, 1917/1918. Van Kamp, *De kolenvoorziening*, 28-30.

⁴⁶ SHVBA, 723, Verslag van de NV Steenkolen Handelsvereniging over het boekjaar 1918/1919.

In de Eerste Wereldoorlog werd het voor het eerst duidelijk hoe afhankelijk de moderne samenleving was geworden van steenkool en welk een (internationaal) economisch-politieke macht een nationale overheid kon putten uit het controleren van deze grondstof. 'Het is niet overbodig zich af te vragen, of dit alles maar tydelijk zal zijn, of dat wellicht van al deze Staatsinmenging en centralisatie het een en ander zal blijven hangen', aldus het jaarverslag van de Steenkolen-Handelsvereniging in 1917. Mocht na de oorlog deze centralisatie zich doorzetten tot een staatsmonopolie op de kolenhandel, wat volgens de Handelsvereniging niet ondenkbaar was, dan zou de tussenhandel het onder-spit delven. Het was vanuit die overtuiging, dat de Handelsvereniging even over de grens in Duitsland een steenkolenveld verwierf en de uitbouw van haar Rijnvloot die zij al even voor de oorlog was begonnen nu stevig ter hand ging nemen.⁴⁷

DE STEENKOLEN-HANDELSVEREENIGING BREIDT ZIJN MACHTSBASIS UIT

De uitbouw van de Rijnvloot had ook andere gronden. De Steenkolen-Handelsvereniging had te maken met grote capaciteitsproblemen op het Duitse spoor, en met sterk stijgende spoorvrachten. Vrijwel gelijktijdig bood de voltooiing van het Rijn-Herne Kanaal in 1914 nieuwe mogelijkheden voor de Ruhrmijnen om steenkolen direct via de waterweg te expediëren. Het kanaal gaf, mede vanwege de beperkte sluiscapaciteit, toegang aan schepen met een maximaal laadvermogen van 1300 ton. Tenslotte vroeg ook de toenemende organisatie onder de Rijnschippers tijdens de oorlogsjaren om een reactie. In het jaarverslag sprak de Handelsvereniging over het 'terro-risme' van de Rijnschippersbond. 'Het gevolg van een en ander [namelijk de toegenomen organisatie onder schippers – Js] kan slechts zijn, dat wij ons hoe langer hoe meer op het vervoer per schip gaan toeleggen', aldus de Handelsvereniging in 1916.⁴⁸ Met de aanschaf van aken met minder grote afmetingen stuurde de Steenkolen-Handelsvereniging aan op een stijgen-de aanvoer van Duitse kolen via het Rijn-Hernekanaal onder eigen beheer. De stille verwerving door de Steenkolen-Handelsvereniging van de gehele vloot van Karl Schroers in 1915 was daartoe een belangrijke eerste stap geweest. In een klap kreeg de Handelsvereniging de beschikking over 35 lichters en 25 sleepboten. Maar de echte doorbraak volgde in 1916 en 1917. De Transport-Maatschappij gaf opdracht tot de aanbouw van zes schepen en schafte tientallen lichters aan. Bovendien werd het sleepspark nog eens flink uitgebreid met de aankoop van negentien boten, zodat de sleepsche-pen voortaan ten dele door eigen schepen konden worden voortgesleept.⁴⁹

47 SHVBA, 723, Verslag van de NV Steenkolen Handelsvereniging over het boekjaar 1916/1917.

48 SHVBA, 723, Verslag van de NV Steenkolen Handelsvereniging over het boekjaar 1915/1916.

Het viel de Steenkolen-Handelsvereniging gedurende de oorlog gemakkelijk schepen en zelfs hele vloten op te kopen van noodlijdende particuliere schippers en rederijen.

Terwijl de vloot van de Handelsvereniging in 1908 bestond uit zo'n 6.000 ton laadvermogen, bedroeg deze aan het eind van de oorlog zo'n 230.000 ton (zie figuur 5). In de oorlogsjaren verviervoudigde de vloot van de Transport-Maatschappij. Opvallend is dat de grootste toename van het sleepvolume bestond uit schepen van een middelmatige omvang van 1000 tot 2000 ton. Dergelijke schepen waren ook geschikt voor de vaart op kleinere kanalen en rivieren. Dat de onderneming naast een lichtervloot in bijna even indrukwekkende snelheid ook een sleperspark bouwde, bevestigt de indruk dat de Steenkolen-Handelsvereniging rekening hield met het einde van het spoortijdperk en zich voorbereidde op een nieuw Rijn- en kanaal-tijdperk. Het allerbelangrijkste was echter dat de eigen handelsvloot de Steenkolen-Handelsvereniging na 1917 ontsloeg van het verplichte gebruik van de schippersbeurzen.⁵⁰

Naast de bovengenoemde uitbreidingen van de Steenkolen-Handelsvereniging en de Transport-Maatschappij in de Nederlandse en Duitse binnenvaart blijkt onder andere uit Duitse archieven dat de Handelsvereniging tijdens de Eerste Wereldoorlog ook nog in de Belgische binnenvaart actief is geworden. Door de verlaagde import van Ruhrkolen raakte Nederland in deze periode meer aangewezen op de aanvoer van Belgische kolen. In België was door wagongebrek het kolenvervoer eveneens een zaak van de waterwegen geworden. Nederlandse Rijnschepen waren echter te groot voor de vaart op de Belgische kanalen, terwijl de eenmaal in Nederland aangekomen Belgische schippers niet terug wilden keren naar hun bezette land. Om dit transportprobleem op te lossen richtte Daniel G. van Beuningen in 1916 te Rotterdam de Maatschappij Vrachtvaart op. In samenwerking met het Kolensyndicaat kocht deze onderneming een vloot aan van meer dan honderd Belgische kanaalschepen. Het lukte Van Beuningen de schepen onder Nederlandse vlag te brengen. Via het Kolensyndicaat sloot hij vervolgens een overeenkomst met de Duitse bezettingsmacht in België, waarna 725.000 ton Belgische kolen in Nederland kon worden afgezet.⁵¹ Het directe voordeel voor de Steenkolen-Handelsvereniging en de Rijkskolendistributie was de extra kolenaanvoer vanuit België.

49 Karl Schroers was bekend onder de naam: Gesellschaft für Handel und Industrie, Duisburg. Over de verwerving van Schroers door D.G. van Beuningen: H. Van Wijnen, *Grootvorst aan de Maas. D.G. van Beuningen 1877-1955* (Amsterdam 2004) 202-205. En: Roelevink, *Organisierte Intransparenz*, 254-256.

50 SHVBA, 724, Verslag van de NV Steenkolen Handelsvereniging over het boekjaar 1916/1917; SHVBA, 765, 4108; Rijnke, *De*

Rijnvloot, 15-16.

51 Dagboek Daniel George van Beuningen, typoscript, (van het origineel Gemeente Archief Rotterdam) zonder datum, zonder plaats, zonder paginanummers, (34-35); Haniel Archiv Duisburg (HA), ZABW: 61 (1), Alfred Haniel aan Welker, 26-01-1918. En Welker aan Alfred Haniel, 31-01-1918; SHVBA, 723, Verslag van de NV Steenkolen Handelsvereniging over het boekjaar 1915/1916, 1916/1917, 1917/1918.



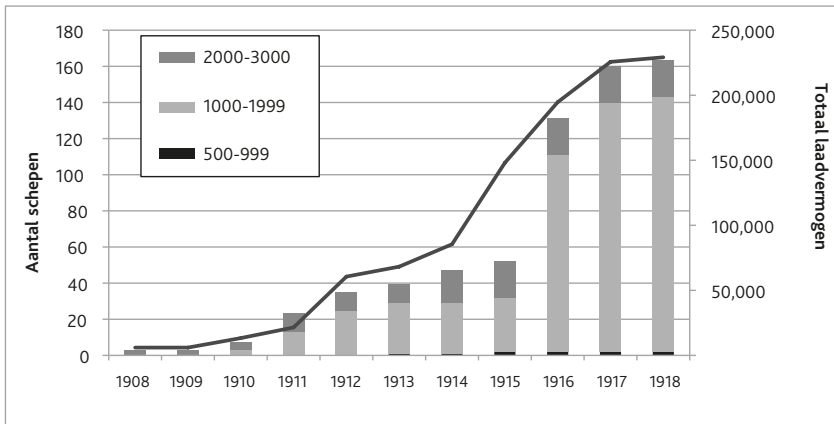
Kolenoverslag in de haven van Rotterdam. Litho door A. Derkzen van Angeren, 1922. COLLECTIE MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM

Niet onwaarschijnlijk is echter dat door de betrokkenheid van Van Beuningen bij de overname van de Belgische vloot de Handelsvereniging hoopte te delen in een toekomstig voordeel. Mocht Duitsland de oorlog winnen, en dat was in 1916 nog volstrekt plausibel, dan zou de Steenkolen-Handelsvereniging wellicht aanspraak kunnen maken op een rol in de verkoop van Ruhrkolen in België én het overwonnen Frankrijk.⁵²

Tijdens de Eerste Wereldoorlog maakte de Handelsvereniging handig gebruik van de nood onder de schippers en was deze op de Rijn en daarbuiten aan een onstuitbare opmars bezig. De juridisch adviseur van de Algemeene Rijnschippersbond waarschuwde de leden tijdens de jaarvergadering in 1918 voor het verkopen van schepen en wees daarbij op het gevaar van de vorming van Rijnrederijen, tegen welke de individuele schippers, zelfs als bond, weinig tegenwicht konden bieden.⁵³ Het jaarverslag van de Steenkolen-Handelsvereniging meldde enkele maanden later dat de Rijnvaart, vooral ook vanwege de omvang en de prestaties van de eigen vloot, inmiddels uitstekend verliep. De aanvoer vanuit Ruhrort vond plaats in de grotere Rijnaken. In Rotterdam en Amsterdam werden de kolen overgeladen naar kleinere schepen of wagons om vanaf daar in Nederland gedistribueerd te worden. Met de schepen in eigen beheer kon niet alleen de coördinatie worden verbeterd, maar werden er ook kostenvoordelen behaald. Met de steun van de gelieerde Transport-Maatschappij beschikte de Steenkolen-Handelsvereniging over zo'n groot scheepspark, dat het de eisen van de georganiseerde kleine particuliere Rijnschippers voor betere vervoersvoorwaarden en hogere vrachten, volledig

⁵² Dagboek Van Beuningen, 34–35. HA, ZABW: 61 (1), Alfred Haniel aan Welker, 26-01-1918. En Welker aan Alfred Haniel, 31-01-1918.

⁵³ 'Algemeene Rijnschippersbond', *Algemeen Handelsblad* (18-01-1918).



Figuur 5 Mutaties scheepspark Steenkolen-Handelsvereniging: aantallen schepen per tonnage categorie (linker as), en totaal tonnage laadvermogen (rechter as) 1908–1918⁵⁵

naast zich neer kon leggen, terwijl het scheepspark ook door de industriëlen in het Ruhrgebied niet langer genegeerd kon worden.⁵⁴

De Ruhrbonzen maakten zich inmiddels ernstig zorgen over de concentratiebeweging in de Rijnvaart. Tijdens een vergadering van het Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat in 1915 constateerde Fritz Thyssen (1873–1951) al: ‘Er is altijd het gevaar dat de shv zoveel schepen bouwt, dat ze het hele transport zelf aankan, en dat is, in mijn ogen, niet in het belang van het syndicaat [...]’.⁵⁶ Sinds 1904, toen het Syndicaat zo’n veertig procent van de onderneming in handen had gekregen, was de Handelsvereniging voor het kolentransport op de Rijn verplicht schepen van het Syndicaat te charteren. Zo werd zij in een afhankelijkheidspositie gehouden. In 1917 verleende het Syndicaat de Steenkolen-Handelsvereniging echter toch het recht gebruik te maken van eigen scheepsruimte op de Rijn. De Duitse economisch-historica Eva-Maria Roelevink oppert de interessante suggestie dat de relatief hoge winstuitkering aan enkele leden van de raad van bestuur van het Syndicaat door de Steenkolen-Handelsvereniging mede heeft geresulteerd in deze beleidsverschuiving. Het Syndicaat slaagde er tijdens de oorlog wel in zijn aandelenpakket in de Steenkolen-Handelsvereniging uit te breiden. Het voert te ver om in dit artikel uit te weiden over deze ontwikkeling. Hier volstaat te zeggen dat het Syndicaat hierdoor bijna de helft van het Nederlandse bedrijf in handen kreeg, maar geen winsten opstreek uit de rederijactiviteiten. De Handelsvereniging had inmiddels een beschermingsconstructie opgetuigd, waardoor alle rede-

⁵⁴ SHVBA, 724, Verslag van de nv Steenkolen Handelsvereniging over het boekjaar 1917/1918.

⁵⁵ Rijnvloot Steenkolen-Handelsvereniging is zonder de nv Maatschappij Vrachtvaart.

⁵⁶ Origineel: ‘Es liegt immer die Gefahr vor,

dass die shv soviel[e] Schiffe baut, dass sie die ganzen Transporte bewältigen kann, und das liegt meiner Ansicht nach nicht im Interesse des Syndikats’ Als geciteerd in: Roelevink, *Organisierte Intransparenz*, 149–150.



Het gesleepte rijnschip *Parsifal* was een 3000 tonner. Gebouwd door C. van der Giesen & Zonen in opdracht van de Transport-Maatschappij. Bouwjaar 1912. Het schip is te zien op zijn stuurboordzijde en wordt in ballast gesleept; de luiken boven de ruimen liggen open. COLLECTIE MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM

rij-activiteiten in een aparte holding, Administratiekantoor Unitas genaamd, waren geplaatst. Hiertoe had het Syndicaat geen toegang. Hoewel het Syndicaat meer winst kon afromen uit de Handelsvereniging zelf, gold dat niet voor de activiteiten in de Rijnvaart.⁵⁷

Daarom bleef er onder de Ruhrbonzen onrust bestaan. Alfred Haniel, telg van de Duisburgse familie Haniel die al decennialang in de kolenmijnbouw en de kolenhandel zat en een van de grootste kolenrederijen op de Rijn bezat, bekende in een brief uit januari 1918 aan de algemeen directeur van Franz Haniel & Cie., dat hij bang was dat de beste Rijnschepen inmiddels door de Handelsvereniging waren opgekocht. 'Zoals de heer Van Beuningen me zei, controleert hij nu zo'n 200 sleepschepen, waardoor het gevaar ontstaat dat zich op de Neder-Rijnse vaart een Nederlands monopolie vormt, waartegen mijns inziens moeilijk te concurreren zal zijn.' In Duitsland werden schepen van de nodige omvang niet meer voor betaalbare prijzen aangeboden. Het kopen van schepen in Nederland was vanwege de hoge koers van de gulden voor Duitse ondernemingen ondoenlijk, terwijl het voorlopige verbod op de verkoop van Nederlandse schepen in Duitsland dergelijke transacties überhaupt onmogelijk maakte. Een laatste optie voor de Duitse industrie was het laten bouwen van schepen in Nederland door Nederlandse dochterondernemingen, maar ook dat was lastig, aangezien Van Beuningen de belangrijke werf P.J. Smit jr. voortdurend bezet hield met bouwopdrachten voor de vloot van de Steenkolen-Handelsvereniging. De Handelsvereniging bevond zich tijdens de oorlog in Nederland in een positie waarin het goedkoop schepen kon opkopen. De oorlogperiode was voor de onderneming dan ook een essentiële episode in haar geschiedenis. Aan de ene kant hoefde het bedrijf met een eigen vloot geen gebruik te maken van de verplichte schippersbeurzen. Aan de

57 Idem, 148–151, 273–281. Zie ook: Eva Maria Roelevink en Joep Schenk, 'Challenging times – The renewal of transnational business relationship: The Rhenish Westphalian Coal

Syndicate and the Coal Trade Association, 1918 to 1925', in: *Zeitschrift für Unternehmensgeschichte / Journal of Business History* (2012 / 2) 154–180.

andere kant had de Handelsvereniging zich in een positie gemanoeuvreerd waarin zij zich dankzij haar Rijnvloot kon emanciperen van het Duitse kolenkartel.⁵⁸

CONCLUSIE

De oorlog werd, zoals bekend, gewonnen door Groot-Brittannië en haar bondgenoten. Nederland mocht zijn koloniën voorlopig behouden en Rotterdam werd opnieuw de belangrijkste Duitse voorhaven. Met het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog veranderde de positie van de binnenvaartschippers in Nederland drastisch. Door de grote nood ontstond er onder hen een urgentie over te gaan tot samenwerking en organisatie. De nationale overheid steunde deze gang van zaken. De Eerste Wereldoorlog wordt daarom beschouwd als een kantelpunt, waarna schippersbonden een rol van betekenis bleven spelen. In tijden van crisis greep de overheid bovendien terug op het beproefde middel van de beurtlijstbevrachting.

De Eerste Wereldoorlog was echter ook een kantelpunt voor een andere partij die betrokken was bij de transportsector: de verladers. Een van de belangrijkste verladers op de Rijn was de Steenkolen-Handelsvereniging. Wegens capaciteitsproblemen op het spoor, de toenemende organisatie onder de schippers en haar door de toenemende overheidsinterventie bedreigde positie als louter handelaar, ging de Handelsvereniging over tot het oprichten van een Rijnrederij. Vanwege de barre omstandigheden waren schippers eerder geneigd hun schepen van de hand te doen en lukte het de Handelsvereniging in korte tijd een enorme vloot te verwerven die zowel binnen als buiten Nederland actief werd. Na de oorlog zette de onderneming dit beleid voort en groeide ze zelfs uit tot de grootste binnenscheepvaartonderneming ter wereld.⁵⁹ De Handelsvereniging herijkte daarmee haar positie zowel ten opzichte van de nieuwe Nederlandse mijnbouwmaatschappijen en het Duitse kolenkartel, als ten opzichte van de binnenscheepvaart. Deze inzichten over de plotselinge opkomst van omvangrijke rederijen werpt een ander licht op de naoorlogse machtsverhoudingen in de Rijnvaart. De reden dat er minder is geschreven over de verladers-kant valt terug te voeren op een gebrek aan toegankelijk bronnenmateriaal. Bedrijfsarchieven zijn in Nederland, zeker als het bedrijf in kwestie nog bestaat, niet altijd openbaar. Het bedrijfsleven moest tijdens de oorlog in het neutrale Nederland voorzichtigheid in acht nemen.

58 Origineel: 'Wie mir Herr van Beuningen sagte, kontrolliert er jetzt alles in allen ca. 200 Schlepper, sodass immerhin die Gefahr besteht, dass sich für die niederrheinische Fahrt da ein holländisches Monopol herausbildet, gegen das meines Erachtens schwer anzukämpfen sein wird.' In: HA, ZABW: 61

(1), Alfred Haniel aan Welker, 26-01-1918. En Welker aan Alfred Haniel, 31-01-1918. Van Beuningen was sinds 1912 grootaandeelhouders van de werf P. Smit, zie Van Wijnen, *Grootvorst aan de Maas*, 167-174.

59 Sneller, *Geschiedenis*, 194.

Slechts in de bestuurskamers werd vrijelijk gesproken. Wilde de schipper iets bereiken dan moest hij op luide toon draagvlak creëren. Wilde de ondernemer de geboden kansen benutten, dan was het nu eenmaal verstandiger in stilte te opereren. Of, zoals Barzini het noemde: ‘Zijn mond houdt van zwijgen en van zijn sigaar’.

OVER DE AUTEUR Joep Schenk promoveerde in 2015 aan de Erasmusuniversiteit Rotterdam op een proefschrift over de relatie tussen de Rotterdamse haven en het Ruhrgebied. Momenteel is hij als post-doc aan de Universiteit Utrecht verbonden. Hij doet onderzoek naar de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de vorming van een Europese veiligheidscultuur in de 19e eeuw.