

Master scriptie

**De Nederlandse Rijn- en binnenvaart
in de Tweede Wereldoorlog**

Emiel Janssen

Erasmus School of History, Culture and Communication

Erasmus Universiteit Rotterdam

363580

363580ej@eur.nl

Supervisor: Prof. Dr. H.A.M. Klemann

Tweede lezer: J. Ter Brugge (Maritiem Museum Rotterdam)

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Introductie	3
	Opzet van deze studie	5
	Terminologie	6
Hoofdstuk 2	Historiografie	8
Hoofdstuk 3	1938 - 1940: Opmaat naar de oorlog	22
Hoofdstuk 4	1940 - 1941: Economische boom	42
Hoofdstuk 5	1942 - 1943: Exploitatie	60
Hoofdstuk 6	1944 - 1945: De ‘troebele jaren’	73
Hoofdstuk 7	Conclusies	89
	Dankwoord	97
	Bronnen	98
	Literatuur	99

Hoofdstuk 1

Introductie

De geschiedenis van de Nederlandse scheepvaart in de Tweede Wereldoorlog is relatief bekend. Er is al veel geschreven over de Nederlandse koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog, en meer recentelijk was de rol van de Rotterdamse haven in de Duitse oorlogsstrategie een bron van onderzoek. Wat betreft de scheepvaart in de oorlog rest er nog één onbelicht onderdeel, namelijk de binnenscheepvaart. In de geschiedenis over de Nederlandse economie in de Tweede Wereldoorlog is dit een erg ondergewaardeerd onderdeel gebleken, en dat terwijl de overslaghaven Rotterdam en de scheepvaart over de Rijn (de 'Rijnvaart') al aan het begin van de twintigste eeuw van onschatbare waarde waren voor de Duitse industrie in het Ruhrgebied.

Het is niet onwaarschijnlijk dat na de Duitse bezetting van Nederland veel schippers besloten te gaan varen voor de Duitsers. Na de oorlog moest Nederland weer opgebouwd worden en velen verzwegen hun verleden. De binnenscheepvaart als onderwerp was mede daardoor niet populair onder historici. Zelfs vandaag de dag, bijna 70 jaar na dato, is de Tweede Wereldoorlog nog erg actueel en zorgen veel onderwerpen nog vaak voor prikkelingen. Bedrijven en familie willen niet herinnerd worden aan hun verleden en zijn vaak niet bereid om vrijuit over hun verleden te praten. Daarnaast moet niet vergeten worden dat in de periode van voor de Tweede Wereldoorlog er al veel Nederlandse schippers voeren op de Rijn van Rotterdam naar Bazel. Ook voor hen ging het leven en het bijbehorende werk dan ook gewoon door. Niet bekend is echter wat voor invloed de oorlog op de situatie van deze schippers had.

De concurrentie van het treinverkeer en de vrachtwagen viel zo goed als weg in de Tweede Wereldoorlog. De Nederlandse Spoorwegen werden weliswaar steeds meer ingezet voor goederentransport, maar naarmate de oorlog vorderde, werden ook steeds meer treinen geconfisqueerd en overgebracht naar Duitsland. Infrastructuur en het resterend materieel hadden zwaar te verduren van de toenemende geallieerde luchtaanvallen. Daarnaast was het onderhoud van de treinen slecht en werden ze dikwijls te zwaar beladen. Wielen en andere zaken sleten hierdoor snel, terwijl reserveonderdelen nauwelijks voor handen waren. Naarmate de oorlog vorderde slonk het aantal operationele treinen daardoor aanzienlijk. Het gemotoriseerde wegverkeer, op dit moment weliswaar nog niet een erg belangrijke factor voor het transport van

goederen, zakte compleet weg door de schaarste aan zowel brandstoffen als rubber.¹

Door deze ontwikkelingen kwam er in de oorlogsjaren steeds meer druk te liggen op de belangrijkste vorm van goederentransport, de binnenvaart. De vaarroute over de Rijn werd voor het Duitse Ruhrgebied misschien wel van een nog groter belang. Hoewel het aantal schepen en konvooien dat havens als Rotterdam aandede fors daalde door de geallieerde blokkade, verloor Rotterdam daarmee niet haar functie als belangrijkste doorvoerhaven voor het Ruhrgebied. Integendeel, recent onderzoek wijst uit dat verreweg de meeste konvooien die Rotterdam aandeden tijdens de oorlogsjaren, afkomstig waren uit Zweden. Deze schepen vervoerden erts met een hoog ijzergehalte, iets wat de Duitse industrie goed kon gebruiken.² De Rijn was verreweg de snelste route van Zweden naar het Ruhrgebied, daar de rivier overal breed en diep genoeg was en de vaart niet belemmerd werd door sluzen.

Recent onderzoek wijst uit dat de Nederlandse economie een sterke hoogconjunctuur kende in de eerste oorlogsjaren.³ Onduidelijk is echter wat dit voor gevolgen had voor de binnenvaartschipper. Het is waarschijnlijk dat de gemiddelde schipper er zelfs goed aan verdiende om voor de Duitsers te varen. De bezetting bracht vele nieuwe mogelijkheden doordat dat de voorheen gesloten Duitse markt nu open ging voor Nederlandse ondernemers. Naarmate de oorlog vorderde was er ook een sterke groei van de zwarte markt. Hoe deze zich uitte in de binnenscheepvaart is onbekend.

Dit alles geeft sterke aanwijzingen dat de Nederlandse binnenvaart een grotere rol heeft gespeeld in de Tweede Wereldoorlog dan tot dusver aangenomen werd. Echter, verreweg het meeste dat geschreven is over dit onderwerp is daarom onhelder of is gekleurd. De schipper wordt vooral neergezet als een slachtoffer van de oorlog en sociaaleconomische vraagstukken worden niet behandeld. Dit werkstuk probeert in deze lacune te voorzien en een beter beeld te scheppen van de sociaaleconomische ontwikkelingen in de Nederlandse binnenscheepvaart. Er wordt gekeken hoe de mensen in de binnenscheepvaartsector leefden en werkten, hoe dit veranderde in de oorlog, waar de binnenvaart zich concentreerde, wat voor schepen de schippers gebruikten, aan wat voor regels zij zich aan moeten houden en hoe dit veranderde, en hoe zij omgingen met de reeks van crisissen, confiscaties, vernielingen die oorlog met zich meebracht.

¹ Hein A.M. Klemann, *Nederland 1938-1948. Economie en samenleving in jaren van oorlog en bezetting* (Amsterdam 2002) 361, 368-369.

² Jac J. Baart, *Rotterdam oorlogshaven* (Zutphen 2010) 55-56.

³ Klemann, *Nederland 1938-1948*, 569.

Wat we hier niet moeten vergeten is dat het schip tevens het huis van de schipper en zijn familie was. Verlies van het schip betekende dus dat de schippersfamilie niet alleen haar inkomen verloor, maar ook haar huis. Dit werkstuk bekijkt op de economische situatie van de binnenscheepvaart tijdens de oorlogsjaren. De centrale vraag zal zijn: in welke mate veranderde de sociaaleconomische situatie van de binnenvaartschipper gedurende de Tweede Wereldoorlog?

Opzet van deze studie

Bij dit werkstuk is de methode van onderzoek zowel kwalitatief als kwantitatief. Naast de gangbare primaire en secundaire bronnen zullen statistieken een zeer belangrijke plek innemen bij het onderzoek. Met dit werkstuk wordt gehoopt een nieuwe invalshoek en nieuwe gedachte te vinden. Zo heeft Jac Baart gedurende de laatste jaren een immens werk verricht met het in kaart brengen van alle konvooien die Rotterdam in de Tweede Wereldoorlog aandeden, waarbij hier en daar hij zelfs het verder verloop van hun reizen door Europa en de Nederlandse en Duitse binnenvaart heeft vast weten te leggen. Wat dikwijls niet meteen terug te vinden valt in statistieken is de invloed en de grootte van de zwarte markt. De zwarte markt is zeker in tijden van oorlog in een transportsector als de binnenvaart niet te onderschatten. Belangrijk in dit onderzoek is dan ook om zo goed mogelijk vat te krijgen op het beschikbare bronmateriaal, en het doelgebied en onderwerp zo specifiek mogelijk te krijgen. Daarbij moet gezegd worden dat er niet zoiets als dé binnenvaart bestaat. “Het is een term is voor de activiteiten van groepen schippers, ieder met zijn eigen achtergrond en specifieke vaart,” zo stelt Frits R. Loomeijer, tegenwoordig directeur van het Maritiem Museum te Rotterdam. De diverse sectoren van de bedrijfstak zijn zo verschillend en hebben zulke verschillende (economische) belangen, dat men de afzonderlijke ontwikkelingen moet volgen wil men de geschiedenis begrijpen”.⁴ De aandacht zal daarom vooral uitgaan naar de twee grootste vormen van de Nederlandse binnenvaart: de wilde vaart en de Rijnvaart.

Het werkstuk is opgedeeld in vijf periodes. De reden voor deze opdeling ligt in het feit dat ieder van deze periodes een apart verhaal vertelt. Aan het eind van ieder hoofdstuk worden conclusies getrokken en statistieken weergegeven van de ontwikkelingen van de wilde vaart en Rijnvaart. De statistieken van de periodes samen geven met het achterliggende verhaal een antwoord op de centrale vraagstelling. Het eerste hoofdstuk beslaat de periode 1938 tot aan de

⁴ Frits R. Loomeijer, *Een eeuw Nederlandse binnenvaart* (Drachten/Leeuwarden 1988) 7, 181.

Duitse inval in Nederland in mei 1940. 1938 is het jaar waarin voorbereidingen van zowel Nederland als Duitsland op een mogelijke oorlog oorlogshandelingen de sector sterk beginnen te beïnvloeden. Als eindpunt is gekozen voor 9 mei 1940, de dag vóór de Duitse invasie in het Westen. Om de situatie vanaf 1938 te kunnen begrijpen is er inleidend in dit hoofdstuk aandacht voor de gevolgen van de economische crisis van de jaren dertig op de binnenvaart.

Het derde hoofdstuk beslaat de periode mei 1940 tot december 1941. In deze periode was er sprake van ingrijpende wijzigingen op zowat elk mogelijk gebied van de Nederlandse economie en van de binnenvaart. Het wegvallen van de concurrentie van trein- en wegverkeer gecombineerd met een economie in hoogconjunctuur hadden hun nasleep op de binnenvaartsector.

De jaren 1942 tot 1943 staat centraal in het vierde hoofdstuk. Ook in deze tijdspanne gebeurde er veel in de Rijn- en binnenvaart. Nieuw berekende statistieken laten zien dat er sprake was van een situatie in de sector die afweek van wat in de geschiedschrijving werd aangenomen. Aan het einde van de periode heeft echter voornamelijk de Rijnvaart te maken met een sterk dalend goederenvervoer waar een aantal redenen ten grondslag aan liggen.

In het vijfde hoofdstuk worden de 'troebele jaren' 1944 – 1945 bekeken. Hoewel statistieken voor het overgrote deel van deze periode ontbreken, zal er een provisorische analyse worden gepresenteerd evenals een voorstelling van de ingrijpende gevolgen die de Tweede Wereldoorlog had op de situatie ná de Duitse capitulatie in mei 1945.

In de conclusie worden uiteindelijk conclusies van ieder hoofdstuk nader bekeken en door de verschillende periodes naast elkaar te leggen wordt er een antwoord gegeven op de centrale vraagstelling: in welke mate veranderde de sociaaleconomische situatie van de binnenvaartschipper gedurende de Tweede Wereldoorlog? Hier is tevens een bijzondere aandacht voor de organisatorische veranderingen die de Duitsers aanbrachten en het effect van deze op de naoorlogse situatie.

Terminologie

In dit werkstuk zullen een reeks aan termen langskomen die niet voor iedereen meteen herkenbaar zullen zijn. Daarom volgt hier een korte beschrijving van de belangrijkste begrippen. De binnenscheepvaart of kort gezegd binnenvaart is een bedrijfstak die zich kenmerkt door een grote diversiteit. Om deze redenen zal er onderscheid worden gemaakt tussen de verschillende

vormen in de binnenvaart, namelijk: de wilde vaart, de beurtvaart, de internationale vaart over de rivieren en kanalen, de sleepvaart, de campagne- of seizoensvaart en het eigen vervoer.

Bij de invoering van de Wet op de Evenredige Vrachtdeling werd de *wilde vaart* gedefinieerd als “alle vervoer door binnenschepen binnen de Nederlandsche grenzen, voor zoover dit vervoer niet geschiedt door schepen in beurtvaart, vaste-relatie en bijzondere vormen van vervoer of eigen vervoer”.⁵ De *beurtvaart* beslaat het goederenvervoer in een vaste dienst, vracht of niet, tussen twee gebieden – vaak een stad en het omringende platteland. De *internationale vaart over de rivieren en kanalen*, een begrip dat uitvoerig terug komt in de statistieken van het CBS, is de combinatie van de *Rijnvaart* (het goederenvervoer over de Rijn en haar zijtakken (Lek, Waal, Merwede, Nieuwe Waterweg etc.) van en naar Duitsland) en de vaart over de Belgische grens bij enerzijds Limburg (*Maasvaart*) en anderzijds Zeeland (*Noord-Zuidvaart*). De *campagnevaart* is gelijk aan de seizoensvaart. Hier werden vooral het regionale en lokale goederenvervoer van seizoensgebonden producten zoals suikerbieten en aardappelen onder geschaard. Het *eigen vervoer* of eigenhandelsvaart beslaat de vaart waarbij schippers eigen goederen transporteerde. Vaak had de schipper een vaste ligplaats, een vaste route en vaste klanten. Van het *eigen vervoer* bestaan maar weinig statistieken aangezien deze slechts voor een korte periode in 1942 werden bijgehouden.⁶

Sleepboten en sleepschepen waren in deze tijd de belangrijkste schepen. Sleepboten werden aangeschreven door stoom, een motor (in de oorlog ook in combinatie met een gasgenerator) of een zeil. Statistieken van de sleepboten werden bijgehouden onder de noemer sleepvaart. Sleepschepen vervoerden de goederen en daar zij dikwijls geen vorm van voortstuwing aan boord hadden waren ze van voortbeweging afhankelijk van sleepboten. De bekendste modellen sleepschepen waren de kempenaar (gebouwd voor de Belgische kanalen, afmetingen maximaal 50 x 6,6 x 2,5 m. circa 600 ton), de spits (gebouwd voor de Franse sluizen, maximaal 39 x 5,15 x 2,40 m. circa 370 ton) en de grote Rijnsleepkasten die tot soms wel het tienvoudige konden vervoeren.

⁵ CBS, *Statistiek van de bevrachtingen en van de wachtlijsten in de wilde binnenvaart in Nederland 1940* ('s-Gravenhage 1941) 5.

⁶ http://www.lvbhb.nl/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=604:de-wilde-vaart-1890-1940&catid=111:geschiedenis-binnenscheepvaart&Itemid=138 (7-7-2012)

Hoofdstuk 2

Historiografie

De transportsector (economie) en historiografie

In de historiografie over de Nederlandse economie in de Tweede Wereldoorlog kunnen we niet heen om het omvangrijke werk van L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederland in de Tweede Wereldoorlog 1939-1945*. In het hoofdstuk 'Verarmend Nederland' over de Nederlandse economie (deel 7, hoofdstuk 1) schetst De Jong het Duitse en het Nederlandse sociaaleconomisch beleid. Na de capitulatie van het Nederlandse leger viel het productieapparaat zo goed als onbeschadigd in Duitse handen. De bezetter probeert het Nederlandse economische potentieel in te schakelen voor de Duitse oorlogsproductie. In vier jaar tijd worden voor vier miljard gulden aan orders geplaatst. Gaandeweg verandert dit in een politiek van exploitatie en komt de Nederlandse economie volledig in het teken te staan van de Duitse oorlogsvoering. Daarnaast worden veel productiemiddelen gevorderd.⁷ Dit gecombineerd met de marginale invoer zorgt voor een sterke daling van de productie: eind 1943 wordt slechts de helft behaald van het peil van 1939.⁸ Levensmiddelen zijn intussen enkel op de bon te verkrijgen. Tevens zet zich een graduele daling van de beschikbare hoeveelheid levensmiddelen voort. De Jong schat dat de Duitsers bij elkaar circa 15% van de agrarische productie opeisten; van sommige producten zoals groente en fruit was dit nog aanzienlijk meer (30-50%). Gaandeweg de oorlog worden daardoor steeds meer voedingsmiddelen op de zwarte markt aangeboden. De wettelijk vastgestelde prijzen konden zo bovendien worden omzeild. Met de toenemende schaarste en stijgende prijzen was al aan het einde van 1941 een situatie ontstaan waarbij een derde tot de helft van de bevolking financieel niet meer in staat was om het wekelijks distributiepakket te kunnen kopen. Dit verbeterde in de loop van 1942 enigszins, maar het kon niet voorkomen dat in het laatste oorlogsjaar een dusdanige schaarste ontstond dat de Hongerwinter uitbrak.⁹

De Jong's beeld roept vele vragen op. Echte informatie en cijfers over de Nederlandse economie in oorlogstijd ontbreken. Daarentegen wordt bijna uitsluitend aandacht gegeven aan

⁷ L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog 1939-1945, deel 7, eerste helft* (Den Haag 1976) 270.

⁸ De Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden*, 272.

⁹ De Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden*, 273-274.

Duitse roof en Nederlandse tekorten. Hierdoor ontstaat een beeld van Nederland als enkel slachtoffer en dat er in de oorlogsjaren niets anders is gebeurd, dan dat het land op grove wijze is leeggeroofd. De oorlog wordt door De Jong vooral gezien als een nare onderbreking van de normale economische cyclus in plaats van een op zich staande periode.

In het samen met J.L. van Zanden gepubliceerde boek over de Nederlandse economie in de twintigste eeuw, nuanceert R.T. Griffiths dit beeld enigszins. Hij is de eerste die wat uitgebreider aandacht schenkt aan de economie in oorlogstijd. Hij maakt meer gebruik van statistisch materiaal en brengt bovendien bij veel van deze nuances aan, aangezien veel gegevens van productie en transport niet in de officiële CBS statistieken voortkomen. Ook in zijn stuk over de Tweede Wereldoorlog staat de exploitatie centraal: al aan het begin stelt hij dat snel na de bezetting de Nederlandse economie werd ingeschakeld voor de Duitse oorlogsinspanningen. De informatie over de eerste oorlogsjaren is vrij beperkt: deze lijkt vooral bedoeld als een opmaat naar de periode van grote exploitatie die zo rond eind 1941, begin 1942 begon. Griffiths stelt dat vanuit Nederlands oogpunt gezien de exploitatie weliswaar groot was, maar haar effecten op de Duitse economie slechts gering waren. Zo vormden de industriële leveringen in het topjaar 1943 slechts tussen de 2 en 3% van de Duitse oorlogsindustrie.¹⁰

In hetzelfde jaar beginnen in alle sectoren de grote vorderingen. Dit heeft zijn nasleep op de economie, die al snel sterk begint te krimpen. De enige sectoren die zich tot 1944 nog relatief goed ontwikkelen, zijn de bedrijfstakken die het meest profiteren van Duitse orders, zoals de scheepsbouw, de metaalnijverheid en de elektrotechnische industrie. De overheid voert ondertussen een stevig loon- en prijsbeleid, waarbij prijsstijgingen worden verboden. Gecombineerd met een grote expansie van de geldhoeveelheid en het dalen van beschikbare goederen, zorgt het beleid er voor dat de inflatie binnen de perken blijft en wezenlijk lager is dan in andere bezette landen. Een ander gevolg is dat steeds meer producten worden aangeboden op de snel groeiende zwarte markt.¹¹ Interessant is de constatering dat de Hongerwinter van 1944-1945 niet was veroorzaakt door een gebrek aan voedsel, maar door een gebrek aan vervoer. De situatie verergerde omdat de schepen met voedsel in het westen van Nederland ofwel in beslag werden genomen, of met lading en al werden doorgestuurd naar Duitsland. Dit maakte schippers terughoudend om zulke reizen te maken, met als gevolg dat het transport aanzienlijk terugliep.

¹⁰ J.L. van Zanden en R.T. Griffiths, *Economische geschiedenis van Nederland in de 20e eeuw* (Utrecht 1989) 175.

¹¹ Van Zanden en Griffiths, *Economische geschiedenis van Nederland*, 176, 178-180.

Toen de vorderingen minder werden, kwam het voedseltransport weer op gang. De intrede van een strenge vorst bracht het gehele vervoer echter opnieuw tot stilstand. Hierdoor daalde het al karige rantsoen tot een dramatische 500 calorieën in februari 1945. Later in die maand zette de dooi in en kon het transport weer toenemen. De voedselvoorziening verbeterde zich geleidelijk. De geallieerde voedseldroppings brachten nog meer verlichting in de situatie.¹² Een aantal zaken, zoals de zwarte markt, slaat Griffiths echter over wegens een tekort aan adequaat materiaal. De eerder genoemde statistici leveren bovendien een gefragmenteerd beeld op. Vooral omdat betrouwbare cijfers ontbreken, is zijn poging om de Nederlandse economie beter in kaart te brengen wat beperkt.

Klemann komt in 2002 met een uitgebreide studie over de Nederlandse economie in en rond de Tweede Wereldoorlog. Nieuwe berekeningen tonen aan dat er sprake is van een hoogconjunctuur in de eerste oorlogsjaren. Na de capitulatie heeft Nederland te maken met een gigantische werkloosheid, groter dan op welk moment ook in de Grote Depressie. Juist op dat moment gaat echter de Duitse markt open en het Duitse bedrijfsleven plaatst grote orders in Nederland. Onder druk van de bezetter verbiedt de Nederlandse overheid bedrijven hun productie volledig of tijdelijk stop te zetten of arbeidsvermindering door te voeren. Het Nederlandse bedrijfsleven moet verplicht alle Duitse orders accepteren. Besloten wordt door te gaan met de productie en de orders aan te nemen. Hierdoor ontstaat een economische stimulans die zijn weerga niet kent, ook al worden de orders betaald door de Nederlandse schatkist of door expansie van de Nederlandse geldhoeveelheid. Gedurende de oorlog voert de overheid een expansief beleid, waardoor de landbouw en de dienstensectoren goed op peil blijven, ondanks dat die laatste een grote tegenslag te verduren krijgt door het wegvallen van overzeese contacten. In 1941 wordt dit echter gecompenseerd door een sterke groei in de middenstand, het binnenlands transport, de medische sector, de horeca en de amusementssector. Ook is er de invoering van een (naar Duits voorbeeld) gemoderniseerd belastingstelsel dat er mede voor zorgt dat de staatsbegroting niet te ver uit de hand loopt. In de periode 1940-1941 groeit hierdoor de werkgelegenheid en verdwijnt de werkloosheid.¹³

Dit zorgt ervoor dat de Nederlandse bevolking, en vooral de armere laag hiervan, er in de eerste oorlogsjaren financieel op vooruitgaat. Bovendien blijft de agrarische productie tot

¹² Van Zanden en Griffiths, *Economische geschiedenis van Nederland*, 183.

¹³ Klemann, *Nederland 1938-1948*, 569-570.

minstens medio 1944 op een acceptabel niveau. Tekorten en schaarste kunnen tot die tijd relatief goed worden opgevangen. Volgens Klemann verklaart dit waarom de algemene tendens tot samenwerking in Nederland stukken hoger is dan in andere West-Europese landen. Het is tekenend dat in Nederland uiteindelijk bijna driekwart van alle Joden worden opgepakt en vermoord, terwijl dit aantal in andere landen beduidend minder was. Ook kwam het verzet in Nederland, in tegenstelling tot de eerder genoemde landen, pas echt op toen de voedselvoorziening verslechterde en het duidelijk werd dat de Duitsers de oorlog aan het verliezen waren. Dit is in 1940 en 1941 geenszins het geval. Ook in 1942, toen er op de oorlogsvelden een langzame kentering ontstaat, worden de meeste Nederlanders (nog) niet in hun eerste levensbehoeften bedreigd. Zowel de voedselvoorziening, hoewel mager en weinig gevarieerd, als de industriële productie blijft zelfs tot in de loop van 1944 redelijk op peil.¹⁴

Klemann's constatering is opmerkelijk te noemen. Het gaat in tegen het algemene beeld van Nederland in de Tweede Wereldoorlog, waarin vooral het slachtofferschap centraal staat en er van samenwerking met de Duitse bezetter maar weinig sprake was. Klemann's berekeningen laten zien dat de Nederlandse economie een periode van hoogconjunctuur kende in 1940-1941 en dat ook in de daarop volgende jaren de voedselvoorziening en productie redelijk op peil bleven. Desondanks nuanceert Klemann niet de grote Duitse vorderingen van Nederlandse goederen, productiemiddelen, voedsel et cetera en geeft hij veel aandacht aan de sterk verslechterde toestand in de laatste twee oorlogsjaren.

Opvallend is daarnaast de situatie in de transportsector. Zowel het weg- als treinverkeer viel gedurende de periode bijna geheel stil, wat betekende dat het vervoer van goederen vrijwel uitsluitend geschiedde via de waterwegen. Gebaseerd op deze informatie moest de binnenvaart van een onschatbare waarde geweest zijn voor het Nederland in oorlogstijd. Gecombineerd met Klemann's constatering dat er sprake was van hoogconjunctuur in 1940 en 1941 komt de vraag op hoe de binnenvaart hiermee om is gegaan. Kon ook deze sector profiteren van de economische groei en hoe verliepen de latere oorlogsjaren in deze sector?

Binnenvaart en historiografie

Vergeleken met andere takken van scheepvaart is de geschiedschrijving over de Nederlandse binnenvaart karig te noemen. Talloze boeken zijn er geschreven over de Nederlandse

¹⁴ Klemann, *Nederland 1938-1948*, 570-572, 575.

koopvaardijvloot in de Tweede Wereldoorlog, maar de boeken over de binnenvaart in diezelfde periode zijn op één hand te tellen.

Het eerste werk dat uitgebreid aandacht besteedt aan de ontwikkelingen in de binnenvaart in de Tweede Wereldoorlog was een gedenkboekje uitgebracht in 1948, voor het vijftig jarig bestaan van de Algemeene Rijnschippersbond (A.R.S.B.). Het gedenkboek is vooral bedoeld voor de leden van de A.R.S.B. en leest als een verzameling notulen. De informatie is kort en krachtig en er wordt niet diep ingegaan op bepaalde gebeurtenissen. Dit is niet verwonderlijk daar het dient als een kort overzicht van de ontwikkelingen op de Rijn- en binnenvaart, met een korte uitleg wat voor gevolgen deze hadden op de schippers. Interessant is de informatie betreffende de periode vóór de Duitse inval. Het boekje meldt dat de Nederlandse overheid op 28 augustus een algemene mobilisatie uitroept. Een groot aantal van de jongere schippers moet hun schip verlaten en een legeruniform aantrekken. Daarnaast worden vele schepen door de militaire macht voor allerlei doeleinden gevorderd. Als op 2 september Engeland en Frankrijk Duitsland een ultimatum stellen, wordt in Nederland de staat van oorlog afgekondigd en vaart bij Lobith geen enkel schip meer door naar Duitsland.¹⁵ Twee maanden later, in november, vinden grote Duitse troepenconcentraties plaats aan de Limburgse grens. Op last van het Nederlandse leger worden daarom alle schepen verwijderd uit het Maasgebied en het Maas-Waalkanaal. Hetzelfde gebeurt op de Gelderse IJssel. Met het oog op eventuele inundaties om een Duitse inval te vertragen wordt de vaart op het Merwedekanaal gedeeltelijk gesloten en worden schepen over Nigtevecht naar Amsterdam geleid. Na de Duitse inval in Noorwegen in april 1940 wordt het Merwedekanaal opnieuw voor enkele dagen gesloten, evenals de vaart naar Limburg. In dezelfde maand vordert het leger opnieuw veel vaartuigen, meestal kempenaars, voor allerlei doeleinden. Een aantal schepen wordt ingezet voor het vervoer van voedsel. Met de ervaringen uit de Eerste Wereldoorlog in het achterhoofd was de overheid namelijk al vroeg begonnen met het aanleggen van voorraden. De schepen met regeringsgranen worden veiligheidshalve uit de Waalhaven verwijderd en naar veiliger geachte plaatsen versleept.¹⁶

Na de capitulatie van het Nederlandse leger blijken honderden schepen en bruggen beschadigd of vernietigd. Desondanks gaat de Rijnvaart al snel verder. De bezetter reorganiseert de binnenscheepvaart om deze transparanter te maken. Het merendeel van de

¹⁵ J. Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond Gedenkboek 1898 – 1948* (Rotterdam 1948) 105.

¹⁶ Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond*, 111.

schippersorganisaties wordt daarbij ontbonden en hun kapitaal in beslag genomen. Dit lot blijft de Algemeene Rijnschippersbond (A.R.S.B). bespaard. Zij is net als de Nederlandse Particuliere Rijnvaart-Centrale (N.P.R.C.) een belangrijk instituut voor de Duitsers en kan wellicht nog van pas komen.¹⁷ Wat opvalt is dat er in de notulen van het A.R.S.B. herhaaldelijk veel kritiek is op de N.P.R.C. Er zou een (te) grote Duitse inmenging zijn in het bestuur van de N.P.R.C. en er zou slecht gecommuniceerd worden met de leden (de Rijnschippers). Dit doet de vraag opkomen of er dan ook sprake was van Duitse invloed op de A.R.S.B. Daar wordt in het boek echter niet over gerept.

Er wordt weinig informatie gegeven over de eerste twee oorlogsjaren, met uitzondering van de Duitse inval en de daarbij gepaarde oorlogshandelingen. De Rijnvaart lijkt zonder al te veel problemen door te zijn gegaan. Er wordt af en toe melding gemaakt van ontwikkelingen zoals een aanhoudende strenge vorst in het voorjaar van 1942, waardoor de scheepvaart van 14 januari tot 12 maart 1942 gestremd is en er geen kolentransporten mogelijk zijn.¹⁸ Eind april 1942 komt de Rijnvaart vrijwel geheel stil te liggen. De precieze reden is onduidelijk, wel blijkt dat de situatie nijpend is. Op 24 april liggen er te Rotterdam maar liefst 220 schepen stil, allen boven de 500 ton met een gezamenlijke inhoud van 265.000 ton.¹⁹ De binnenlandse vaart gaat desondanks door, hoewel sterk verminderd door vorderingen en een tekort aan steenkool. Als reactie op de toenemende onveilige situatie op het IJsselmeer, waar luchtaanvallen van Engelse vliegtuigen vele schepen doen zinken, wordt er een konvooistelsel ingevoerd. Dit heeft echter een averechts effect: de Duitse marine-escortes lokken enkel meer Engelse bombardementen uit. Hetzelfde gebeurt op de Zeeuwse stromen. Het treinverkeer heeft tevens te kampen met een toenemend aantal luchtaanvallen, waardoor het gehele verkeer vrijwel stil komt te liggen. Dit heeft grote gevolgen voor de voedselvoorziening. De binnenvaart ging vanwege de veiligheid steeds meer 's nachts en in konvooi varen.²⁰

In 1943 ligt de Rijnvaart opnieuw enige maanden stil, afgezien van wat kolentransporten uit het Ruhrgebied. In Zeeland worden in 1944 door de Engelsen veel magnetische mijnen uitgestrooid, wat de vaart sterk bemoeilijkt. Er wordt pas weer gevaren als de Duitse marine de meeste mijnen opgeruimd heeft. 1944 is het jaar waarin vele schepen door de Wehrmacht voor

¹⁷ Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond*, 121.

¹⁸ Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond*, 135.

¹⁹ Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond*, 137, 139.

²⁰ Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond*, 141.

oorlogsdoeleinden gevorderd worden. Het gaat hierbij om gedwongen huurcontracten. Een aantal schepen gaat naar Duitsland. De vergoedingen hierover worden, althans aanvankelijk, vrij regelmatig uitgekeerd. Zij bedragen 3 cent per ton per dag; voor motorschepen 11 ¼ cent per P.K. per dag. Timmermans noemt dit voor de tijd een zeer laag bedrag.²¹ Als de geallieerde troepen Nederland bereiken en de Duitsers inzien dat de oorlog in hun nadeel beslecht gaat worden, besluiten deze zowel te land als te water overal een ravage aan te richten en honderden schepen te laten zinken om de geallieerde opmars te vertragen.²²

Het duurt tot 1988 voor er weer een boek dat gaat over de Rijn- en binnenvaart in oorlogstijd. Looimeijer geeft in *Een eeuw Nederlandse binnenvaart* slechts een korte uitleg van de ontwikkelingen op organisatorisch gebied. De aandacht gaat hier uit naar de verschillen tussen particulieren en rederijen. Van oudsher waren in Duitsland de meeste schepen aangesloten bij rederijen, die vaak onderdeel waren van een groot concern. In Nederland was de situatie anders. De overgrote meerderheid vaart hier particulier. Gecombineerd met de verzuiling tijdens de eerste helft van de twintigste eeuw, levert dit een doolhof van organisaties op. Na de capitulatie van Nederland is dit voor de Duitsers één van de eerste dingen die veranderd moet worden. Al in juli 1940 wordt de Rijnvaart gereorganiseerd. Schippers en rederijen worden gedwongen zich te organiseren. Voortaan moeten particuliere schippers bevracht worden via de N.P.R.C. Rijnrederijen worden op hun beurt verplicht samen te werken in het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart. Dit betekent dat de Rijnschippers nu hun vracht verkrijgen door middel van de beurs. Deze geldt al sinds 1935 voor de overige binnenvaart. Dit maakt het geheel voor de Duitsers een stuk overzichtelijker.²³

Weinig aandacht geeft Looimeijer aan de sociaaleconomische situatie waarin de binnenvaartschipper verkeerde. Hij geeft niet meer informatie dan dat er in de eerste drie oorlogsjaren 'genoeg te vervoeren was voor de schippers'. In 1943 zou de situatie sterk veranderen. Dit kwam onder meer door toenemende luchtaanvallen van de Engelsen en het vorderen van schepen voor bepaalde transporten. De Rijnvaart komt zelfs in 1944 geheel stil te liggen als de geallieerden voor de oevers van de Rijn staan.²⁴ Een overeenkomst met andere werken over de binnenvaart is de sterke nadruk op persoonlijke verhalen. Deze beslaan het

²¹ Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond*, 143.

²² Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond*, 147.

²³ Looimeijer, *Een eeuw Nederlandse binnenvaart*, 51.

²⁴ Looimeijer, *Een eeuw Nederlandse binnenvaart*, 52.

merendeel van het boek.

In 1995 wordt het eerste echte omvangrijke werk over de binnenvaart in de Tweede Wereldoorlog uitgebracht. *Binnenvaart in oorlogstijd* is gepubliceerd onder de vleugels van het weekblad Schuttevaer (onderdeel van Vereniging Schuttevaer); al sinds het einde van de negentiende eeuw het grootste vakblad in zijn sector. Van Lange weerspreekt het volgens hem gangbare beeld van de binnenvaart in de Tweede Wereldoorlog. In plaats daarvan schetst Van Lange een beeld van een bedrijfstak die vooral te lijden had onder de bezetter. Dit doet hij aan de hand van een ruime keur aan gegevens, statistieken, foto's en persoonlijke vertellingen. Opnieuw gaat hier de meeste aandacht uit naar persoonlijke verhalen van schippers die óf schade hebben opgelopen óf een opmerkelijk verhaal te vertellen hebben.

De geschiedenis van de binnenscheepvaartsector die Van Lange geeft is vergeleken met eerdere werken uitgebreid. Toch is het geheel erg gefragmenteerd. Een volledig en helder beeld van de binnenvaart komt niet naar voren. De economische kant van het verhaal is mager en eenzijdig. Er wordt maar voor een deel antwoord gegeven op de vraag wat de oorlogsperiode voor de schippers sociaaleconomisch heeft betekend. Van Lange stelt dat Nederlandse schippers werden gesommeerd te varen voor de bezetter en er zou veel voor nodig zijn geweest om hier nee tegen te zeggen. Het leven ging immers door, de familie moest te eten hebben en de aflossing en rente van het schip kon ook niet op zich laten wachten. Bovendien biedt varen voor zowel de schippers als het personeel een mogelijkheid om uit de handen van de *Arbeitseinsatz*, de gedwongen tewerkstelling in Duitsland, te blijven. Na 1943 zou volgens Van Lange de situatie snel verslechteren door de snel krimpende binnenlandse productie. De Rijnvaart komt in dat jaar zo goed als stil te liggen. Er vinden enkel nog wat kolentransporten plaats. De Nederlandse schippers duiken onder of proberen de vervoersplicht te omzeilen. Sommigen laten daarbij “met een bloedend hart” hun schip zinken.²⁵ Cijfers van 1944 en 1945 ontbreken vanwege de chaos die toen heerste. Dit levert de volgende tabel op.

²⁵ Barend van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd* (Deventer 1995) 95.

Tabel 2.1 *Vervoerscijfers wilde vaart september 1937 – september 1943*

Jaar	Aantal tonnen	Bevrachtingen	Gemiddeld aantal ligdagen
1937	884.368	6.178	-
1938	969.591	6.510	-
1939	1.069.876	7.062	7,7
1940	1.731.538	11.638	3,7
1941	1.414.977	11.962	6,0
1942	1.439.069	12.128	6,5
1943	1.476.000	12.654	3,8

Bron: Barend van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd* (Deventer 1995) 95.

Deze tabel laat een totaal ander beeld zien dan Van Lange beschrijft. Volgens de gegevens neemt het goederenvervoer in de wilde vaart, dat is alle scheepvaart op binnenwater door particuliere schepen, sterk toe in de eerste drie oorlogsjaren. In 1940 groeit het aantal tonnen aan goederen dat vervoerd wordt met maar liefst 61,8% vergeleken met 1939. In de periode 1941-1943 blijft het aantal tonnen en het aantal bevrachtingen constant. Waarschijnlijk valt de daling van het gemiddeld aantal ligdagen in 1943 te wijten aan de Duitse vorderingen. Buiten de enkele vermelding dat “bedrijfseconomisch gezien de eerste drie oorlogsjaren niet de slechtste waren”,²⁶ geeft Van Lange geen verdere uitleg bij de tabel. Wellicht is dat omdat zijn boek is uitgegeven in opdracht van het weekblad *Schuttevaer*. Net zoals bij andere publicaties van aan schippers gelieerde organisaties is het beeld tamelijk gekleurd. Het laat zien dat de aloude gedachte van De Jong's 'Verarmend Nederland' in de huidige tijd nog ruimschoots aanwezig is. De vraag rijst dan ook of er een ander verhaal te vertellen is over de binnenvaart in de Tweede Wereldoorlog. De cijfers uit de tabel lijken dit te bevestigen.

In de eerder behandelde studie over de Nederlandse economie in de Tweede Wereldoorlog geeft Klemann in een hoofdstuk over de ontwikkelingen in de transportsector ook aandacht aan de binnenvaart. Zijn veelvuldig gebruik van archiefmateriaal geeft een nieuwe blik op de sector. Er is namelijk al voor de bezetting, in april 1940, een opleving in de binnenvaart. De perikelen rond mei betekenen een aanvankelijke terugslag, maar in juni zijn de waterwegen weer vrij en is er sprake van een opmerkelijk herstel. Er liggen hier twee oorzaken aan ten grondslag. Allereerst is er een inhaaleffect als gevolg van de stilstand na de Duitse inval, ten tweede een verschuiving

²⁶ Idem.

in de vervoersstromen. Klemann laat zien dat zowel het weg- als het treinverkeer gaandeweg gedurende de bezetting vrijwel volledig wegvalt. Hierdoor stijgt de vraag naar scheepsruimte. In 1941 is deze 34% hoger dan in 1938. De wachtlijsten op de beurs dalen eveneens van 11 dagen in juli 1939 naar 6,6 in juli 1940 en 3,7 in september 1940. De doorvoer naar Duitsland over de Rijn valt volgens Klemann vrijwel geheel weg, maar een deel van dit transport verplaatst zich naar Delfzijl, welke de rol van belangrijkste zeehaven van Rotterdam overneemt.²⁷ Terwijl de buitengaatscheepvaart dramatisch daalt, stijgt het transport over de binnenwateren dus sterk. De binnenvaart profiteert van de eerder beschreven periode van hoogconjunctuur die Nederland in de eerste twee oorlogsjaren kenmerkte. Ook hier komt dus de strekking naar voren dat de situatie in de binnenvaart in de eerste oorlogsjaren zo slecht nog niet was. Statistieken blijven echter problematisch, omdat een deel van het transport een militair doel heeft gediend en dus niet is opgenomen in de officiële statistieken van Lobith, Rotterdam en het CBS. Het beeld dat daardoor uit dergelijke bronnen naar voren komt, is in een zekere mate vertekend.

Dit is ook de strekking van een recent boek over de rol van de haven Rotterdam in de oorlogsjaren. Hieruit blijkt dat Rotterdam belangrijker is geweest dan tot nu door historici is aangenomen. De geallieerde blokkade op zee, van kracht vanaf 2 september 1939, zorgde ervoor dat de aanvoer van schepen op Rotterdam schrikbarend daalde. Over de gehele oorlog zullen slechts 3.218 koopvaardij schepen de havenstad aandoen. Ongeveer de helft hiervan (1.367) was geladen met ijzererts uit Zweden, bestemd voor de Duitse industrie in het Ruhrgebied. Na aflevering keerden de schepen terug naar Zweden met een lading steenkool of cokes.²⁸

Tot 1943 maken deze transporten deel uit van een soort van wisselwerking. Aan de ene kant had de Duitse industrie een sterke behoefte aan erts met een hoog ijzergehalte, daar de eigen mijnen enkel laagwaardig erts opleverden. Zweden was daarentegen voor steenkool sterk afhankelijk van de import en het wordt tijdens de geallieerde blokkade een handelspartner in Duitsland. De snelste transportroute van de ijzermijnen in het noorden van Zweden naar het Ruhrgebied was via Rotterdam en de Rijn. De toenemende geallieerde luchtaanvallen vanaf 1941 zorgden echter voor sterke verliezen van schepen. Het risico op schade of verlies van een schip werd op een gegeven moment zo groot dat de Zweedse verzekeringsmaatschappijen de premies sterk lieten stijgen. Voor veel schippers werden naast het risico ook de kosten te hoog. De

²⁷ Klemann, *Nederland 1938 – 1948*, 375-376.

²⁸ Baart, *Rotterdam oorlogshaven*, 43.

scheepvaartbewegingen richting Rotterdam daalden dan ook van 1534 in '41 naar 519 in 1943 en uiteindelijk 159 in '44.²⁹ Deze cijfers zijn afkomstig van de Kamer van Koophandel en omvatten niet de militaire schepen die Rotterdam aandeden. Helaas ontbreken hiervan de exacte cijfers; deze zijn waarschijnlijk tegen het einde van de oorlog door de Duitsers vernietigd. Het blijft speculeren hoeveel schepen Rotterdam in totaal binnen- en uitvoeren. Waarschijnlijk zijn het er enkele honderden geweest. Met het zeeverkeer daalt ook de werkgelegenheid in de havens aanzienlijk. Zijn er in 1938 nog 3.860 losse arbeiders, in 1941 is dat aantal geslonken tot slechts 350.³⁰ De aantallen vaste arbeiders geeft Baart niet.

Bij de Duitse voorbereidingen voor *Operation Seelöwe*, de invasie op Engeland, worden omstreeks september 1940 ongeveer 800 Nederlandse binnenvaartschepen geconfisqueerd en 'ontkopt'. Het betreft vooral kempenaars, sleepschepen van ongeveer 50 meter lang, waarbij onder meer de voorstevens wordt afgezaagd en in plaats daarvan een soort provisorische laadklep wordt gemonteerd. Hierdoor kan het schip gebruikt worden als landingsvaartuig. Daarnaast worden tientallen grote en kleine vrachtvaarders omgebouwd voor oorlogsdoeleinden. Later volgen meer dan 260 visserijschepen boven de 100 bruto-register-ton en 600 kleinere, plus enkele honderden vaartuigen van uiteenlopend kaliber, van sleepboten tot luxe jachten. Ook worden Duitse schepen omgebouwd in Nederlandse havens.³¹ Al in al overschaduwde, militair gezien, de scheepsbouwsector met maar liefst 800 nieuw gebouwde en 2.000 voor oorlogsdoeleinde aangepaste voertuigen, elke andere vorm van economische collaboratie in bezet Nederland".³²

Het meest recente werk over de Rijn- en binnenvaart in oorlogstijd, *Uit Nood Geboren* is geschreven door Harry de Groot, en in 2010 uitgegeven ter ere van het 75 jarig bestaan van de Nederlandse Particuliere Rijnvaart-Centrale. Door het analyseren van honderden notulen legt de Groot de geschiedenis van de N.P.R.C. vast. Het boek bevat diverse uitvoerige bestuursverslagen die tevens een blik werpen op de geschiedenis van de Rijnvaart en de binnenvaart. De meeste aandacht gaat uit naar organisatorische ontwikkelingen. Het uitbreken van de oorlog in Nederland betekent grote schade voor de binnenvaart. Honderden schepen worden vernield. Op 1 juli 1940 wordt daarom de Commissie Oorlogsschade Binnenvaart 1940 in het leven geroepen. Deze moet alle door oorlogshandelingen getroffen schepen registeren en de (later getaxeerde) schade

²⁹ Baart, *Rotterdam oorlogshaven*, 44.

³⁰ Baart, *Rotterdam oorlogshaven*, 35.

³¹ Baart, *Rotterdam oorlogshaven*, 33.

³² Baart, *Rotterdam oorlogshaven*, 35.

administreren. Omdat met het uitbreken van de oorlog ook geen kolen uit Engeland meer komen, worden de steenkolenmijnen in Limburg aangezet om hun productie op te voeren. De Nederlandse overheid charterde in juli 1940 300 schepen die in pendeldienst de steenkool moest vervoeren. Om in de pendeldienst te geraken moest je als schipper familie hebben die op de Rijnvaart zat, of kunnen aantonen dat je een bepaald aantal dagen in Duitsland gevaren had.³³ Op 22 juli wordt een nieuwe maatregel van kracht, welke bepaalt dat alle internationale particuliere bevrachtingen enkel door tussenkomst van het N.P.R.C. kunnen worden uitgevoerd. Sommige schippers slagen er echter in deze regel te omzeilen. Daar komt op 26 november 1940 verandering in, wanneer de N.P.R.C. een dwangorganisatie wordt. Iedere Rijnschipper is vanaf dat moment verplicht zich aan te sluiten, net zoals dat bij de Duitse zusterorganisatie al enige jaren was. Vanaf 1941 is het de beurt aan alle binnenlands varende sleepboten. Deze moeten zich verplicht aansluiten bij de N.P.R.C.³⁴

Ook de Groot legt in zijn hoofdstuk over de Tweede Wereldoorlog vooral de nadruk op de tegenslagen die de schipper teisterden. Persoonlijke verhalen vormen net zoals in Van Lange's *Binnenvaart in oorlogstijd* de hoofdmoot van het verhaal. Er is geen aandacht voor de sociaaleconomische positie van de schippers. Onduidelijk blijft of de schippers er in de oorlog financieel op voor- of achteruitgingen. Dat er in de eerste twee oorlogsjaren sprake was van een economische hoogconjunctuur dringt in de publicaties van zowel Van Lange als De Groot niet door.

Het verhaal over de rol van de N.P.R.C. tijdens de oorlog en de verplichte aanmelding van particuliere Rijnschippers bij deze organisatie, roept tevens vragen op. De Groot is onduidelijk over de precieze gevolgen van deze verplichting. Het valt niet uit te sluiten dat het combineren van alle kleine particuliere schippersorganisaties in één geheel, juist van positieve invloed is geweest op de sector ná de oorlog.

³³ H. de Groot, *“Uit nood geboren”: 75 jaar N.P.R.C.: Nederlandse Particuliere Rijnvaart-Centrale 1935-2010* (Alkmaar 2010) 46.

³⁴ De Groot, *Uit nood geboren*, 42-43.

Conclusie

In de geschiedschrijving over de Rijn- en binnenvaart in de Tweede Wereldoorlog valt een opmerkelijke continuïteit te bespeuren. Van een werkelijk debat is geen sprake. De nadruk ligt over het algemeen op de tegenslagen, waarmee de schipper te maken had. Het slachtofferschap staat hierbij veelal centraal. Persoonlijke verhalen over door de Duitsers gedwongen vaart, confiscaties of vernielingen van schepen domineren. Niet zelden zijn deze verhalen geromantiseerd. Er zou van samenwerking met de bezetter geen sprake zijn. Waaruit het werk van de schipper bestond; wat hij vervoerde, wordt vaak achterwege gelaten en onduidelijk blijft dan ook in wat voor sociaaleconomische situatie hij zich bevond. Dit kan te maken hebben met het feit dat het overgrote deel van de beschikbare secundaire bronnen in opdracht van schippersorganisaties is geschreven. Wellicht komt juist daarom een gekleurd beeld naar voren en worden slechts enkele, voor het publiek (de schippers) relevante zaken belicht. Verhalen over samenwerking met de Duitsers zijn schaars. Dit is begrijpelijk. Gedwongen vaart of niet, dit is niet iets waar je als schipper of bedrijf na de bevrijding prat op gaat.

In het algemeen wordt de Tweede Wereldoorlog gezien als een periode waarin de ontwikkeling van de sector stil lag. Klemann's constatering dat de Nederlandse economie zich in de eerste oorlogsjaren bevond in een hoogconjunctuur, roept de vraag op, wat dit betekent heeft voor de binnenvaart. Juist deze sector is als geen ander afhankelijk van economische ontwikkelingen. Een schipper heeft zich vaak flink in de schulden gestoken om een schip te kunnen aanschaffen. Daarom is het noodzakelijk om zo vaak mogelijk te varen. Bij een geringe vraag naar scheepsruimte, zoals ten tijde van de Grote Depressie, kan dit niet. Verladings- en bevrachters verlaagden dan scherp de prijzen waardoor schippers, met hun hoge hypotheek op hun schip, dat bovendien als woning diende, hun afhankelijkheid van het varen sterk merkten. In economisch slechte tijden voelen ze zich dan ook sterk in hun kernwaarden, vrijheid en onafhankelijkheid, bedreigd.³⁵ Bij een groeiende economie geldt het tegenovergestelde. Nu beleefde Nederland gedurende de eerste oorlogsjaren een periode van hoogconjunctuur, iets wat sinds de jaren twintig niet meer was voorgekomen. In combinatie met het feit dat circa een derde van de Nederlandse productie bestemd was voor Duitsland en de concurrentie van het spoor en de vrachtauto gaandeweg wegviel, zou dit betekenen dat de Rijn- en binnenvaart in deze jaren een

³⁵ J. Verrips, 'Nederlandse binnenschippers en het probleem van de solidariteit', *Sociologisch Tijdschrift*, jaargang 14, nummer 2 (1987).

periode van sterke economische groei gekend moest hebben.

Er wordt hier en daar gerefereerd aan ontwikkelingen, zoals de voorbereidingen van de Duitsers voor de invasie van Engeland, waarbij de Nederlandse scheepvaartwerven 800 militaire schepen bouwden voor de bezetter en 2000 binnenvaartschepen ombouwden tot landingsvaartuigen. Militair gezien was dit de grootste vorm economische collaboratie.³⁶ Toch komt in geen enkel boek over de binnenvaart in de Tweede Wereldoorlog ook maar iets wat refereert aan samenwerking met de Duitsers echt naar voren. Schrijvers als Van Lange beargumenteren dat maar weinig schippers voor de bezetter voeren en als ze dat deden, was dat enkel omdat ze gedwongen waren. Dit strookt echter met het feit dat juist in de eerste oorlogsjaren de economie groeide, niet in de laatste plaats door de Duitse orders.

Ook is er weinig informatie over de rol die de Duitsers hebben gespeeld in de reorganisatie van de Nederlandse binnenvaart. Dat de vele schippersorganisaties werden ontbonden en alle Rijnschippers en rederijen zich moesten aanmelden bij respectievelijk één schippersbond en één rederijenbond, moet grote gevolgen hebben gehad, ook voor de vaart ná de oorlog. De aanvankelijke grote verscheidenheid aan schippersorganisaties vóór de oorlog had namelijk grote nadelen. Er was geen gezamenlijke spreekbuis en commercieel gezien hadden hierdoor Nederlandse schippers het moeilijk vergeleken met hun wél georganiseerde Duitse collega's.

Al in al kan het gangbare beeld, dat de Tweede Wereldoorlog vooral een periode van stilstand in de ontwikkeling van de Nederlandse binnenscheepvaartsector zou zijn geweest, in twijfel worden getrokken. Een nieuwe studie over de ontwikkelingen in de Rijn- en binnenvaart in de Tweede Wereldoorlog is daarom gewenst. Wellicht kan deze een antwoord formuleren op de vraag wat de sociaaleconomische situatie was van de doorsnee Rijn- en binnenvaartschipper in oorlogstijd en welke ontwikkelingen zich hebben voortgedaan, die deze beïnvloedde.

³⁶ Baart, *Rotterdam oorlogshaven*, 35.

Hoofdstuk 3

1938 – 1940

Opmaat naar de oorlog

Inleiding

1938 staat tegenwoordig vooral bekend als het jaar waarin de oorlogsdreiging in West-Europa oplaaide door de agressieve Duitse expansiepolitiek. In maart van dat jaar werd Oostenrijk ingelijfd bij Duitsland. In september had Hitler een volgende stap in gedachten: de annexatie van Sudetenland, een regio in Tsjecho-Slowakije waar ongeveer 3 miljoen 'Volksduitsers' woonden. Om de Duitsers onder druk te zetten, begonnen Frankrijk en Groot-Brittannië met de mobilisatie van hun legers. De oorlogsdreiging die voortkwam uit de Sudeten crisis werd ternauwernood opgelost met het Verdrag van München van 30 september 1938. Hierin werd de Duitse annexatie van het Sudetenland door Frankrijk en Groot-Brittannië geaccepteerd. De Britse premier Chamberlain, die dacht dat de expansiedrift van Hitler nu wel gestild zou zijn, verklaarde dat de vrede in Europa was gegarandeerd. Niets bleek minder waar. Tsjecho-Slowakije hield op te bestaan nadat de Duitsers op 15 maart 1939 de rest van Tsjechië annexeerde en Slowakije de onafhankelijkheid uitriep.³⁷ Afgezien van het mislukte Franse Saaroffensief op 7 september 1939 bleef het op militair gebied in West-Europa echter stil tot de Duitse invasie van Nederland, België en Frankrijk op 10 mei 1940.

In dit hoofdstuk is gekozen voor de periode 1938 tot mei 1940. Deze jaren beslaan een periode waarin Nederland zich opmaakte voor de naderende oorlog. Oorlogshandelingen van zowel Nederland als Duitsland begonnen de binnenscheepvaart sterk te beïnvloeden. Als eindpunt is gekozen voor 9 mei 1940, de dag vóór de Duitse invasie van Nederland. Na deze datum was er al snel sprake van ingrijpende wijzigingen op zowat elk mogelijk gebied van de Nederlandse economie en dus van de binnenvaart.

In het midden van 1937 ontstond er in de Verenigde Staten een nieuwe economische depressie. Hoewel deze met een duur van twaalf maanden vrij kort was overtrof de intensiviteit zelfs de crisis van 1929-1930. Een aantal landen in Europa, waaronder het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en België werden ook getroffen. Voor Nederland ging het echter maar ten dele op.

³⁷ Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond Gedenkboek 1898 – 1948*, 111.

Hoewel in 1938 het BBP met 3,2% en het nationaal inkomen met 0,8% daalden, nam de consumptie en in het bijzonder de investeringen in vaste activa sterk toe. Aan het einde van het jaar was het tij gekeerd en begon de economie te groeien, hoewel er van echte bloei nog geen sprake was. In 1939 was er daarentegen een extreem snel economisch herstel. De groei van het BBP oversteeg in dat jaar dat van alle andere jaren in het Interbellum.³⁸ Van de situatie in de binnenscheepvaart in de periode 1938 - mei 1940 is echter weinig bekend. Een reden is wellicht dat er niet veel bronmateriaal voor handen is. De statistieken zijn vaak niet compleet en niet toereikend. Desondanks wordt in dit hoofdstuk geprobeerd een beeld te schetsen van de sociaaleconomische ontwikkelingen waarmee de Nederlandse binnenvaartschipper in deze periode te maken kreeg.

Wat vooraf ging (1930-1937)

In de crisisjaren van de jaren dertig kwam het structurele probleem van de binnenvaart, de overcapaciteit aan scheepsruimte, aan het licht. Deze was ontstaan in de jaren kort na de Eerste Wereldoorlog. In navolging van het Verdrag van Versailles moest Duitsland een groot deel van zijn Rijnvloot afstaan aan Frankrijk. Totdat de rederijen van de grote (staal)concerns hun scheepsruimte hadden aangevuld, werd er voor een aantal jaar gebruik gemaakt van particuliere (veelal Nederlandse) schepen. De periode van hoogconjunctuur die inzette rond 1922 zorgde ervoor dat er op grote schaal nieuwe en grotere schepen werden gebouwd. De banken wilden maar wat graag geld verstrekken voor nieuwbouw. De nieuwbouw aan schepen werd verder versterkt toen er in de zomer van 1926 in Engeland een mijnwerkersstaking uitbrak. De steenkolenmijnen in Duitsland en mindere mate Nederlands-Limburg moesten het ontstane gat in de steenkolenmijnen opvullen wat tot een grote stijging van het Rijnverkeer leidde. Een enorme nieuwbouwgolf van schepen was het gevolg. In de periode 1922-1930 werd de Nederlandse Rijnvloot in aantal verdubbeld door de nieuwbouw van 3.000 schepen (veelal sleepschepen) met een gezamenlijk laadvermogen van 2,4 miljoen ton.³⁹ Hoewel het binnenscheepvaartverkeer snel toenam, verliep de groei onevenwichtig. Vooral in de wilde vaart was er sprake van een grote overcapaciteit. In de Grote Depressie in de jaren dertig waren het vooral de kleinere schepen in

³⁸ Van Zanden en Griffiths, *Economische geschiedenis van Nederland*, 176, 178-180; CBS, *Tweehonderd jaar statistiek in tijdreeksen 1800-1999* (Voorburg/Heerlen 2001) 78.

³⁹ De Groot, *Uit nood geboren*, 9-11; Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 11.

de wilde vaart die voor lange tijd aan de kade kwamen te liggen. Diegene die wél nog vracht konden vinden, hadden echter ook te maken met moeilijkheden. Er was geen overheidstoezicht, omdat de overheid stelde dat de binnenvaart in zijn geheel bepaald moest worden door het toepassen van de vrije markt. Bij een teruglopend ladingaanbod hadden verladers en bevrachters de schepen voor het uitkiezen, wat ervoor zorgde dat de prijzen drastisch daalden.

De Nederlandse binnenvaart was in deze tijd sterk gefragmentariseerd. Volgens een ruwe schatting waren er in 1930 ongeveer 17.000 zelfstandige schippers. Slechts een kwart van hen was georganiseerd. Dit was een gevolg van de toenemende verzuiling. De oudste en grootste bond was in 1930 de Algemene Rijnschippersbond (A.R.S.B.) met ongeveer 1000 leden. Voor confessionele schippers waren er twee bonden: de Nederlandse Rooms-Katholieke Hanzebond van reders en schippers St. Nicolaas en de Nederlandse Protestants-Christelijke Schippersbond (N.P.C.S.B.), elk met een paar honderd leden. Meer socialistisch getinte schippers verenigden zich in de in 1929 opgerichte Nationale Schippersvereniging (N.S.V.), die in een jaar tijd groeide naar 1400 leden. Daarnaast zijn er vele kleinere bondjes, wat de binnenvaart een doolhof maakte van gescheiden organisaties en bijkomstige belangen.⁴⁰ De fragmentarisering en het schorten aan een grote overkoepelende organisatie zorgde ervoor dat binnenschippers in een economische zware tijd als deze geen vuist konden maken. De al lage vrachtprijzen konden zo verder dalen tot een punt dat schippers zelfs geld verloren op een vracht.

Uit berekeningen van de redersvereniging het Centraal Bureau voor de Rijn- en binnenvaart bleek duidelijk hoe erg de situatie op de Rijn was. De Nederlandse vloot op de Beneden-Rijn was in 1932 550.000 ton en op de Rijn als geheel circa 800.000 ton te groot om een rendabele exploitatie mogelijk te maken. Dit impliceert dat de vloot op een totaal van circa 4,8 miljoen ton in totaal ongeveer 17% te groot moet zijn geweest. Op 1 mei waren reeds 805 schepen met een totaal tonnage van 626.000 opgelegd, ongeveer 13% van de totale Rijnvloot. Schippers moesten weken wachten op een goede vracht en als er dan een andere, net aangekomen schipper de lading kreeg, leverde dit veel irritaties op met vechtpartijen tot gevolg. De situatie was zelfs zó nijpend, dat Van Lith, de Nederlandse consul te Duisburg-Ruhrort, stelde dat er nu echt iets moest gebeuren om een catastrofe te voorkomen. Onder schippers gingen reeds stemmen op om de Rijnvaart te ordenen en een minimum vrachtprijs in te stellen zoals dat was gebeurd in de Eerste Wereldoorlog. In juli en augustus vond internationaal overleg plaats tussen particuliere

⁴⁰ Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 12.

schippers en reders uit alle vijf Rijnlanden. Nederland kwam hier met een plan om een deel van de vloot met behulp van de regeringen op te leggen en de concurrentie verder te verminderen door het instellen van nacht- en zondagsrust. Dit was gunstig voor de particuliere Nederlandse schippers. In Duitsland lagen de zaken anders. Daar waren de schepen over het algemeen behorende bij een reder van een groot concern en deze wilden op ieder moment van de dag kunnen beschikken over transport. Het plan werd verworpen en een internationale overeenkomst was van de baan.⁴¹

Na maanden van vergaderen kwam de Nederlandse regering in november 1932 met een antwoord op de crisis in de binnenvaart. De 'Wet op de Evenredige Vrachtverdeling'⁴² moest ervoor zorgen dat op een aanvaardbare manier de beschikbare lading over de te grote vloot werd verdeeld. Op 5 mei 1933 werd de wet in werking gesteld. Er werden twintig bevrachtingscommissies met een secretariaat in het gehele land opgezet. Deze stonden onder toezicht van de Kamer van Koophandel en werden samengesteld uit vertegenwoordigers van verladers, bevrachters en schippers. Schippers van de wilde vaart konden voortaan enkel via tussenkomst van deze commissies worden bevracht. Dit geschiedde op schippersbeurzen, waarbij het principe gold dat wie het langst op lading had gewacht, het eerste moest worden bevracht, mits het schip geschikt was om de lading te vervoeren. Een vracht was gebonden aan minimum prijzen en een schipper mocht een lading niet weigeren. Iedere schipper kreeg een bevrachtingsboekje waarbij door de bevrachtingscommissie de bevrachtingsovereenkomst werd aangetekend.⁴³ De Wet E.V. had enkel betrekking op de wilde vaart en dat betekende dat de beurt-, Rijn-, tank, campagne- en eigenhandelsvaart uitgesloten waren van tussenkomst van de bevrachtingscommissies. Wel waren zij aan andere regels gebonden. De beurt-, tank- en campagneschipper kreeg een 'bewijs van ontheffing' van de schippersbeurzen, de eigenhandelschipper een 'verklaring' van ontheffing. Om te varen op de Rijn moest je als schipper in het bezit zijn van een Rijnschipperspatent. Hierop stond vermeldt het type schip (wél of geen aandrijving), het traject waarop de schipper bevoegd was te varen en de persoonlijke gegevens van de schipper.

De invoering van de Wet E.V. zorgde ervoor dat de balans tussen, enerzijds bevrachter en verlader en anderzijds de vervoerder, de schipper, grotendeels werd hersteld. Door

⁴¹ H.A..M. Klemann, *Tussen Reich en Empire* (Amsterdam 1990) 271-272.

⁴² Voortaan zal voor het gemak de Wet op de Evenredige Vrachtverdeling verkort worden tot de 'Wet E.V.'.

⁴³ Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 12-13; Klemann, *1938-1948*, 372-373.

minimumprijzen in te stellen werd de prijs van een vracht kunstmatig verhoogd met 20 tot 25% tot een redelijk niveau. Daarmee was echter nog niet het structurele probleem van de binnenvaart aangepakt, de overcapaciteit. Door deze waren de wachttijden nog altijd lang. Bij de bevrachtingscommissies werden uiteindelijk 18.352 schepen ingeschreven. 38% daarvan, 6986 schepen, werden om allerlei redenen vrijgesteld van tussenkomst van bevrachtingscommissies. Ongeveer 6200 schepen hiervan waren Rijnschepen. De Wet E.V. kon niet worden toegepast op de Rijn en haar zijtakken (Lek, Waal, Merwede, Nieuwe Waterweg etc.) daar deze in strijd was met de Akte van Mannheim van 1868 waarin het vrije karakter van de Rijn internationaal was vastgelegd. Het niet betrekken van de Rijnvloot in de Wet E.V. werd het 'Rijnvaartlek' genoemd.⁴⁴

Ook bij de vaart over de Rijn was er in deze tijd sprake van veranderingen, zij het van een andere inslag. Tijdens de grote economische depressie besloten de buurlanden van Nederland de eigen scheepvaart te ondersteunen. Concurrentievervalsende maatregelen gaven hun politiek steeds meer een autarkische inslag. Het principe van de vrije Rijn kwam daarmee in het geding. Onder de nazi's werd het binnenlands vervoer in Duitsland genationaliseerd. In 1933 werd op de beurs op Duisburg-Ruhrort – onder het motto 'Duitse goederen worden met Duitse schepen vervoerd' – een beurtlijst (*Meldestelle*) ingevoerd, waarvan de Nederlandse schippers werden uitgesloten.⁴⁵ Het Duitse voorrecht van eigen schepen op de Rijn en de sterke concurrentie van grote rederijen betekende voor veel Nederlandse Rijnschippers een grote terugval in werk. Het grote aantal van verschillende belangenorganisaties zorgde er voordat er geen sterke vuist kon worden gemaakt tegen de grote concurrenten.⁴⁶ Nazi-Duitsland was echter niet het enige land wat een autarkisch beleid voerde. Ook België nam een aantal wetten aan die de eigen havens en schippers moeten bevoordelen. Het goederenverkeer verplaatste zich daardoor steeds meer van Rotterdam naar haar naaste concurrenten, Antwerpen en de Eemshaven.

Met de verschuiving van het internationale goederenvervoer naar buitenlandse havens en de Duitse en Belgische bevoorrechtiging van eigen schippers kwam de positie van Nederlandse schippers, wier schepen de meerderheid vormden van de internationale Rijnvloot, onder druk te staan. Ondanks vele oproepen van belangenorganisaties bleef de Nederlandse regering passief ten

⁴⁴ Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 13;
http://www.lvbhb.nl/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=604:de-wilde-vaart-1890-1940&catid=111:geschiedenis-binnenscheepvaart&Itemid=138 (22-6-2012)

⁴⁵ Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 20.

⁴⁶ De Groot, *Uit nood geboren*, 13-15.

opzichte van de Rijnvaart. Overheidsingrijpen was volgens de regering uit den boze daar de binnenvaart een vrije marktwerking kende. Dit had onbedoeld tot gevolg dat de gefragmenteerde schipperswereld na decennia van elkaar tegenwerken simpelweg niet meer om samenwerking heen kon. Gesprekken tussen drie van de grootste schippersorganisaties, de Algemeene Rijnschippers Bond, de Internationale Schippersvereniging en de Roomsche Katholieke Hanzebond, leverde uiteindelijk in 1935 de oprichting op van de Nederlandsche Particuliere Rijnvaart-Centrale (N.P.R.C.). In hetzelfde jaar werd deze nog verder versterkt met het toetreden van de Nederlandsche Vereniging van Reders en de Nederlandsche Protestants Christelijke Schippersbond. Als overkoepelende belangenbehartiger voor de particuliere binnenvaart probeerde de N.P.R.C. invloed uit te oefenen op de overheid door naast sociale en culturele ook economische belangen aan te kaarten. Ter navolging van de E.V. werd er voor de Rijnvaart een beurtlijst opgezet en uitgebreid. Om de beschikbare vracht om een zo'n eerlijk mogelijke manier onder de schippers te verdelen, werden verladers en bevrachters verzocht zoveel mogelijk lading op de beurtlijst te zetten, die vervolgens op 'toer' aan de ingeschreven schippers werden toegewezen. Bij de binnenlandse beursbevrachting werden de reizen eerst opgelezen en vervolgens afgeroepen, waarna er op een reis naar keuze kon worden genummerd. Hier gold dat het langst ingeschreven schip de eerst passende reis kreeg toebedeeld, die de schipper vervolgens niet kon weigeren.⁴⁷ Naast het feit dat de bevrachting voortaan eerlijker werd verdeeld was hiermee ook in een zekere mate de macht van de verladers en bevrachters ingeperkt. De N.P.R.C. groeide gestaag in omvang, van 400 leden in 1935 tot ongeveer 2000 in eind 1939.⁴⁸ Dit betekende dat bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog een derde van de Nederlandse Rijnschippers lid was van de N.P.R.C..

De problemen waren daarmee nog niet opgelost. De Duitsers bleven hun eigen schippers en schepen bevoordelen. In 1936 verklaarde Duitsland zich niet langer gebonden te achten aan de Akte van Mannheim. De Rijn verloor definitief haar status als vrije internationale rivier. De situatie voor de Nederlandse schippers verslechterde daarmee verder. Zij werden bij het vervoer van Duitse goederen nagenoeg volkomen uitgesloten. Zo werd men voor 95% uitgesloten van het kolenvervoer van Duisburg-Ruhrort naar de Boven Rijn, uitgesloten voor een belangrijk deel van het kolenvervoer naar Rotterdam (een Nederlands schip mocht bij gelijke aanmelding met een

⁴⁷ De Groot, *Uit nood geboren*, 24-25.

⁴⁸ Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 21.

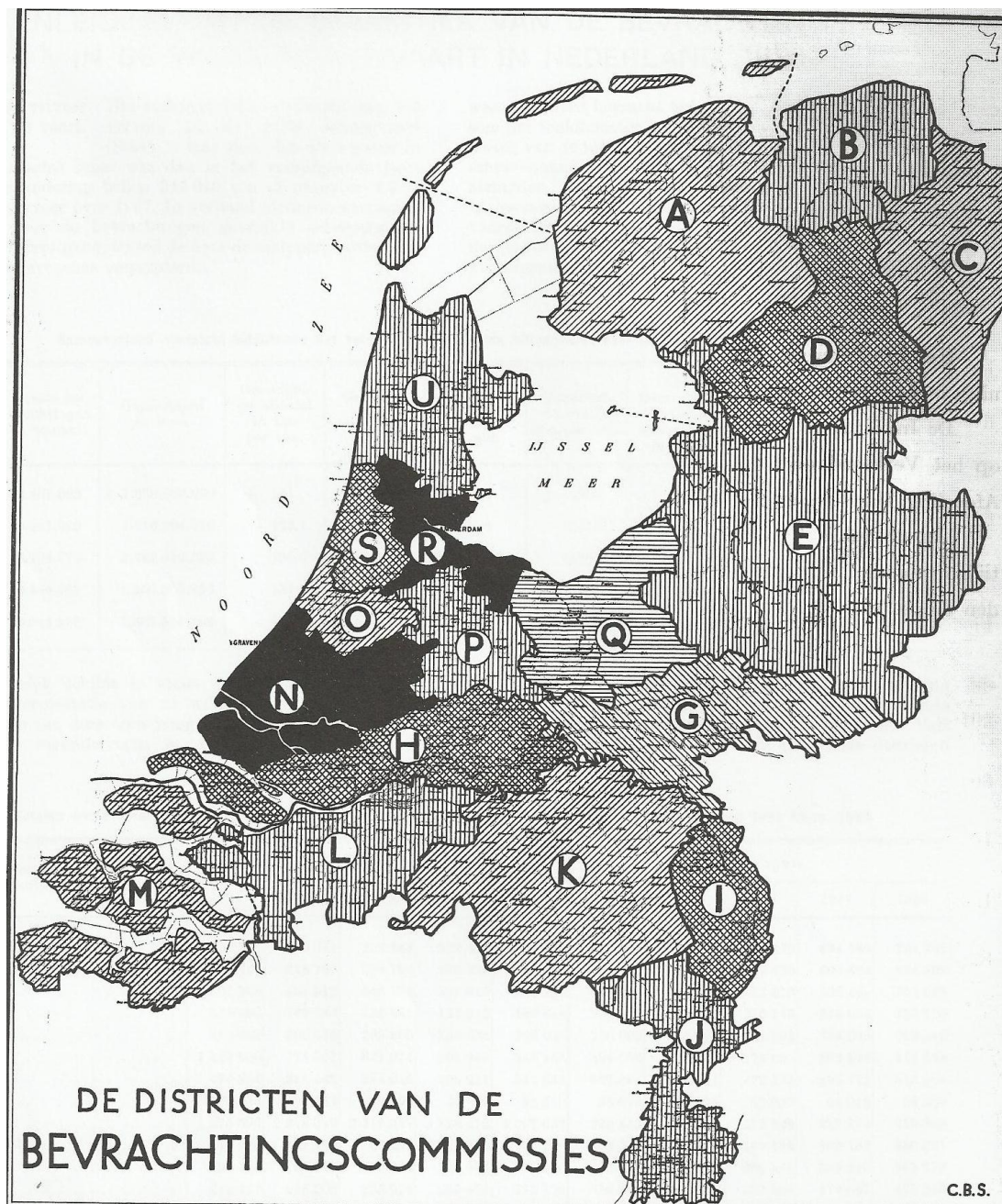
Duits schip pas 5 dagen later worden bevracht), uitgesloten van het vervoer van Duits regeringsgraan et cetera. Ook België voerde zulke autarkische maatregelen door. Zo werden Nederlandse schippers uitgesloten van het graanvervoer van Nederland naar België en van transporten van België naar bestemmingen aan de Rijn.⁴⁹

Het einde van de 'Vrije Rijn' betekende niet het einde van werk voor Nederlandse schippers in Duitsland. De Rijnvaart profiteerde van de sterk aantrekkende Duitse oorlogseconomie. De aanleg van *Autobahnen* en nieuwe verdedigingslinies als de *Siegfriedlinie*, evenals de import voor zogenaamd 'regeringsgraan' en andere zaken leverde rond 1937 veel werk op. Dat er in deze tijd weer langzaam sprake was van de groeiende Nederlandse economie was puur het gevolg van de geografische positie. De stijgende tendens van de havens en doorvoer is daarmee puur een gevolg van de economische groei in Duitsland. De bevrachtingen in Rotterdam stegen daardoor aanzienlijk. Daarmee was het echter nog niet gedaan met de problemen voor de Nederlandse Rijnvloot. De economische groei was nog altijd te klein om de malaise om te doen slaan in bloei. De Nederlandse Rijnvloot was een derde te groot, waardoor vooral de kleinere particuliere schippers het nog erg moeilijk hadden. Ze verkregen bovendien enkel werk wanneer de Duitse rederijen niet over genoeg laadruimte beschikten. De toestand van de binnenvaart was over het geheel van 1937 gunstiger dan die van voorgaande jaren. In het bijzonder was er veel vraag naar schepen van meer dan +- 500 ton. Kleinere schepen profiteerden minder van het toegenomen aanbod van lading. De grote overcapaciteit aan deze schepen zorgden ervoor dat wachttijden lang waren. In het noorden van het land was de situatie nog slechter. Het aanbod van schepen overtrof daar het hele jaar de vraag zodat wachttijden stelselmatig lang bleven.⁵⁰

⁴⁹ Idem, 20-21; De Groot, *Uit nood geboren*, 29.

⁵⁰ De Groot, *Uit nood geboren*, 29; Klemann, *Tussen Reich en Empire*, 284-285, 288.

Afbeelding 3.1 De negentien bevrachtingscommissies



- | | |
|--|---|
| A. <i>Leeuwarden</i> : Friesland. | K. <i>'s-Hertogenbosch</i> : 's-Hertogenbosch en omstreken, O. Noord-Brabant, Tilburg en omstreken, Langstraat O. deel. |
| B. <i>Groningen</i> : Groningen. | L. <i>Breda</i> : Langstraat, W. deel, W. Noord-Brabant. |
| C. <i>Veendam</i> : Veenkoloniën, O. deel van Drente. | M. <i>Terneuzen</i> : Zeeuwsch-Vlaanderen, Zeeuwsche eilanden. |
| D. <i>Meppel</i> : Overig deel van Drente. | N. <i>Rotterdam</i> : Rotterdam, Beneden-Maas, Delft en omstreken 's-Gravenhage, Gouda en omstreken. |
| E. <i>Zwolle</i> : N. deel van Overijssel, Twente, Salland. | O. <i>Leiden</i> : Rijnland. |
| G. <i>Nijmegen</i> : Arnhem en omstreken, Maas en Waal, Neder-Betuwe O. deel. | P. <i>Utrecht</i> : Utrecht. |
| H. <i>Dordrecht</i> : Neder-Betuwe W. deel, Dordrecht. | Q. <i>Amersfoort</i> : Geldersche Vallei. |
| I. <i>Venlo</i> : N. Limburg. | R. <i>Amsterdam</i> : Gooiland, Amsterdam, Zaanland. |
| J. <i>Maastricht</i> : Midden-Limburg, Z. Limburgsche Mijnstreek, Maastricht en omstreken. | S. <i>Haarlem</i> : Haarlem en omstreken. |
| | U. <i>Alkmaar</i> : Hollands Noorderkwartier, West-Friesland. |

Bron: CBS, *Statistiek van de bevrachtingen en van de wachttijden in de wilde binnenvaart in Nederland 1938* ('s-Gravenhage 1939) 4.

In 1938 waren er in Nederland negentien bevrachtingscommissies in de wilde vaart (zie afbeelding 2.1.). Elke commissie regelde het goederenverkeer in het bijbehorende district. Vanaf 1934 werden statistieken van het vervoer bijgehouden. Daar de Rijnvaart vanwege haar internationale karakter niet onder de Wet van de Evenredige Vrachtverdeling viel, werd deze apart bijgehouden door het aantal schepen te tellen dat de grens met Lobith van en naar Duitsland overstak. Deze statistieken werden vervolgens doorgestuurd naar het CBS. Een analyse van deze statistieken gecombineerd met overig bronmateriaal schept een beeld van de ontwikkelingen van de Nederlandse binnenscheepvaart vanaf 1938.

Januari – maart 1938

In verband met de toenemende internationale politieke spanningen werd al in 1936 het Rijkbureau voor de (Voorbereiding van) de Voedselvoorziening in Oorlogstijd (R.B.V.V.O.) opgericht. De overheid beseftte dat wanneer Nederland neutraal wilde blijven, het zich goed moest voorbereiden op een lange tijd van zelfvoorziening. Lessen werden getrokken uit de situatie in de Eerste Wereldoorlog waarin Nederland te kampen kreeg met voedselschaarste.⁵¹ In de loop van 1938 zou daarom het aanleggen van voedsel- en grondstoffenvoorraden evenals de bouw van verdedigingswerken prioriteit krijgen.

Vanwege ijsvorming was het goederenverkeer door de wilde vaart laag. De vraag naar scheepsruimte op de bevrachtingsbeurzen daalde. In het noorden was de situatie het ergst. Daar werd het verkeer over de waterwegen ernstig belemmerd. Wachttijden voor bevrachting waren dan ook lang. Vooral kleine schepen hadden te kampen met de grote overcapaciteit aan scheepsruimte waardoor de wachttijden lang bleven. Grotere schepen van minimaal 500 ton hadden in verband met de aanleg van wegen of waterbouwkundige werken meer werk. Precieze cijfers over de omgang van het goederenverkeer in de binnenvaart en Rijnvaart zijn er echter niet, al blijkt uit gegevens van het CBS dat de situatie in de binnenscheepvaart in het eerste kwartaal van 1938 zeer ongunstig was.⁵² Dit was een gevolg van een algemene conjuncturele terugslag die Nederland trof vanaf de loop van 1937.

⁵¹ Klemann, *Nederland 1938-1948*, 42-43.

⁵² CBS, *Maandschriften 1938* ('s-Gravenhage 1938), I, 575-577.

April – juni 1938

De situatie in het tweede kwartaal van 1938 was in veel opzichten een herhaling van de gebeurtenissen in het eerste kwartaal. Er was opnieuw een daling van het verkeer van de wilde vaart vergeleken met hetzelfde kwartaal een jaar ervoor. De vraag naar scheepsruimte daalde aanzienlijk en de wachttijden voor de bij de beurzen ingeschreven schepen waren lang. Vooral de vaart in de noordelijke provincies had te kampen met een geringe vraag waardoor veel schepen stillagen. Dit was een gevolg van de korte maar hevige economische crisis die Nederland in 1937 en het eerste halfjaar 1938 trof. De crisis had ook haar nasleep op de doorvoer van goederen naar Duitsland. Deze werd verder bemoeilijkt door de toegenomen oorlogsspanningen als gevolg van de Duitse annexatie van Oostenrijk op 13 maart.⁵³ Net zoals bij het eerste kwartaal zijn er echter helaas geen cijfers beschikbaar over de precieze omgang van het goederenverkeer in het tweede kwartaal.

Juli – september 1938

In het derde kwartaal was de crisis voorbij. De binnenscheepvaart had echter nog steeds last van de nasleep van de depressie. De vraag naar scheepsruimte woog niet op tegenover het aanbod, waarvoor kleine schepen, die het merendeel van de vloot vormden, veel stil kwamen te liggen. De wilde vaart was in deze periode steeds meer toegeëigend op het vervoer van bouwstoffen als natuursteen en aarde voor de bouw van belangrijke militaire objecten.⁵⁴ Als reactie op de toegenomen oorlogsspanningen besloot de Nederlandse overheid in september haar verouderde verdedigingswerken te versterken. Daarvoor werden een groot aantal kempenaars gevorderd die werden gebruikt om grond- en bouwstoffen te transporteren voor de bouw van een groot aantal bunkers langs te grote rivieren.⁵⁵ Sleepschepen, veelal kempenaars, vervoerden het merendeel van het zand en het grind nodig voor de bunkers. Dat er behoorlijk veel gevaren moest zijn, valt te zien aan de aantallen bunkers dat is gebouwd. Alleen al langs de Maas en het Maas-Waalkanaal verrezen er 400 stuks.⁵⁶ De kleinere schepen, welke het merendeel van de wilde vaart vormden, profiteerden echter niet van dit toenemende transport. Voor deze schepen bleef de vraag naar

⁵³ CBS, *Maandschriften 1938* ('s-Gravenhage 1939), II, 1088-1089.

⁵⁴ CBS, *Statistiek van de bevrachtingen en van de wachttijden in de wilde binnenvaart in Nederland 1938* ('s-Gravenhage 1939) 6-7.

⁵⁵ Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond Gedenkboek 1898 – 1948*, 111.

⁵⁶ Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 23.

ruimte gering tegenover het aanbod.⁵⁷

De vaart over de Rijn was in het derde kwartaal aanzienlijk drukker geworden. In de maand augustus werd een zeer hoog peil behaald van 4,9 miljoen ton aan goederen. Ondanks de oorlogsspanningen groeide de doorvoer van goederen sterk als gevolg van de op volle toeren draaiende Duitse oorlogseconomie. Hierdoor werden grotere schepen, die voorheen als pakhuisruimte dienden, grotendeels onttrokken aan de binnenlandse vaart. Binnenvaartschepen van middelgrote (100-500 ton) hadden daardoor te maken met een gunstigere toestand.⁵⁸

Oktober – december 1938

Als gevolg van de campagnevaart (van aardappelen en suikerbieten) in de herfstperiode was er sprake van een opleving in de laatste maanden van 1938. Bevrachtingscommissies hadden zelfs te maken met een tekort aan scheepsruimte, iets wat in geen jaren was voorgekomen. Afgezien van de gebruikelijke najaar- en wintertoeslagen bleven vrachtprijzen op het vastgestelde peil. In Rotterdam was het topdrukte. De toestand was in het laatste kwartaal voor schippers iets verbeterd.⁵⁹ Dit was het gevolg van overheidsmaatregelen. De bouw van bunkers langs de grote rivieren ging nog altijd door.⁶⁰

Het goederenverkeer over de Rijnvaart daalde in het derde kwartaal aanzienlijk. Het Verdrag van München zorgde voor een afname van de oorlogsdreiging, waardoor veel schippers weer bereid om naar Duitsland te gaan, waar de vraag naar scheepsruimte in het Ruhrgebied enorm was.⁶¹ Mogelijk werd zo een aanzienlijk deel van de Nederlandse Rijnvloot onttrokken.

Januari – maart 1939

In januari 1939 kwamen cijfers naar buiten over de samenstelling van de totale vloot van binnenvaartschepen. Er namen in totaal 19.000 schepen deel aan de binnenscheepvaart. Het grootste deel (4.520 of 23,8%) was bestaande uit aken en kanen. Deze besloegen in 1938 28,3% van het aantal bevrachte schepen. Een aak of kaan was overigens een breed begrip. Een aak kon een visserschip, een klein binnenwaterschip of een grote Rijnaak zijn. Met 20% en 3.707 stuks was tweede grootste groep schepen de motorschepen. Deze bevonden zich het meeste op en rond

⁵⁷ CBS, *Maandschriften 1938*, II, 1658.

⁵⁸ Idem.

⁵⁹ CBS, *Maandschriften 1938*, I, 575-577.

⁶⁰ Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond Gedenkboek 1898 – 1948*, 111.

⁶¹ De Groot, *Uit nood geboren*, 35.

de grote rivieren, in het bijzonder de Rijn. Alleen in de districten van de zeehavens Rotterdam en Amsterdam en de regio waar steenkolen vandaan kwamen, Maastricht, kwamen verzendingen van partijen boven de 300 ton voor.⁶²

Vergeleken met dezelfde periode in het jaar 1938, was de situatie in eerste kwartaal van 1939 voor de binnenscheepvaart iets gunstiger. In de havens van Rotterdam en Amsterdam was het iets drukker dan normaal als gevolg van het op het laatste moment aanleggen van voorraden voor de vorstperiode. In februari lag het transport als gevolg van de intredende vorst echter geruime tijd stil. In maart verbeterde de vaart lichtelijk maar de situatie was nog altijd verre van optimaal, zowel voor kleine als voor grote schepen. De ongunstige situatie in de Rijnvaart die ontstaan was in het derde kwartaal van 1938 was nog steeds niet verbeterd in verband met de aanhoudende oorlogsspanningen.⁶³

April – juni 1939

Na de vorstperiode werden enkele transporten met betrekking tot het aanleggen van voorraden hervat. Vooral op de routes rond de Vesting Holland vond hierdoor een tijdelijke kleine opleving van het goederenvervoer plaats. Daar vooral grotere schepen werden ingezet, was de situatie voor schippers van kleinere schepen nog ongunstig hoewel beter dan in dezelfde periode van het voorgaande jaar. In het noorden van Nederland was er eindelijk iets meer aanbod van vracht waardoor minder schepen stillagen en wachttijden verkort werden. In de Rijnvaart was de situatie over het algemeen iets beter dan in het voorgaande jaar. Er was echter nog altijd weinig aanvoer van en nog minder doorvoer naar het buitenland. Wachttijden waren daarom lang.⁶⁴

Juli – september 1939

De wilde vaart toonde in het derde kwartaal een groei van 11% ten opzichte van dezelfde periode in 1938. De situatie was echter nog altijd ongunstig. Met de kans op een oorlog in augustus of september 1939 waren steeds minder schippers bereid om in de grensgebieden of ook maar in Duitsland te varen. Het Rijnverkeer begon in het derde kwartaal geleidelijk af te nemen, met de grootste daling in september. Na de Duitse inval in Polen en de daarop volgende Engelse en Franse oorlogsverklaring aan Duitsland kwam er een geallieerde zeeblokkade tot stand waardoor

⁶² CBS, *Statistiek van de bevrachtingen en van de wachttijden in de wilde binnenvaart in Nederland 1938*, 8.

⁶³ CBS, *Maandschriften 1939* ('s-Gravenhage 1939), I, 669.

⁶⁴ CBS, *Maandschriften 1939* ('s-Gravenhage 1940), II, 1188, 1193.

het zeeverkeer op de havens Rotterdam en Amsterdam bijna volkomen stil kwam te liggen.

In navolging van de Fransen en Britten werd het Nederlandse leger volledig gemobiliseerd waardoor een groot aantal schippers onder de wapenen werd geroepen en hun schip moest verlaten.⁶⁵ Daar bleef het niet bij. Op 7 september kwam een nieuwe noodmaatregel van kracht, de ‘Wet Gebruik Vervoersmiddelen’ (W.G.V.), die de minister van Waterstaat de bevoegdheid gaf in geval van oorlog, oorlogsgevaar of andere buitengewone omstandigheden, binnenschepen in belang van de volkshuishouding een vervoerplicht op te leggen. Tal van binnenvaartschepen werden hierna voor allerlei doeleinden gevorderd. Over het algemeen betrof het kempenaars en sleepboten. Schippers moesten zich met hun schip verplicht melden bij de Rijnvaartuigendienst, waarna werd gekeken waarvoor het betreffende schip gebruikt kon worden.⁶⁶ Het merendeel van de gevorderde sleepschepen werd gebruikt voor het vervoeren van militair materiaal. Een aantal motorschepen diende als bewakingsvoertuig op het IJsselmeer. Twaalf kempenaars werden omgebouwd tot hospitaalschip. Andere schepen deden dienst als drijvende munitieopslagplaatsen of als zinkschepen, waarbij het schip gecontroleerd op een strategische plek tot zinken werd gebracht om de vijandelijke opmars te belemmeren. Bovendien werd een groot aantal sleepschepen paraat gezet om in geval van oorlog mensen te kunnen evacueren.⁶⁷

Oktober – december 1939

Het goederenverkeer in de wilde vaart was in het laatste kwartaal van 1939 een derde minder dan in hetzelfde kwartaal van 1938. De daling kan voor een deel worden toegeschreven aan de toenemende vorderingen van binnenschepen en de volledige mobilisatie waardoor een groot aantal schippers in de dienstplicht vielen. Schippers die van deze ontwikkelingen uitgezonderd waren, hadden desondanks last van de oorlogsdreiging. De vaart werd vaak stilgelegd. Als reactie op de melding van grote Duitse troepenconcentraties aan de Limburgse grens werden op last van het Nederlandse leger alle schepen uit het Maasgebied, het Maas-Waalkanaal en de Gelderse IJssel uit voorzorg verwijderd. In verband met mogelijke onderwaterzettingen werd het Merwedekanaal voor alle scheepvaart gesloten. Toen in december de oorlogsdreiging weer

⁶⁵ Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond Gedenkboek 1898 – 1948*, 111.

⁶⁶ Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond Gedenkboek 1898 – 1948*, 111.

⁶⁷ Hans Jehee, ‘Vorderingen en teruggave binnenvaartschepen in WOII’, ‘Vorderingen en teruggave binnenvaartschepen in WOII’. In: Vereniging de Binnenvaart, *Binnenvaart in W.O. II* (Rotterdam 1995) 16.

afnam, werd de vaart geleidelijk aan hervat.⁶⁸ Er was vergeleken met de vorige kwartalen van het jaar een lichte stijging van het goederenverkeer. Deze werd naast de campagnevaart en de vorming van voorwaarden verder veroorzaakt door militaire vorderen van treinen en auto's, waardoor verscheperen van goederen gebruik moesten maken van binnenschepen.⁶⁹

Januari – maart 1940

De binnenscheepvaartsector werd in de eerste twee maanden van 1940 opgeschrikt door een lange en strenge vorstperiode. Het goederenverkeer daalde in deze maanden naar een peil van respectievelijk 24% en 31% van dezelfde maanden in 1939. In de tweede helft zette de dooi in, waardoor de rivieren en kanalen geleidelijk aan weer ijsvrij werden. Het vervoer herstelde zich in maart sterk met een stijging van 25% ten opzichte van dezelfde maand een jaar ervoor. In de wilde vaart waren het opnieuw de middelgrote schepen (200-500 ton) die profiteerden. Schepen met een kleinere inhoud hadden nog altijd te maken met een grote overcapaciteit die de sector al jarenlang teisterde.⁷⁰

Na een voor de Rijnvaart redelijke maand januari, daalde ook het vervoer op de Rijn in februari en maart sterk. De strenge vorst had tot gevolg dat de vaart van en naar Limburg stil was komen te liggen. De spoorwegen moesten daardoor het transport van steenkolen zoveel mogelijk overnemen. Rijnschepen hadden daardoor te maken zeer lange wachttijden. Door het wegvallen van het transitoverkeer als gevolg van de geallieerde zeeblokkade maakte de haven van Rotterdam een grote terugslag door. Het weinige verkeer dat nog voor handen was, stond vrijwel geheel in dienst van militaire aangelegenheden.⁷¹

April – 9 mei 1940

Toen in april 1940 bekend werd dat de Duitsers Noorwegen waren binnengevallen, werd de vaart naar Limburg gesloten, evenals de vaart over het Merwedekanaal.⁷² Schepen uit deze regio's werden verplaatst naar veiliger geachte plaatsen. De wilde vaart was echter in staat het herstel dat in de vorige maand had plaatsgevonden, vast te houden. Vergeleken met april 1939 was er vooral

⁶⁸ Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond Gedenkboek 1898 – 1948*, 111.

⁶⁹ C.A.M.C. Van Kasteel, *De binnenscheepvaart in 1940* (Amsterdam 1941) 9.

⁷⁰ CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland 1940* ('s-Gravenhage 1940) K342, C.A.M.C. Van Kasteel, *De binnenscheepvaart in 1940*, 9.

⁷¹ Idem.

⁷² Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond Gedenkboek 1898 – 1948*, 111.

een forse stijging van het verkeer van zogenaamd regeringsgraan (+76%), aarde, zand en grind (+46%) en in mindere mate bouwmaterialen (+22%), allen voor militaire doeleinden.⁷³ Toen de oorlog begin mei steeds reëler werd, zakte het vervoer ook in de wilde vaart sterk in. Het beeld in de Rijnvaart was nagenoeg gelijk. April betekende een voortzetting van het lage peil van maart. Er vertrokken echter nog steeds schepen naar Duitsland, hoewel het aantal klein was. In april was het goederenvervoer over de grens bij Lobith slechts 18% van april 1939, in mei zelfs een schamele 8%.⁷⁴

Grootte en samenstelling binnenscheepvaartvloot

Cijfers van 9 mei 1940 laten zien dat de totale Nederlandse binnenscheepvaartvloot met meer dan duizend schepen was uitgebreid sinds de vorige telling in januari 1939. Waarschijnlijk hadden enkele kleine kustvaarders de zee verlaten om hun geluk te beproeven op de binnenwateren. Het aantal motorboten steeg namelijk aanzienlijk ten opzichte van januari 1939, van 3.707 naar 6.510 (zie tabel 1.1). Onduidelijk is waar deze stijging van 76% vandaan kwam, aangezien in verhouding de totale vloot met ‘slechts’ duizend schepen toenam.

Tabel 3.1 Nederlandse binnenscheepvaartvloot op 9 mei 1940

Type schepen	Aantal	Tonnage
Motorschepen	6.510	710.751
Zeilschepen	3.328	264.541
Sleepschepen	7.690	3.186.604
Stoomschepen	282	43.215
Zeil-motorschepen	119	11.867
Opduwers	1.619	146.282
Zijschroefschepen	528	91.409
Totaal	20.076	4.454.899

Bron: Archief Jac J. Baart, Marine Inlichtingen Dienst (M.A.R.I.D.) *Binnenscheepvaart*. 42 W. rapport betr. *Binnenscheepvaart* (april 1945) 1.

⁷³ CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland 1940*, 154-155.

⁷⁴ CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland 1940*, 130.

Tabel 3.2 Nederlandse binnenscheepvaartvloot per meest voorkomend type op 9 mei 1940

Type schepen	Aantal	Tonnage
Kempenaren	1.111	587.669
Rivier en kanaalschepen	2.703	2.013.262
Spitsen	710	249.186
Tankschepen	379	121.026
Tjalkschepen	4.191	299.921
Dek- en zolderschuiten	1.386	93.664
Elevatorbakken, baggeraken	919	207.120
Overige schepen	8.677	883.048
Totaal	20.076	4.454.899

Bron: Archief Jac J. Baart, Marine Inlichtingen Dienst (M.A.R.I.D.) *Binnenscheepvaart. 42 W. rapport betr. Binnenscheepvaart* (april 1945) 1; eigen berekeningen.

Van deze schepen hadden 10.140 schepen een inhoud van slechts 1 tot 100 ton. 9217 schepen varieerden van 100 tot 1000 ton en 719 schepen hadden een inhoud van meer dan 1000 ton.⁷⁵ De laatste betroffen de grote Rijnsleepschepen (of Rijnaken) en in mindere mate de krachtige radarstoomsleepboten.

⁷⁵ Archief Jac J. Baart, Marine Inlichtingen Dienst (M.A.R.I.D.) *Binnenscheepvaart. 42 W. rapport betr. Binnenscheepvaart* (april 1945) 1.

Conclusies

Dat er aan het einde van de jaren dertig weer langzaam sprake was van economische groei, is volgens Klemann slechts te danken aan de geografische positie van Nederland. De stijgende tendens van de havens en doorvoer was daarmee puur een gevolg van de economische groei in Duitsland.⁷⁶

Tabel 3.3 *Totale goederenvervoer stroomop- en afwaarts op de Rijn langs Lobith 1938-1940 (in 1000 ton)*

	1938	1939	1940
Januari			694
Februari			85
Maart			1081
April		5994	1067
Mei		6548	569
Juni		6831	
Juli		1949	
Augustus		4950	
September		1976	
Oktober		1637	
November		1537	
December		1074	
Totaal	54601	42068	8191
Indexcijfer (1938 = 100)	100	77	15

Bronnen: CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland 1940* ('s-Gravenhage 1940), 3, 130, 140, 154, 164, 166, 171, 200, 231, 267, 316; eigen berekeningen.

Helaas zijn er van de afzonderlijke maanden in 1938 geen gegevens over het goederenverkeer in de Rijnvaart beschikbaar. Desondanks laat het overige bronmateriaal zien dat er hoewel er in 1938 weliswaar een opleving in het goederentransport over de Rijn gaande was, nog niet gesproken worden van een echte bloei. Daarvoor werd de vaart nog te veel opgehouden door de toenemende oorlogsspanningen, de aanhoudende handelsbelemmeringen, het streven naar autarkie en het verstrekken van subsidies door Belgische en Duitse overheden om de eigen vloot te stimuleren.

⁷⁶ Klemann, *Tussen Reich en Empire*, 288.

1939 bracht met de oorlog een geleidelijke algemene terugval. Het totale goederenverkeer viel onder meer door de opnieuw stijgende oorlogsspanningen met 23% terug tot 42.068.000 ton. Oefeningen van de Wehrmacht in de grensstreken zorgden ervoor dat de vaart in deze regio's regelmatig uit voorzorg stil werd gelegd. Door de geallieerde zeeblokkade, die op 3 september 1939 van kracht werd, daalde het scheepvaartverkeer op de zeehavens drastisch, waardoor ook het goederenverkeer over de Rijn sterk afnam. Toch kwam daarmee de vaart naar Duitsland niet stil te liggen. Ondanks dat Nederland neutraal probeerde te zijn, bleven er net als in de Eerste Wereldoorlog nog schepen van en naar Duitsland varen, zij het in kleine aantallen.

Tabel 3.4 Over rivieren en kanalen binnengekomen en vertrokken schepen (inclusief sleepboten) 1939-1940 (laadvermogen in 1000 ton)

Tijdvakken	Geladen schepen	Geladen en lege schepen samen			
		Totaal	Waarvan over de Duitse grens	Waarvan over de Belgische grens	
				Limburg	Zeeland
1	2	3	4	5	6
1 ^e kwartaal 1939	23000	28817	18737	10081	
2 ^e kwartaal 1939	23147	29911	19409	2663	7839
3 ^e kwartaal 1939	19381	25929	16746	9182	
4 ^e kwartaal 1939	9306	15530	8952	1602	4976
1 ^e kwartaal 1940	4194	6576	3415	705	2456
2 ^e kwartaal 1940	3732	6295	3625	2670	

Bron: CBS, *Maandschriften 1941 (Geheim) Bijlagen* ('s-Gravenhage 1941), K343; *Maandschriften 1942 (Geheim) Bijlagen*, K160, K251, K66.

Zoals tabel 1.4 laat zien daalde het aantal over rivieren en kanalen binnengekomen en vertrokken schepen schrikbarend. In het eerste kwartaal van 1940 werd slechts 23% van het aantal van het eerste kwartaal van 1939 gehaald. Al vóór de oorlogshandelingen was de vaart over de rivieren en kanalen sterk teruggelopen. Oorlogsspanningen lagen hieraan ten grondslag. Dat de vaart naar Limburg tevens daalde was een gevolg van het feit dat het Nederlands leger de vaart van en naar Limburg voor enkele maanden stil legde. Schepen uit de regio werden hierdoor verwijderd waardoor slechts weinig transport mogelijk was.

Tabel 3.5 Goederenvervoer door de wilde binnenvaart 1937-1940 (in 1000 ton)

	1937	1938	1939	1940
Januari			771	186
Februari			740	231
Maart			880	1098
April			886	1094
Mei			882	416
Juni			985	
Juli		882	999	
Augustus		937	1036	
September		970	1069	
Oktober		1904	1174	
November		1646	1213	
December		1334	851	
Totaal	9886	9542	11473	
Indexcijfer (1938 = 100)	104	100	120	

Bron: CBS, *Maandstatistiek van verkeer en vervoer in Nederland* ('s-Gravenhage 1940), 78, 82, 113, 155, 201, 226; *Maandschriften 1941 (Geheim) bijlagen: E75*; *Maandschriften 1942 (Geheim) bijlagen: K74*; *Maandschriften 1946* ('s-Gravenhage 1946) 112-113; eigen berekeningen.

Het goederenvervoer in de wilde vaart was in 1938 met 3,5% verminderd ten opzichte van 1937. De opleving in de Rijnvaart zorgde ervoor dat het merendeel van de grotere schepen onttrokken werden aan de wilde vaart. De totale scheepsruimte in de wilde vaart daalde zo met 4,8%, waardoor de gemiddelde mate van belading steeg van 86,2% tot 87,3%. Weliswaar was het totale vervoer én het vervoer van de meeste goederensoorten afgenomen, maar tegelijkertijd was het vervoer van bouwmaterialen (aarde/klei/zand en natuursteen) sterk toegenomen. Dit is enerzijds toe te schrijven aan de bouw en verbouwing van belangrijke wegen en waterwegen, anderzijds aan de maatregelen die de Nederlandse overheid nam in verband met de toegenomen oorlogsspanning. De overheid besloot in het derde kwartaal haar verouderde verdedigingswerken te versterken. Daarvoor werden een groot aantal kempenaars gevorderd, die gebruikt werden om grond- en bouwstoffen te transporteren voor de bouw van een paar honderd bunkers langs de grote rivieren.⁷⁷ Hoewel 1938 ten opzichte van 1937 dus een kleine daling in een

⁷⁷ Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond Gedenkboek 1898 – 1948*, 111.

goederenverkeer betekende, was de toestand nog altijd gunstiger dan in de periode 1930-1936.

Waar vergeleken met 1937 het jaar 1938 voor de wilde vaart een lichte daling in het goederenverkeer betekende zette zich in de eerste negen maanden van 1939 in de wilde vaart een lichte groei door. Dit was puur het gevolg van de aantrekkende economie en het feit dat de overheid gedurende het jaar vele schepen vorderde om regeringsgranen, bouwmetaal en aarde, zand en grind te vervoeren voor hetzij voorraadvorming of anderzijds de aanleg en verbetering van verdedigingswerken. De eerste maanden van 1940 was in veel opzichten vergelijkbaar. Schippers van middelgrote schepen (200-500 ton) hadden het druk. Aan de andere kant waren de structurele problemen van de Nederlandse binnenscheepvaartvloot nog altijd zichtbaar. De vloot was nog altijd een derde te groot, waardoor vooral de kleinere particuliere schippers het moeilijk hadden.

Hoofdstuk 4

1940-1941

Economische boom

Introductie

Na de capitulatie van het Nederlandse leger kampte Nederland met een enorme werkloosheid die nog eens werd versterkt door het demobiliseren van de dienstplichtigen. De Duitse bezetting van Nederland betekende echter dat de Duitse markt na jaren door monetaire problemen afgesloten te zijn geweest voor het Nederlandse bedrijfsleven open ging. De Duitsers op hun beurt plaatsten grote orders in Nederland en de Nederlandse bedrijven werden verplicht deze aan te nemen. Doordat de Nederlandse economie vrijwel ongeschonden in handen van de bezetter viel, en er bovendien sprake was van grote grondstoffenvoorraden, waren de bedrijven in staat direct tot productie over te gaan. Hierdoor ontstond een economische stimulans die zijn weerga niet kende, ook al werden de orders betaald uit de Nederlandse schatkist of door expansie van de Nederlandse geldhoeveelheid. Gedurende de oorlog voerde de Duitse autoriteiten een politiek die dwong tot een expansief beleid, waardoor de landbouw en de dienstensectoren goed op peil bleven, ondanks dat die laatste een grote tegenslag te verduren kreeg door het wegvallen van overzeese contacten. In 1941 werd dit echter gecompenseerd door een sterke groei in de middenstand, het binnenlands transport, de medische sector, de horeca en de amusementsector. Ook was er de invoering van een (naar Duits voorbeeld) gemoderniseerd belastingstelsel dat er mede voor zorgde dat de staatsbegroting niet te ver uit de hand liep. In de periode 1940-1941 groeide hierdoor de werkgelegenheid en verdween de werkloosheid.⁷⁸

Het wegvallen van zowel het weg- als treinverkeer betekende dat het vervoer van goederen vrijwel uitsluitend moest geschieden via de waterwegen. Gebaseerd op deze informatie moest de binnenvaart van een onschatbare waarde voor het Nederland in oorlogstijd zijn geweest. Gecombineerd met Klemann's constatering dat er sprake was van hoogconjunctuur in 1940 en 1941 rijst de vraag op hoe de binnenvaart hiermee is omgegaan. Het is echter onduidelijk hoe de sector zich ontwikkeld heeft in de eerste oorlogsjaren. In dit hoofdstuk zal daarom een antwoord worden geformuleerd op de vraag hoe de sector zich ontwikkelde in die jaren en of zij kon

⁷⁸ Klemann, *Nederland 1938-1948*, 568-570.

profiteren van de periode van hoogconjunctuur die Nederland in deze periode kende.

Situatie na de meidagen van 1940

Na de capitulatie van de Nederlandse strijdkrachten op 15 mei 1940 was op enkele uitzonderingen na het gehele waterwegennet van Nederland gestremd door gezonken schepen of opblazen bruggen.⁷⁹ Sommige schepen waren in de meidagen door de Rijksvaartuigendienst als zogenaamde 'zinkschepen' gebruikt. Hierbij werd een (sleep)schip geladen met ballast en op een strategische plek gecontroleerd (gedeeltelijk) tot zinken gebracht. Zo kon het dienen als wegversperring voor het oprukkende Duitse leger. Het schip kon dan later zonder al te veel schade weer geborgen en gerepareerd worden. Zo werd in onder meer de Wilhelminahaven van Vlaardingen gebruik gemaakt van zinkschepen.⁸⁰ Door de stremmingen kon de scheepvaart niet onmiddellijk na 15 mei (en in Zeeland 18 mei) hervat worden omdat het niet mogelijk was de haven te verlaten. Op bepaalde vaartgedeelten konden enkel kleine schepen worden toegelaten. Het goederenvervoer door de wilde vaart in mei laat dan ook een sterke daling zien.⁸¹

De geleden schade in de vijf dagen van oorlog was niet gering. Op initiatief van de N.P.R.C., de N.P.B.C. en de N.P.S.C. werd op 1 juli 1940 het Comité Oorlogsschade Binnenvaart 1940 opgericht. Reders en schippers werden gevraagd bij het comité aangifte te doen van hun schade. De taak van het comité was deze aangiftes te beoordelen en ze door te spelen naar de regeringscommissie zodat de schades later vergoed konden worden. Enkel aangiftes van oorlogsschade geleden tussen 10 en 15 mei (Zeeland tot 18 mei) werden behandeld. B. van Lange geeft twee tabellen van het Comité Oorlogsschade 1940 over de geleden oorlogsschade. De eerste en voorlopige cijfers werden bekend gemaakt op 1 februari 1941. Daarin waren in totaal 1666 schepen geregistreerd als schadegevallen. Van deze schepen waren er 692 gezonken en 193 onherstelbaar beschadigd. 17 schepen moesten nog geborgen worden en 775 schepen waren tegen die tijd volledig hersteld.⁸² De definitieve cijfers van de Oorlogsschade in mei 1940 werden bij de sluiting van het Comité drie jaar later, op 1 maart 1944, geopenbaard (zie tabel 4.1.).

⁷⁹ NIOD Doc II, III: Binnenscheepvaart: Binnenscheepvaart in Nederland, door Baudirektor Dr. Bolle, 14-7-1942.

⁸⁰ A. De Vries, 'De 2e Wereldoorlog vanuit de Rijn- en binnenvaart beleefd', in: Vereniging de binnenvaart, *Binnenvaart in WO.II* (Rotterdam 1995) 8.

⁸¹ CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland*, oktober 1940 (Geheim) ('s-Gravenhage 1940) 154-155.

⁸² Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 86-87.

Tabel 4.1 *Comité Oorlogsschade 1940, cijfers 1 maart 1944*

Totaal aantal geregistreerde schadegevallen	2088
Totaal aantal gezonken schepen	786
Aantal onherstelbaar beschadigde schepen	340
Aantal getaxeerde schepen	1826
Aantal toegekende vergoedingen	1165
Uitgekeerd aan voorschotten	fl. 426.073
Totaal bedrag uitgevoerde reparaties	fl. 1.076.609
Uitgekeerd bedrag voor meubilair en kleding	fl. 304.974

Bron: Barend van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd* (Deventer 1995) 87.

Van de totale binnenvaartvloot van circa 20.000 schepen was gedurende de meidagen van 1940 10% beschadigd geraakt, 4% gezonken en 1,7% onherstelbaar beschadigd. Voor slechts vijf dagen oorlog was dit een behoorlijke tegenslag. Bergingsbedrijven en scheepswerven hadden door dit gegeven veel werk in de periode direct na de oorlog. In zeven maanden tijd werden er niet minder dan 700 schepen gelicht. Hoewel in de definitieve cijfers het aantal gerepareerde schepen niet genoemd wordt, kunnen we aannemen dat het aantal hoger lag dan 1000.

Schade aan een schip werd meestal gedekt door een molest-risico-verzekering. Persoonlijke schade, zoals een verlies aan huisraad, lijfgoed en verbruiksvoorwaarden werd echter niet vergoed. De Nederlandse overheid kwam daarom met een regeling waarbij getroffen schippersfamilies werden bijgestaan. Aan de hand van de grootte van het schip werd bij totaal verlies van persoonlijke voorwerpen, mits het schip werd bewoond door een gezin, een vaste vergoeding uitbetaald. Voor een Rijnschip tot 2000 m² was dit fl. 1800,-, voor een Kempenaar fl. 1200,- en voor een zeilschip van 75 tot 150 m² fl. 575,-.⁸³

Het leven en het goederenverkeer over water werd na de capitulatie snel weer opgepakt. Onder druk van de bezetter werd er haast gemaakt met de opruimingswerkzaamheden. Dat kon echter niet voorkomen dat in mei 1940 het vervoerde tonnage in de wilde vaart ten opzichte van het jaar ervoor met meer dan de helft daalde (416.000 ton tegenover 882.000 ton). Hierbij nam vooral het kolenvervoer aanzienlijk af (van 265.000 naar 53.000 ton) wegens de versperringen in de kanalen naar Zuid-Limburg. Het graanvervoer steeg daarentegen met 24%. Ook het aantal wachtdagen in mei 1940 was gunstiger dan die van diezelfde maand in 1938 en 1939. Terwijl benzine en diesel schaars werden en voortaan op rantsoen werden gesteld, was er nog voldoende

⁸³ Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 87.

steenkool voor handen. Er werd dan ook zoveel mogelijk gebruik gemaakt van stoom-, sleep- en zelfs zeilschepen. De wilde vaart moest een groot deel van het gat opvullen dat door het grotendeels wegvallen van het wegverkeer was ontstaan. Ook de internationale riviervaart had te maken met een stevige terugslag. Het aantal binnengekomen en vertrokken schepen langs de rivieren en kanalen was slechts 12% van dat in 1939. Dit valt te verklaren door het schrikbarend gekrompen zeeverkeer naar de havens van Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen. Het zou bovendien nog een ruime maand duren voordat de Rijn volledig vrij zou worden van versperringen, voor de Maas duurde het oponthoud zelfs nog langer.⁸⁴

Mei - juni 1940 – Duitse reorganisatie binnenvaartsector

Op organisatorisch gebied werden al snel veranderingen doorgevoerd die de bezetter meer greep op de binnenscheepvaartsector moest verschaffen. Op 19 mei 1940 werden de negentien bevrachtingscommissies van de wilde vaart opgeheven en hun taken overgeheveld naar hun voormalige secretarissen. De Nederlandse binnenvaart kreeg zo te maken met het nationaalsocialistische leidersbeginsel, wat inhield dat aan het hoofd van elke organisatie een sterke leider moest staan die alle beslissingen moest nemen.⁸⁵ De secretarissen van de voormalige bevrachtingscommissies moesten naast het regelen van de bevrachtingen er op toezien dat de vrachtprijzen en de bevrachtingscondities op het niveau bleven van 9 mei 1940. Speculaties en te zeer stijgende prijzen moesten zo voorkomen worden. Schippers werden verplicht zich te melden bij de secretariaten zodra hun schepen klaar waren om beladen te worden. Brandstof voor motorschepen voor zowel de wilde vaart als de beurtvaart kon nu enkel nog verkregen worden bij de secretariaten. Daar deze regels golden voor het gehele vervoer binnen Nederland over de Rijn en de daarmee in verbinding staande rivieren en kanalen, werd hiermee het in het voorgaande hoofdstuk beschreven 'Rijnvaartlek' gedicht.⁸⁶

Een dag later, op 20 mei, werd de 'Wet Behoud Scheepsruimte 1939' ingetrokken. Dit hield in dat binnenvaartschippers in staat waren weer zonder toestemming naar het buitenland af te reizen. Bovendien mochten ze opnieuw hun schepen verkopen aan niet-Nederlanders of mochten ze 'ter beschikking stellen'.⁸⁷ Zo werd geregeld dat Nederlandse schippers door de

⁸⁴ CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland 1940*, oktober 1940 (Geheim), 152-156.

⁸⁵ De Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog* ('s-Gravenhage, 1974 - dl.) V, 59.

⁸⁶ Idem, 156; Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 76.

⁸⁷ CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland 1940*, oktober 1940 (Geheim), 156.

bezetter verplicht konden worden hun schepen af te staan en, of naar Duitsland te varen. De organisatieplicht van de internationale binnenvaart werd door een besluit van generaal Winkelman op 21 mei ingevoerd. Internationaal varende schippers werden verplicht lid te worden van de Stichting Nederlandse Particuliere Rijnvaart-Centrale (voor eigenaren van maximaal drie schepen) of het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (eigenaren met minimaal acht schepen). Eigenaren van vier tot acht schepen konden zelf de keuze maken tussen één van beide organisaties.⁸⁸ De reorganisatie en regulering van de beurtvaart werd op 24 mei doorgevoerd door een besluit van Generaal Winkelman. Ook beurtschippers moesten verplicht lid worden van een vereniging die aangesloten was bij het Nederlands Binnenvaart Bureau. Dit bureau stelde trajectcommissarissen aan die door middel van trajectlijsten de afvaarten en de routes reguleerde. Eind 1940 waren 1800 beurtschepen bij het bureau geregistreerd.⁸⁹ De binnenlandse sleepvaart was in juni 1940 aan de beurt. Eigenaren van sleepboten werden verplicht zich aan te sluiten bij de Stichting Sleepvaart-Centrale (S.S.C.) of bij de C.B.R.B..⁹⁰

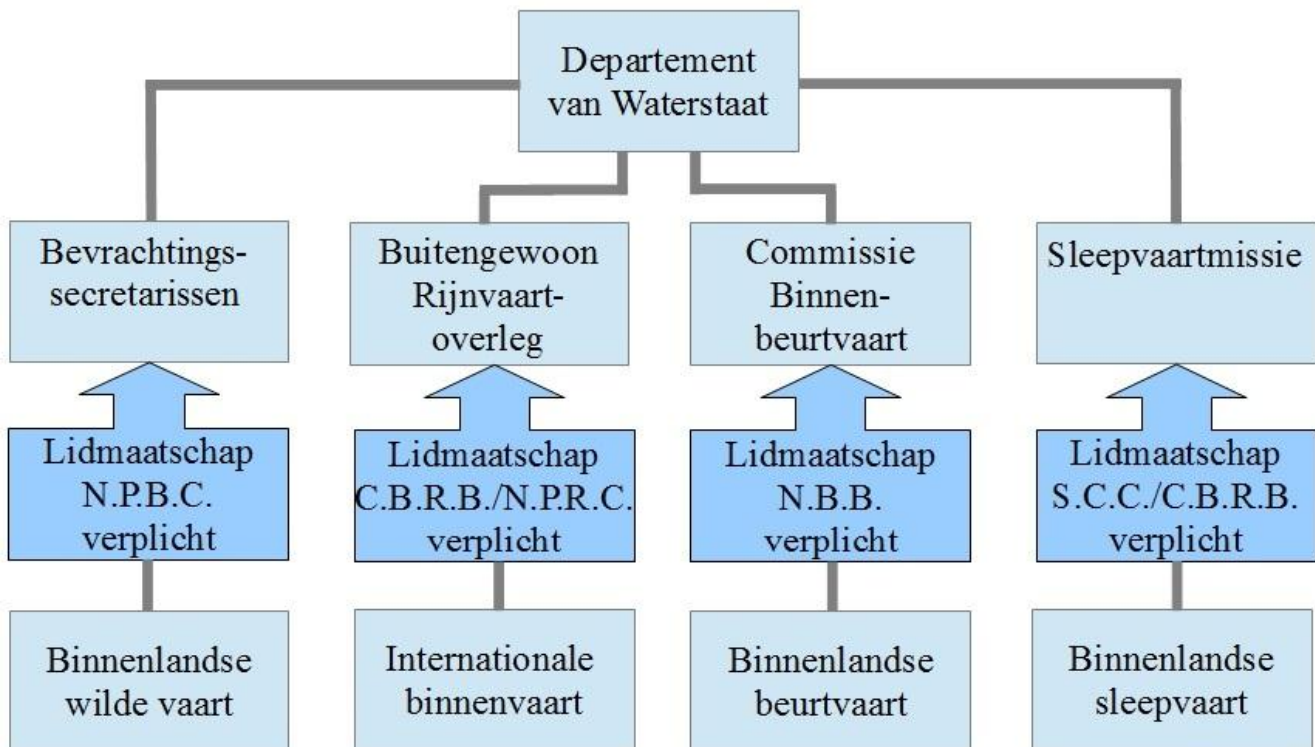
Zo werd in minder dan een maand tijd één van de structurele problemen van de Nederlandse binnenvaart, de fragmentarisering van de organisaties van schippers en reders, zo goed als volledig opgelost door de gelijkshakeling van de verschillende vaarten. De bezetter ontbond de vele tientallen kleine schippersorganisaties en de schippers werden verplicht zich aan te melden bij grote overkoepelende organisaties. Voor de wilde vaart was dit de Nederlandse Particuliere Binnenvaart Centrale (N.P.B.C.), voor de Rijnvaart de vereniging Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (C.P.R.B., voor reders) en de Stichting Nederlandse Particuliere Rijnvaart-Centrale (N.P.R.C., voor particuliere schippers en kleine reders), voor de beurtvaart het Nederlands Binnenvaart Bureau (N.B.B., voor zowel reders als particuliere schippers) en de sleepvaart de Stichting Sleepvaart-Centrale (S.S.C.) of de C.B.R.B..

⁸⁸ Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 77.

⁸⁹ Idem.

⁹⁰ Idem, 80.

Afbeelding 4.1 Tabel reorganisatie binnenvaart 1940



Bron: Barend van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd* (Deventer 1995) 78.

Al deze organisaties stonden onder gezag van het Departement van Waterstaat, dat vanaf de vlucht van de regering geleid werd door secretaris-generaal Mr. D.G.M. Spitzten. Deze werd in augustus 1943 ontslagen en vervangen door de toenmalige directeur van de PTT, de NSB'er ir. W.L.Z. van der Vegte. Hoewel Nederland in de oorlog haar politieke unie behield, was in veel opzichten het Departement van Waterstaat slechts een pion van de bezetter.⁹¹

Juni – augustus 1940

Nadat de meeste rivieren en kanalen vrij waren van obstakels, zette zich in juni een snel herstel van de wilde binnenvaart voort. Het goederenvervoer was nog maar 13% lager ten opzichte van het jaar ervoor en nam opmerkelijk toe naarmate er meer waterwegen vrij kwamen. De echte groei kwam in de maand juli. Met 1,56 miljoen ton was deze liefst 56% hoger dan in dezelfde maand het jaar ervoor. Eén van de oorzaken van de groei was het sterk verminderde wegvervoer.

⁹¹ Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 77-81; L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden*, IV, 152-153; VII, 601.

De toename in de wilde vaart zette zich nog verder door in de maand augustus. In deze maand werd in totaal 1,65 miljoen ton vervoerd, wat een stijging van 60% vergeleken met augustus 1939 betekende. De internationale riviervaart had daarentegen moeite om weer op hetzelfde niveau als 1939 te komen. De situatie in juni was nog slechter dan in mei. De Rijn was tot het einde van de maand nog voor een deel gestremd. De vaart van en naar België was nog problematischer. De vaart over de Maas was vrijwel geheel weggefallen ten gevolge van aanhoudende versperringen en er was maar beperkt scheepvaart mogelijk over de westelijke grens met België wegens de daar geplaatste mijnen. Daardoor was het aantal schepen van en naar België slechts 4% van het aantal in juni 1939. In de maand juli verdubbelde het goederenvervoer van en naar Lobith zich maar het was het nog steeds slechts 15% vergeleken met het aantal van dezelfde maand in 1939. Het peil van het Rijnvervoer in augustus 1940 was vrijwel hetzelfde als dat van juli.⁹²

Duitse confiscaties voor *Operation Seelöwe*

In augustus begonnen de voorbereidingen van het Duitse plan voor de invasie van Engeland, *Operation Seelöwe*, invloed te krijgen op de Nederlandse binnenvaart. Het Duitse plan ging uit van een invasievloot van in totaal 2028 schepen. Koopvaardijsschepen, binnenschepen, sleepboten en motorboten uit Duitsland, Nederland, België en Frankrijk werden voor het plan gevorderd. In Nederland besloeg dit circa 800 binnenschepen. Het overgrote deel bestond uit kempenaars en spitsen. Deze werden in scheepswerven 'ontkopt' wat inhield dat de voorstevens eraf werden gehaald, de laadvloer verwijderd en de bodem voorzien van een laagje cement. Zo konden ze als landingsvaartuigen gebruikt worden. Een aantal werd zelfs voorzien van BMW vliegtuigmotoren zodat het strand op kon worden varen. De schepen die niet beschikten over een eigen motor moesten tijdens de invasie gesleept worden door stoomsleepboten.⁹³ Een aantal van de stoomsleepboten die niet waren geconfisqueerd werden door de Wehrmacht gehuurd (m.a.w. de schippers werden betaald) om ontkopte binnenschepen naar de Nederlandse zeehavens te slepen.⁹⁴

Het vorderen van schepen werd uitgevoerd door de *Kriegsmarinedienststelle* (K.M.D.) afdeling in Rotterdam, op opdracht van de *Schiffahrtsabteilung* van de Duitse *Seekriegsleitung* in Berlijn. De *Schiffahrtsabteilung* stond in Nederland onder leiding van Dr. In. A.H.C. Bolle, die

⁹² CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland 1940*, oktober 1940 (Geheim), 152-155.

⁹³ Baart, *Rotterdam Oorlogshaven*, 89, 92-95.

⁹⁴ Depot Maritiem Museum Rotterdam, H310.2, *Scheepsjournaal 'Bellatrix'*.

tijdens de bezetting verantwoordelijk was voor het vervoer in Nederland. Bolle, hoewel niet een fanatiek nazi, was een begenadigd ambtenaar die de opdrachten uit Berlijn stipt uitvoerde. In principe ging een vordering als volgt te werk. De K.M.D. Rotterdam beschikte over een overzicht van de in Nederland beschikbare schepen, Berlijn had dat overzicht voor heel het Duitse Rijk inclusief de bezette gebieden. Een Duitse eenheid die schepen nodig had, diende daarvoor een aanvraag in bij de bovengenoemde instantie in Berlijn, die op haar beurt weer opdracht gaf aan de plaatselijke instantie, in dit geval de K.M.D. Rotterdam, de benodigde schepen te vorderen. De K.M.D. Rotterdam droeg de schepen na vordering over aan of de *Werfbeauftragte Niederlande/Belgien*, die voor de ombouw (tot oorlogsschip) zorgdroeg, of direct aan de betreffende legereenheid.⁹⁵ Schippers wier schepen gevorderd waren, konden hiervoor bij de K.M.D. een vergoeding naar waarde en grootte van het schip aanvragen. Hoewel zeker niet riant, werden deze vrij regelmatig uitgekeerd.⁹⁶

De Duitsers hadden een complete controle over het luchtruim nodig om de invasievloot veilig naar Engeland te kunnen transporteren. In de de 'Slag om Engeland' slaagde de Luftwaffe er echter niet in de Royal Air Force uit te schakelen. Hierdoor bleef Groot-Brittannië een macht om rekening mee te houden. Ook de voorbereidingen voor de invasievloot zelf verliepen niet voorspoedig. De Duitse leider Adolf Hitler en zijn legerstaf besloten uiteindelijk een aanval op Rusland prioriteit te geven en de invasie van Engeland werd afgeblazen. Dit betekende niet dat alle schepen onmiddellijk terug gingen naar hun rechtmatige eigenaren. 190 gemotoriseerde spitsen en kempenaars van de internationale vloot aan binnenschepen werden overgebracht naar Noorwegen voor bewakingsdiensten, en de aanleg van auto- en spoorwegen. 300 andere schepen werden via de binnenwateren vervoerd naar de Middellandse Zee en zelfs de Zwarte Zee, waar de Duitsers verlegen zaten om scheepsruimte voor het kustverkeer. Vooral de grootste en modernste schepen (al dan niet uitgevoerd met een motor) bleven in bezit de Wehrmacht en de Kriegsmarine. Circa 220 keerden uiteindelijk terug naar de rechtmatige eigenaren. Voor de schippers wier schip geconfisqueerd was, kwam er een vaste regeling waarbij de schipper iedere maand een vast bedrag kreeg uitgekeerd.⁹⁷

⁹⁵ Jehee, 'Vorderingen en teruggave binnenvaartschepen in WOII', 16-17; Klemann, *1938-1948*, 372

⁹⁶ Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond*, 143.

⁹⁷ Baart, *Rotterdam Oorlogshaven*, 102-103; Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 65-74; Jehee, 'Vorderingen en teruggave binnenvaartschepen in WOII', 17.

September - december 1940:

De fikse stijging van het goederenvervoer door de wilde vaart die in juli en augustus was ingezet vond een vervolg in september en oktober. Vergeleken met dezelfde maanden in het jaar ervoor steeg het vervoer in zowel september als oktober met liefst 62%. Ook de maanden november en december lieten een riante stijging zien ten opzichte van 1939 met respectievelijk 36% en 57%. De vrachtprijs nam toe met 40 tot 50%. Schippers zagen daardoor hun inkomen verdubbelen ten opzichte van het jaar ervoor. Naast de sterk toegenomen vraag naar bouwmaterialen voor de bouw van verdedigingswerken aan de kust, nam de campagnevaart naar de steden sterk toe ten behoeve van het aanleggen van voorraden vóór de vorst haar intrede ging doen.⁹⁸

De Rijnvaart nam na het moeizame tweede en derde kwartaal lichtelijk toe tot ongeveer 60% van het totale goederenvervoer in 1939. Dit was voornamelijk te danken aan de vaart naar de Belgische grens die het peil van het jaar ervoor weer benaderde. De vaart naar Duitsland bleef stabiel vergeleken met het derde kwartaal.⁹⁹

Januari – maart 1941

De vorstperiode hield in 1941 minder lang aan waardoor na de stilstand in januari het goederenvervoer door de wilde vaart in februari boven de één miljoen ton uitkwam. Maart vertoonde vergeleken met 1940 een aanzienlijke stijging: er werd die maand 54% meer vervoerd, vooral bouwmaterialen (stenen) (+514%), zand en grind (+393%) en steenkool (+281%). De gemiddelde vrachtsom per ton nam vergeleken met het vorige kwartaal toe met 20% van fl. 1,61 naar fl. 1,94 (eerste kwartaal 1940: fl. 1,35). Dit was een gevolg van de ijstoeslagen in januari en februari, en de stijging van de onkosten die ten laste kwamen van de schippers. Het gemiddeld aantal wachtdagen bleef laag: in januari lagen schippers gemiddeld 3,6 dagen stil, in februari slechts 2,0 en in maart 3,7.¹⁰⁰

In de Rijnvaart daalde het goederenvervoer in januari vergeleken met het jaar ervoor. Februari en maart lieten echter een sterke stijging zien. In maart werd het hoogste peil gehaald sinds 1939, het vervoer steeg in die maand met 25% vergeleken met dezelfde maand in 1940. De dalende motorbrandstof distributie zorgde ervoor dat vele motorschepen zonder brandstof kwamen en uitvielen. Het gevolg was dat het aandeel van de stoomsleepboten in het

⁹⁸ CBS, *Maandschriften 1941 (Geheim) Bijlagen*, K75; CBS, *Maandschrift*, november 1940 (geheim) 1143-1145.

⁹⁹ CBS, *Maandschriften 1941 (Geheim) Bijlagen*, K343-344.

¹⁰⁰ Idem, E766.

goederenvervoer steeg.¹⁰¹ In een brief van het Ministerie van Waterstaat aan de N.P.R.C. van 28 februari 1941 werd kenbaar gemaakt dat er te Duisburg een speciale *Transportzentrale* was opgericht “teneinde te bevorderen, dat de in het Rijngebied aanwezige scheepsruimte zooveel en zoo economisch mogelijk wordt benut ten dienste van het goederenverkeer”.¹⁰² Een scheepsjournaal van Rotterdamse schipper laat zien dat de schipper in deze periode vrijwel uitsluitend nog varende was in het gebied rond de haven Duisburg-Ruhrort.¹⁰³ Dit wil zeggen dat zijn schip het Nederlandse deel van de Rijn niet langer bevoer.

April – juni 1941

Na de voor de wilde vaart uitstekende maand maart, waarin 1,7 miljoen ton aan goederen werd vervoerd, zakte het vervoerde tonnage in april en mei enigszins. De gemiddelde vrachtsom per ton vervoerde goederen daalde tot fl. 1,83 als gevolg van het intrekken van de ijstoeslagen en de wintertoeslag op 1 mei. Desondanks steeg het totale bedrag aan ontvangen vrachtsommen in het tweede kwartaal tot fl. 8,3 miljoen, een nieuw record. In ogeschouw genomen dat in dit kwartaal aan vrachtsommen evenveel werd ontvangen als in het gehele jaar 1936, kan men stellen dat de toestand in de binnenvaart in 1941 aanzienlijk verbeterd was, zelfs als de prijsinflatie is ogeschouw wordt genomen. Vergeleken met hetzelfde kwartaal in 1940 nam vooral het vervoer van zand en grind, bouwmaterialen en hout toe.¹⁰⁴ Ook de Duitsers hadden behoefte aan scheepsruimte; vooral aan de kust.

Ook in de Rijnvaart zette zich een grote stijging van het goederenverkeer door. Vooral de vaart van en naar Duitsland trok aan, al was het nog steeds niet de helft van de cijfers van 1939. Nederlandse Rijnschippers bevonden zich ondertussen steeds meer op het Duitse deel van de Rijn.¹⁰⁵ Daarentegen moet hierbij vermeldt worden dat de militaire transporten niet in de officiële statistieken van het CBS voorkomen. Dit vervoer bestond niet enkel uit materiaal van het Duitse leger. Onder militair transport vielen ook de goederen en grondstoffen die werden onttrokken uit de Nederlandse economie. De militaire transporten moeten aanzienlijk zijn geweest, zelfs zozeer dat ze het totale Rijnverkeer op grofweg hetzelfde niveau als het tweede kwartaal van 1939 gebracht kunnen hebben.

¹⁰¹ Idem, E765.

¹⁰² NIOD, archief 249-0532 Nederlandsche Particuliere Rijnvaart Centrale, inv. no. a3.

¹⁰³ Depot Maritiem Museum Rotterdam, H310.2, Scheepsjournaal 'Bellatrix'.

¹⁰⁴ CBS, *Maandschriften 1941 (Geheim) Bijlagen*, K343-344, K257.

¹⁰⁵ CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland 1941 (Geheim)*, 152, 178, 206.

Juli – september 1941

Het derde kwartaal van 1941 was voor de wilde vaart in grote mate gelijk aan het tweede kwartaal. Het goederenvervoer bleef constant, en hoewel op een lager niveau dan in 1940, maar nog altijd circa 50 tot 70% hoger dan in alle jaren daarvoor. De gemiddelde partijgrootte daalde tot 123 ton daar de afname van het vervoerde gewicht samen ging met een toename van het aantal bevrachtingen. Vooral in de noordelijke kanalen was het vergeleken met vroeger topdrukke, wat een gevolg was van het sterk toegenomen havenverkeer van Delfzijl. Het gebrek aan vloeibare brandstof zorgde er echter voor dat motorschepen steeds vaker werden gesleept door stoomsleeptboten.¹⁰⁶

De stijging in de Rijnvaart hield in het derde kwartaal aan, wat vooral te danken was aan de situatie in Duitsland. Slechts 14% van de in Nederland binnenkomende schepen was leeg, tegenover 40% van de vertrekkende.¹⁰⁷ Het merendeel van de schepen die de havens van Rotterdam en Delfzijl Nederland aandeden waren afkomstig uit Zweden. Het verkeer op Nederland was overwegend ertstransport. Deze delfstof was afkomstig van grote ijzermijnen bij Kiruna en Gällivare, in het noorden van Zweden. Daar werden ze via treinen vervoerd naar Luleå aan de Botnische Golf (en bij vorst naar Narvik in Noorwegen) waar ze overgeladen werden in relatief kleine en oudere vrachtvaarders. Deze staken in konvooi de Oostzee door naar het Kieler Kanaal, vanwaar ze via de Duitse bocht, bovenlangs de Waddeneilanden en de kust af gingen tot Hoek van Holland met als eindbestemming de haven van Rotterdam. Daar werd de erts gelost en werden de schepen geladen met steenkool en cokes en ging het schip retour naar Zweden en Noorwegen.¹⁰⁸ Deze landen waren voor deze grondstoffen afhankelijk van de import. Dit verklaart ook het grote verschil in laadvermogen tussen binnenkomende (443 ton) en vertrekkende (675) schepen. 26% van het aantal schepen en 38% van het laadvermogen ging rechtstreeks naar het buitenland (voornamelijk Duitsland). Het verkeer over de Belgische grens herstelde zich echter maar langzaam. De omvang van dat vervoer haalde nog niet het peil van 1940.¹⁰⁹

¹⁰⁶ CBS, *Maandschriften 1941 (Geheim) Bijlagen*, K344-345.

¹⁰⁷ Idem, K343.

¹⁰⁸ Baart, *Rotterdam oorlogshaven*, 51-52.

¹⁰⁹ CBS, *Maandschriften 1941 (Geheim) Bijlagen*, K343.

Binnenvaartbesluit 1941

In het vierde kwartaal van 1941 werd de organisatie van de binnenvaart opnieuw sterk gewijzigd. Met het 'Binnenscheepvaartbesluit 1941' zette de bezetter een nieuwe stap in het reguleren van het binnenscheepvaartverkeer. De Wet E.V. uit 1933 en de besluiten van 19 en 23 mei 1940 werden hierbij nietig verklaard. Schippers waren vanaf nu enkel bevoegd goederen in te laden, op te slaan of te transporteren als zij over een daartoe strekkende vergunning beschikten. Deze werd afgegeven door de bevrachtingscommissaris (de voormalige bevrachtingssecretarissen van de sinds mei 1940 ter ziele gelegde bevrachtingscommissies). De schippers moesten lid zijn van een bij de stichting Nederlandsche Binnenvaartcentrale aangesloten vereniging of bij de vereniging Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart. Met het besluit werd tevens de binnenvaart in vier stromen opgesplitst: de wilde vaart, de beurtvaart, het eigen vervoer en het bijzonder vervoer. De laatste twee stromen werden nu ook gemeten waardoor voor het eerst over de gegevens van het gehele binnenlandse goederenverkeer te water kon worden beschikt.¹¹⁰ Het in het voorgaande hoofdstuk beschreven Rijnvaartlek (het feit dat het vervoer over de Rijn niet onder de Evenredige Vrachtverdeling viel) kwam daarmee definitief ten einde. Niet duidelijk is echter of de statistieken van de Rijnvaart in die van de wilde vaart terecht kwamen. Van Luijk berekende ramingen van de omvang van het vervoer door het combineren van een schatting van het Rijnvervoer met de verruiming van het begrip wilde vaart. Daaruit blijkt dat de daadwerkelijke economische prestaties van de wilde vaart iets hoger zouden moeten liggen dan het beschikbare materiaal van het CBS laat zien.¹¹¹

Oktober – december 1941

Na de daling van het goederenverkeer in het derde kwartaal herstelde dat zich licht in het vierde kwartaal. De stijging van het vervoer in oktober en november was een gevolg van het campagnevervoer, in het bijzonder van het aardappelvervoer in het noorden van Nederland en suikerbietenvervoer in de overige delen van het land. De nieuwe regeling dat er bij nacht niet meer gevaren mocht worden, dit om de Britse luchtaanvallen in de nacht zo veel mogelijk te beperken, zorgde er voor dat een verdere stijging van het goederenvervoer uit bleef. Het peil van

¹¹⁰ Idem, K74; Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 80-81; Dennis Van Luijk, *Economische prestaties van de binnenvaart* (Utrecht 2001), 1, 5, 8.

¹¹¹ Van Luijk, *Economische prestaties van de binnenvaart*, 9.

het jaar ervoor werd daardoor niet gehaald.¹¹²

Het Rijnverkeer had ook in het laatste kwartaal te maken met een opleving. Vergeleken met dezelfde periode van 1940 steeg het goederenverkeer in het vierde kwartaal met 1941 met liefst 78% en was het daarmee zelfs 16% hoger dan het peil in 1939. Tegelijkertijd werden er veranderingen in de regelingen doorgevoerd. De *Zollgrenzschutz*, de Duitse douane, nam te Lobith de douanebehandeling van het verkeer tussen Rotterdam en de Duitse Rijnhavens over om de grenzen en het verkeer daar beter te kunnen controleren.¹¹³ De overname en het intensifiëren van de douane door de Duitsers was waarschijnlijk een manier om de toenemende zwarte handel tegen te gaan. Een vooralsnog onbekend maar waarschijnlijk aanzienlijk deel van schippers had de gewoonte om bijvoorbeeld wat van hun steenkool langs het water te verkopen. Deze handel zou in de loop van de oorlog nog verder toenemen.

¹¹² CBS, *Maandschriften 1941 (Geheim) Bijlagen*, K75-76.

¹¹³ Idem, E73-74.

Conclusies

Na de voor de binnenscheepvaart desastreus verlopen maand mei 1940, waarbij 10% van de binnenscheepvaartvloot beschadigd werd, ontstond er een klein wonder in de wilde vaart. Het snel wegvallen van zowel het weg- als treinverkeer na mei 1940 betekende dat het vervoer van goederen vrijwel uitsluitend moest geschieden via de waterwegen. Het feit dat door Duitse orders en een expansieve overheid er een periode van economische hoogconjunctuur aanbrak betekende dat er voor veel binnenvaartschippers geen echte reden tot klagen was. Er werd goed verdiend aan de aantrekkelijke vaart. Het ging met name de wilde vaart in de periode 1940-1941 voor de wind. In vergelijking met de vooroorlogse periode is de groei opmerkelijk te noemen.

Tabel 4.2 Goederenvervoer door de wilde binnenvaart 1938-1941 (in 1000 ton)

	1938	1939	1940	1941
Januari		771	186	300
Februari		740	231	1069
Maart		880	1098	1693
April		886	1094	1559
Mei		882	416	1601
Juni		985	855	1371
Juli	882	999	1560	1392
Augustus	937	1036	1653	1382
September	970	1069	1732	1415
Oktober	1904	1174	1904	1544
November	1646	1213	1646	1565
December	1334	851	1334	1322
Totaal	9542	11473	13709	16213
Indexcijfers (1938 = 100)	100	120	144	170

Bron: CBS, *Maandstatistiek van verkeer en vervoer in Nederland 1940* ('s-Gravenhage 1940), 78, 82, 100, 113, 134, 155, 164, 201, 226; *Maandschriften 1941 (Geheim) bijlagen: K75, K166, K256, K344; Maandschriften 1942 (Geheim) bijlagen: K75; Maandschriften 1946* ('s-Gravenhage 1946) 112-113; eigen berekeningen.

Uit te cijfers (zie tabel 3.2) blijkt dat het goederenvervoer in tonnages in de jaren 1940-1941 ten opzichte van 1939 steeg met respectievelijk 19,5% en 41,3%. Als 1938 als maatstaaf wordt gebruikt is dit zelfs +44% en +70%. Hoewel een deel van de stijging te verklaren valt uit het feit

dat het wegverkeer door schaarste aan vloeibare brandstoffen in grote mate weg viel, was de belangrijkste reden de sterk aantrekkende economie in de eerste oorlogsjaren. In de wilde vaart leverde dat een situatie op die in de voorgaande tien jaar niet eerder was voorgekomen. Vooral in 1941 werd wat betreft het goederenverkeer alle voorgaande jaren ruimschoots overtroffen.

Tabel 4.3 Gemiddelde vrachtsom in gulden per ton vervoerde goederen 1939-1941

	1939	1940	1941
1ste kwartaal	1,06	1,35	1,94
2de kwartaal	0,95	1,29	1,83
3de kwartaal	1,03	1,44	1,94
4de kwartaal	1,23	1,61	1,94
Gemiddelde	1,07	1,42	1,91

Bron: CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer* ('s-Gravenhage 1940) 82, 100, 134, 155, 164; *Maandschriften 1941 (Geheim) Bijlagen* ('s-Gravenhage 1941) K166, K256, K344; *Maandschriften 1942 (Geheim) Bijlagen* ('s-Gravenhage 1942) K252; eigen berekeningen.

Daar tevens de prijsontwikkeling (tabel 3.3) positief was en ook de kosten van levensonderhoud en inflatie kon bijhouden, kan gesteld worden dat de binnenschipper op de wilde vaart wat betreft inkomsten er in de eerste oorlogsjaren op vooruit is gegaan. Helaas valt er ook een keerzijde te bespeuren. De Duitse invasie van Nederland van mei 1940 zorgde voor een inkrimping van de binnenvaartvloot met meer dan driehonderd schepen. In september 1940 werd de binnenvaart opnieuw getroffen, ditmaal door de confiscaties van circa achthonderd schepen (vooral kempenaars en spitsen) voor *Operation Seelöwe*. Slechts tweehonderd schepen gingen terug naar de rechtmatige eigenaren. Het overgrote deel werd door de Duitse Wehrmacht gebruikt of verscheept naar Scandinavië, Oost-Europa en zelfs de Middellandse Zee. In 1941 werden, zeker in verhouding met 1940, niet veel schepen gevorderd. Het ging om enkele tientallen die met zoals bij *Seelöwe* voor een specifiek doel werden gevorderd. Dat ondanks de verkleining van de binnenscheepvaartvloot met bijna duizend schepen de wilde vaart floreerde als nooit tevoren ligt naast de economische hoogconjunctuur aan het feit dat een groot deel van de concurrentie van trein- en wegverkeer wegviel. Daarnaast was er de reorganisatie en vernieuwde regulering van de binnenvaart. De vele tientallen schippersbonden werden ontbonden en schippers werden verzocht en later zelfs gedwongen lid te worden van één of twee overkoepelende schippersorganisatie(s). Hoewel er nooit onderzoek is gedaan naar de feitelijke gevolgen van deze ingreep door de

bezetter, valt aan te nemen dat de vaart zo veel beter gereguleerd en efficiënter kon worden ingezet. Zoals een studie van J. Verrips aantoonde was juist die vooroorlogse fragmentatie van de schipperswereld een groot probleem.¹¹⁴ De Duitsers maakten hier na de bezetting al snel een einde aan wat de groei van de wilde vaart verder moest hebben gestimuleerd.

Tabel 4.4 *Inhoud binnengekomen en vertrokken zeeschepen 1939-1941 (in 1000 B.R.T.)*

Tijdvakken	Geladen schepen	Geladen en lege schepen samen			
		Nederland	Waarvan te		
			Amsterdam	Rotterdam	Delfzijl
1e kwart. '39	20180	25198		18147	171
2e kwart. '39	22369	28741	3650	20130	247
3e kwart. '39	17393	22343		16085	141
4e kwart. '39	6151	8464	1429	5804	302
1e kwart. '40	3891	5512	1118	3867	158
2e kwart. '40	1411	1921		1146	232
3e kwart. '40	403	585		27	542
4e kwart. '40	784	942	6	374	544
1e kwart. '41	831	1030	2	799	218
2e kwart. '41	2175	2839	-	2114	672
3e kwart. '41	2452	3142		2346	707
4e kwart. '41	2068	2509	-	1920	516

Bron: CBS *Maandschriften 1941 (Geheim) Bijlagen*, K164, K342; *Maandschriften 1942 (Geheim) Bijlagen*, K159, K250; K66.

In de internationale vaart was het beeld echter anders in de eerste twee oorlogsjaren. Zoals tabel 4.4 laat zien, viel het zeeverkeer op de havens drastisch terug. In het derde kwartaal van 1940 werd een dieptepunt bereikt. Het goederenverkeer was in dat kwartaal slechts 2% van het derde kwartaal van 1939. Het zeeverkeer op Amsterdam viel volkomen weg. Het aantal schepen dat de haven Delfzijl aandeed, was in de laatste twee kwartalen van 1940 groter dan dat van Rotterdam. De belangrijkste oorzaak hiervoor is het feit dat ijzererts en hout uit Zweden kon worden aangevoerd zonder een mogelijke confrontatie met de geallieerden. Vanaf 1941 herstelde het evenwicht zich echter weer in het voordeel van de Maasstad. Hoewel de zeevaart sterk was gedaald, bleef Rotterdam voor de Duitsers een zeer belangrijke doorvoerhaven voor Zweed ijzererts (stroomopwaarts) en steenkool (stroomafwaarts richting Noorwegen en Zweden) daar het de snelste verbinding was met het Ruhrgebied. In 1941 trok de zeevaart in verhouding tot het

¹¹⁴ Verrips, 'Nederlandse binnenschippers en het probleem van de solidariteit'.

eerste bezettingsjaar wat aan maar het was nog altijd slechts een fractie van de vooroorlogse situatie.

Tabel 4.5 *Over rivieren en kanalen binnengekomen en vertrokken schepen 1939-1941*

(laadvermogen in 1000 ton)

Tijdvakken	Geladen schepen	Geladen en lege schepen samen			
		Totaal	Waarvan over de Duitse grens	Waarvan over de Belgische grens	
				Limburg	Zeeland
1	2	3	4	5	6
1e kwartaal 1939	23000	28817	18737	10081	
2e kwartaal 1939	23147	29911	19409	2663	7839
3e kwartaal 1939	19381	25929	16746	9182	
4e kwartaal 1939	9306	15530	8952	1602	4976
1e kwartaal 1940	4194	6576	3415	705	2456
2e kwartaal 1940	3732	6295	3625	2670	
3e kwartaal 1940	3750	5821	4261	1560	
4e kwartaal 1940	8629	14789	8195	2767	3837
1e kwartaal 1941	5830	7428	4228	692	2508
2e kwartaal 1941	10657	13639	8650	925	4067
3e kwartaal 1941	11055	14240	9428	4812	
4e kwartaal 1941	9550	12086	7631	660	3795

Bron: CBS, *Maandschriften 1941 (Geheim) bijlagen: K343; Maandschriften 1942 (Geheim) bijlagen, K160, K251, K66.*

De vaart over rivieren en kanalen had zwaar te lijden onder het wegvallen van het zeeverkeer. Vanaf het vierde kwartaal van 1940 was er echter sprake van een toeneming. Deze was vooral toe te schrijven aan de vaart naar Duitsland die vooral in 1941 weer steeg. Het vooroorlogse peil werd echter niet gehaald.

Tabel 4.6 *Totale goederenvervoer stroomop- en afwaarts op de Rijn langs Lobith 1938-1941 (in 1000 ton)*

	1938	1939	1940	1941
Januari			694	488
Februari			85	930
Maart			1081	1349
April		5994	1067	1463
Mei		6548	441	2088
Juni		6831	159	2137
Juli		4949	384	1898
Augustus		4907	752	1950
September		1976	751	2059
Oktober		1637	954	2081
November		1537	978	1713
December		1074	844	1142
Totaal	54601	42068	8191	19344
Indexcijfer (1938 = 100)	100	77	15	35

Bronnen: CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland 1940* ('s-Gravenhage 1940) 3, 130, 140, 154, 171, 231, 267, 316; CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland 1941 (Geheim)* ('s-Gravenhage 1941) 11, 66, 77, 91, 122, 152, 178, 206, 244, 277, 326, 360, 398; eigen berekeningen.

Tabel 3.4 en 3.5 laten zien dat het goederenverkeer op de Rijn langs Lobith in 1940 vergeleken met 1939 sterk terugliep, mede als gevolg van het verloren gaan van het transitoverkeer over de zeehavens. Het totale goederenverkeer herstelde zich echter enigszins in 1941, maar kwam nog niet tot de helft van het tonnage van het jaar 1939. De militaire transporten vallen buiten de officiële statistieken van het CBS. Een scheepsjournaal van een Rotterdamse schipper laat zien dat er in de eerste oorlogsjaren veel werk voor handen was in de Rijnvaart. De Rijnvaart concentreerde zich vooral in het gebied rond de grootste binnenhaven Duisburg-Ruhrort.¹¹⁵ Op bepaalde momenten was er zelfs een flink tekort aan scheepsruimte. Op basis van deze gegevens kan voorzichtig worden aannemen dat de militaire transporten aanzienlijk moeten zijn geweest. Het valt echter niet vast te stellen of deze van dusdanige grootte waren dat ze het gehele vervoer over de Rijn op hetzelfde niveau als het tweede kwartaal van 1939 hebben kunnen brengen.

¹¹⁵ Depot Maritiem Museum Rotterdam, H310.2, Scheepsjournaal 'Bellatrix'.

Hoofdstuk 5

1942 – 1943

Exploitatie

Introductie

In de eerste twee bezettingsjaren werd de Nederlandse economie op een zodanige wijze geëxploiteerd dat deze op peil bleef door de stimulerende werking van de Duitse orders, en bovendien dat een aanzienlijk deel (12% in 1940 en 32% in 1941) van de zo gerealiseerde productie zonder reële betaling naar Duitsland ging. De tekorten aan grondstoffen namen aan het einde van 1941 voor de Duitsers zulke ernstige vormen aan dat functionarissen rond Hermann Göring inzagen dat Duitsland enkel de oorlog kon winnen wanneer het zijn eigen economie en die van de bezette landen op een andere wijze ging exploiteren. Door onder meer de aanstelling van Albert Speer vond er binnen de Duitse oorlogseconomie een omslag plaats. Besloten werd alle productiemiddelen in de bezette gebieden in te schakelen voor de Duitse oorlogseconomie. Bedrijven moesten zo efficiënt mogelijk werken en bedrijven wier productie voor minder dan de helft in het teken stond van de Duitse economie, werden zo veel mogelijk gesloten. De overige bedrijven, vooral die in de metaalindustrie, werden beoordeeld door Duitse commissies en er werd gekeken hoeveel arbeiders zij af konden staan zonder dat de productie er schade van zou ondervinden. ‘Overtollige’ arbeiders werden per direct naar Duitsland overgebracht.¹¹⁶ Doordat een groter deel (40%) van de productie direct naar Duitsland ging en bedrijven die niet in het teken stonden van de Duitse oorlogsvoering werden gesloten, daalden de hoeveelheden beschikbare goederen en diensten in Nederland snel.¹¹⁷

Bovendien begon de *Arbeitseinsatz*, de gedwongen tewerkstelling van arbeidskrachten in Duitsland, grotere vormen aan te nemen. Het tekort aan werkkrachten in de Duitse industrie bracht de bezetter ertoe grote groepen mannen uit alle bezette landen onder dwang in te zetten in haar eigen industrie. In Nederland werden in 1942 en 1943 respectievelijk 120 en 122 duizend mannen gedwongen naar Duitsland overgebracht.¹¹⁸ Werklozen waren er al nauwelijks meer, waardoor mannen onder de veertig jaar verplicht werden zich als werkzoekend in te schrijven.

¹¹⁶ Klemann, *Nederland 1938-1948*, 80-87.

¹¹⁷ Idem, 570-572

¹¹⁸ Idem, 271.

Door deze acties nam de weerstand onder de Nederlandse bevolking toe.¹¹⁹

Desondanks ging het Nederland economisch gezien redelijk goed in 1942. Zowel de voedselvoorziening, hoewel mager en weinig gevarieerd, als de industriële productie bleef redelijk op peil tot in de loop van 1944. De productie zelf vertoonde een beperkte daling van 8,5% vergeleken met 1941. Van een ineenstorting van de economie was echter geen sprake.¹²⁰ Het beschikbaar nationaal inkomen daalde echter in één jaar tijd met 32%. In 1943 nam het deel van de productie wat aan de Nederlandse samenleving voorbij ging opnieuw toe, nu tot 47% van de totale productie. Dit namen de Duitsers ten behoeve van hun oorlogsvoering. Hoewel de meeste Nederlanders nog niet in hun eerste levensbehoeften werden bedreigd, waren de gevolgen van de exploitatie voor iedereen duidelijk.¹²¹

Ook de transportsector had zwaar te lijden onder de exploitatie. In een snel tempo werden treinen naar Duitsland overgebracht en het weinige resterende vrachtwagenverkeer viel weg. Het gevolg was dat de binnenvaart nog meer belast werd met het vervoeren van goederen. Schippers kregen bovendien in toenemende mate te maken met geallieerde luchtaanvallen. Aanvankelijk werd het hen in verband met geallieerde luchtaanvallen verboden 's nachts te varen, maar door het uitvallen van veel motorboten door brandstofschaarste waardoor meer schepen gebruik moesten maken van sleepboten, werd al snel besloten de vaart 's nachts weer toe te staan. Onduidelijk is echter in hoeverre de binnenscheepvaart in 1942 en 1943 te maken had met de gevolgen van de toenemende exploitatie. In dit hoofdstuk wordt daarom per kwartaal gekeken naar de economische prestaties van de wilde vaart en de Rijnvaart met de politieke en militaire ontwikkelingen als achtergrond.

Januari – maart 1942:

In de herfst van 1941 was een groot tekort aan steenkolen ontstaan. Naast het feit dat de productie van de Limburgse steenkolenmijnen niet het verwachte niveau haalden, werden de mijnen gedwongen zoveel mogelijk kolen aan Duitsland te leveren. Het werd zo onmogelijk om de eigen industrie nog vóór de winter in voldoende mate te bevoorraden.¹²² De situatie in de wilde vaart was in januari 1942 in verhouding met voorgaande jaren nog goed te noemen. Er

¹¹⁹ Idem, 106-112.

¹²⁰ Idem, 427, 430, 439-440.

¹²¹ Idem, 575.

¹²² Klemann, *1938-1948*, 78.

werd aan goederen 57% meer vervoerd ten opzichte van januari 1941. Schippers hadden voldoende werk hoewel het aanbod van vracht geringer was geworden. Wachttijden namen daardoor toe terwijl vrachtsommen daalden. De vorst die echter in februari inzette was lang en streng. De ijsvorming op de rivieren was zodanig dat van 14 februari tot 12 maart 1942 een groot deel van de waterwegen gestremd was.¹²³ Het kolenaanvoer van Limburg werd zodanig belemmerd dat vele bedrijven te maken kregen met tekorten aan elektriciteit.¹²⁴ In februari werd slechts tienduizend ton aan goederen vervoerd, nog geen procent van het peil van februari 1941. Vooral de haven van Delfzijl had zwaar te kampen met de vorst: in februari kon geen enkel schip de haven in- of uitvaren. Na de dooi herstelde het vervoer zich langzaam. In maart kwam en vertrok er slechts 26.000 bruto register ton aan schepen.

De enige transporten die plaatsvonden waren grotendeels ertstransporten over de Rijn van Rotterdam naar het Ruhrgebied. Deze waren met 2900 ton zelfs vijf keer groter dan in februari 1941. Waarschijnlijk was de stijging mede het gevolg van het feit dat de haven Delfzijl niet te bereiken was.¹²⁵

April - juni 1942:

Toen alle vaarwegen weer vrij waren, werden in de binnenvaart de gevolgen van de toenemende exploitatie van Nederland langzaam duidelijk. In de wilde vaart werd de hoeveelheid beschikbare brandstof verder verminderd. Door het tekort aan steenkool besloten eigenaren van sleepboten hun stijgende kosten door te berekenen op de kosten van het slepen. Hierdoor kwam de gemiddelde vrachtsom voor het eerst uit boven de fl. 2,- per ton. Dit had een nadelig effect op de gehele sector, daar voor veel bedrijven de bedrijfskosten stegen. Er viel dan ook enige achteruitgang te bespeuren in de situatie van de wilde vaart in het tweede kwartaal van 1942. Van alle belangrijke goederensoorten werd alleen zand en grind, mest (inclusief kunstmest) en ijzer en staal meer vervoerd dan in het vierde kwartaal van 1941.¹²⁶ De toename van juist deze goederensoorten was het gevolg van de bouw van de *Atlantikwall*, de Duitse verdedigingswerken aan de Nederlandse, Belgische en Franse kust.

Het zeeverkeer op de Nederlandse havens liep verder terug. Er voeren enkel nog kleine

¹²³ Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond*, 135.

¹²⁴ Klemann, *1938-1948*, 78.

¹²⁵ CBS, *Maandschriften 1942 (Geheim) Bijlagen* ('s-Gravenhage 1942) E159, E161.

¹²⁶ CBS, *Maandschriften 1942 (Geheim) Bijlagen*, K251-K252.

konvooien met Zweeds ijzererts op Rotterdam en in mindere mate Delfzijl, en (over het merendeel dezelfde) schepen met steenkool richting Noorwegen en Zweden. De situatie op het IJsselmeer en in Zeeland was door de toenemende luchtaanvallen van Engelse vliegtuigen dusdanig onveilig dat schepen voortaan in konvooien moesten varen, met bescherming van enkele Duitse marineschepen. Ook voer men steeds meer 's nachts.¹²⁷

Vergeleken met hetzelfde kwartaal in 1941 vertoonde de vaart over de rivieren en kanalen naar het buitenland een lichte daling (-1,5%). In verhouding daalde de vaart over de Duitse grens iets, terwijl de vaart over de Belgische grens iets aantrok. Dit laatste was een gevolg van een ongeluk in de sluis van Maasbracht waarbij een schippersvrouw en haar kind om het leven kwamen.¹²⁸ Op 17 juni werd het kolenschip 'Rheinlust' bij het binnenvaren van de sluis niet gestopt waardoor het door een sluisdeur voer en met twee andere schepen naar beneden stortte.¹²⁹ Dat ondanks de ernstige brandstoftekorten de vaart op het buitenland nauwelijks daalde, had waarschijnlijk te maken met de toenemende exploitatie en een daarbij mee samenhangende verordening "ter bevordering van de internationale scheepvaart" die vanaf 4 mei van kracht werd. Volgens deze verordening kon de Secretaris-generaal van het Departement van Waterstaat (lees: de bezetter) de eigenaar van ieder Nederland binnenschip door middel van de Nederlandsche Particuliere Rijnvaart-Centrale verplichten het schip inclusief bemanning aan een Duitse rederij af te staan. De terbeschikkingstelling gold voor een periode van een jaar. De eigenaar van het schip ontving een vergoeding per ton laadvermogen per dag en het schip moest per jaar tenminste drie reizen voor de rederij maken, waarna het weer naar Nederland mocht komen.¹³⁰ Veel van de 'ter beschikking gestelde' schepen bleven evenwel voor lange tijd op het Duitse deel van de Rijn varen. Zo blijkt uit een scheepsjournaal dat een stoomsleepboot van een schipper uit Rotterdam vrijwel uitsluitend in Duitsland voer, in het bijzonder in het gebied rondom de binnenhaven Duisburg-Ruhrort. De reizen zijn talrijk en slechts een enkele keer per maand werd Nederland aangedaan.¹³¹

¹²⁷ Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond*, 141.

¹²⁸ CBS, *Maandschriften 1942 (Geheim) Bijlagen*, K250-K251.

¹²⁹ Looimeijer, *Een eeuw Nederlandse binnenvaart*, 50.

¹³⁰ CBS, *Maandschriften 1942 (Geheim) Bijlagen*, K251-K252.

¹³¹ Depot Maritiem Museum Rotterdam, H310.2, Scheepsjournaal 'Bellatrix'.

Juli - september 1942:

Na de problemen in de eerste kwartalen van het jaar was er in het derde kwartaal van 1942 weer een opleving in de wilde vaart. Het hoge peil van 1941 werd zelfs gehaald. Het indexcijfer was in maart 193 (gemiddelde 1938 = 100). Dit toonde de groei, ondanks de brandstoftekorten, van de wilde vaart. Een deel van de opleving is te verklaren doordat op 12 juli de reparatie van de zwaar beschadigde sluis te Maastricht werd afgerond. Er konden daardoor weer kolen worden vervoerd naar de rest van het land. Daar de stijgende confiscaties van schepen betekende dat er in sommige gevallen zelfs een tekort aan scheepruimte ontstond, werden schippers opgeroepen om de omloopsnelheid zo veel mogelijk te verkorten.¹³²

De scheepvaart op het buitenland over rivieren en kanalen was vergeleken met het jaar ervoor met 15% gedaald. Dit was waarschijnlijk een gevolg van de eerder vermelde genomen maatregel van 4 mei waardoor schippers van internationaal varende schepen gedwongen werden met hun schepen vrijwel uitsluitend in Duitsland te varen, maar vooral ook met de strenge vorstperiode. De nog steeds toenemende exploitatie en de niet in de officiële statistieken voorkomende militaire transporten zullen waarschijnlijk ook voor de daling gezorgd hebben. De sterke groei van het goederenverkeer in de Rijnvaart aan het eind van het voorgaande kwartaal zette zich door in het derde kwartaal, hoewel het vervoer in het gehele kwartaal dankzij een wat mindere situatie in september iets lager lag.

Oktober - december 1942

De statistieken laten zien dat het totale goederenverkeer door de wilde vaart in het laatste kwartaal van 1942 slechts 1,5% minder was dan in hetzelfde kwartaal een jaar ervoor. Het hoge peil van 1940 werd daarmee niet gehaald (-10,6%) hoewel niet valt uit te sluiten dat een (aanzienlijk) deel van deze daling wellicht te verklaren valt door niet opgenomen militaire transporten. Het aandeel van het goederenvervoer door schepen was nog altijd groeiende ten koste van de spoorwegen en vrachtauto. Waar in november 1938 het goederenvervoer over de grenzen voor 87% werd ingevuld door schepen, tegen 11% per spoor en ruim 1% per vrachtauto (het vervoer per zeeschepen buiten beschouwing gelaten) was het aandeel van het watervoer in november 1942 gestegen tot 91%. De binnenscheepvaart werd zo steeds meer belast, terwijl tekorten aan brandstof de omloopsnelheid daalde. Motorschepen konden in weinig gevallen

¹³² CBS, *Maandschriften 1942 (Geheim) Bijlagen*, K341-K342; Looimeijer, *Een eeuw Nederlandse binnenvaart*, 50.

zichzelf voortstuwen, steeds vaker moesten zij de hulp inroepen van het relatief kleine aantal stoomsleepschepen. De wachttijden stegen, ook doordat de slepen langer werden. In de laatste maanden van 1942 werden er door de bezetter dan ook enkele maatregelen genomen die tot doel hadden de omloopsnelheid van de binnenschepen te verhogen. De nadruk werd vooral gelegd op het verkorten van de wachttijden door regels in te stellen die het in- en uitladen moesten versnellen.¹³³ Met indrukwekkende indexcijfers van 183, 191 en 175 (gemiddelde 1938 = 100) voor respectievelijk oktober, november en december leken de maatregelen te werken.¹³⁴

De vaart op het buitenland over de rivieren en kanalen was vergeleken met dezelfde periode in 1941 afgenomen met 11,5% tot 11,6 miljoen ton. Ook hier valt de daling in een zekere mate toe te schrijven aan de stijging van militaire transporten. Nederlandse schepen, niet alleen de Rijnschepen, bevonden zich in toenemende mate in het gebied rond de binnenvaart Duisburg-Ruhrort, waar het industriële hart van Duitsland zich bevond. Zo laten de statistieken van de vaart over de Duitse grens bij Lobith zien dat de prestaties van de Nederlandse Rijnvaart in het vierde kwartaal van 1942 zelfs die van het topjaar 1941 overstegen (+1,6%). Echter daalde mede door de sterk toenemende geallieerde luchtaanvallen het aantal binnengekomen en vertrokken zeeschepen met liefst 48%.¹³⁵

Januari – maart 1943

Daar de waterwegen in het eerste kwartaal van 1943 nagenoeg volledig ijsvrij waren, kon ook het transport van steenkolen doorgaan. De barre omstandigheden voor bedrijven en bevolking van hetzelfde kwartaal in het voorgaande jaar konden zo vermeden worden. Het goederentransport kon zo opnieuw floreren, hoewel de confiscaties van schepen doorgingen. De wilde vaart bereikte in deze periode een peil dat zelfs 29% boven dat van topjaar 1941 lag. Vooral ten opzichte van januari van dat jaar werd veel winst geboekt, daarentegen was het goederenvervoer in maart minder (-8%).¹³⁶

Ook de Rijnvaart werd in het eerste kwartaal van 1943 gekenmerkt met een aanzienlijke stijging van het goederenvervoer. Ten opzichte van 1941 werd er in tonnage maar liefst 66,2% meer vervoerd. Vooral de doorvoer zonder overlading (het vervoer van het buitenland naar het

¹³³ CBS, *Maandschriften 1943 (Geheim) Bijlagen* ('s-Gravenhage 1943) K66.

¹³⁴ CBS, 'Kwartaaloverzicht van verkeer en vervoer in Nederland, 4^e kwartaal 1943'. In: CBS, *Maandstatistiek van verkeer en vervoer in Nederland februari 1944* ('s-Gravenhage 1944) 43.

¹³⁵ CBS, *Maandschriften 1943 (Geheim) Bijlagen*, K66.

¹³⁶ CBS, *Maandschriften 1943 & Bijlagen 1944 – april* ('s-Gravenhage 1944) 40.

buitenland waarbij een deel van de reis over Nederlands gebied gaat) steeg aanzienlijk. Dit was opnieuw een gevolg van de nog altijd toenemende exploitatie.¹³⁷ Er waren in maart echter tekenen dat deze situatie snel sterk zou gaan veranderen. Op 5 maart 1943 startten de geallieerden de *Battle of the Ruhr*, een reeks aan verwoestende bombardementen op het industriële hart van Duitsland, het Ruhrgebied.

April – juni 1943

De officiële CBS statistieken laten zien dat er in de situatie van de wilde vaart in het tweede kwartaal van 1942 weinig veranderde. Het totale goederenvervoer was nagenoeg gelijk aan dezelfde periode een jaar eerder (-0,7%). Het hoge peil van 1941 werd niet meer gehaald (-14%). De sterk afnemende Nederlandse productie is hier waarschijnlijk de voornaamste oorzaak van.

De dagelijkse zware bombardementen op het Ruhrgebied begonnen hun tol te eisen van de Duitse industrie en scheepvaart. De belangrijke industriesteden aan de Rijn, Duisburg, Düsseldorf en Keulen werden bijna volledig in de as gelegd. De wapenfabrieken in die gebieden verkregen hun elektriciteit en koelwater van nabijgelegen stuwmeren. Deze stuwmeren regelden bovendien de waterstanden van de Rijn en het Mittellandkanaal. Op 17 mei werden in *Operation Chastise* door geallieerde luchtaanvallen met speciale stuiterbommen twee belangrijke Eder- en Möhnedam vernietigd. Naast een overstroming van delen van het Ruhrgebied werd hierdoor voor enige tijd de Duitse oorlogsproductie belemmerd. Ook ontstonden er problemen door de sterk verlaagde waterstand van de Rijn.¹³⁸ Toch wijzen de statistieken erop dat het effect op de Rijnvaart slechts van korte duur moet zijn geweest. Het goederenvervoer op de Rijn langs Lobith steeg in de maand mei zelfs tot het hoogste peil sinds augustus 1939. In juni was het peil eveneens hoog. Dit valt toe te schrijven aan de sterk toenemende exploitatie van Nederland.

Juli – september 1943

De prestaties van de wilde vaart bleven ook in het derde kwartaal constant. Vergeleken met dezelfde periode in 1942 lag het peil 7% hoger, en nog altijd 4% boven 1941. Het peil van 1940 werd echter niet gehaald (-11,5%). Desondanks waren de prestaties nog altijd indrukwekkend, het

¹³⁷ H.C. Kuiler, 'De omvang van het vervoer in Nederland over de jaren 1938-1943.' In: CBS, *Maandstatistiek van verkeer en vervoer in Nederland 1944/1945* ('s-Gravenhage 1945) 288, 294-295.

¹³⁸ <http://militaryhistory.about.com/od/aerialcampaigns/p/dambusters.htm> (25-07-2012)

indexcijfer lag in het kwartaal tussen de 180 en 186 (maandgemiddelde 1938 = 100).¹³⁹

De Rijnvaart kreeg daarentegen in het derde kwartaal te maken met moeilijkheden. De Nederlandse Rijnvloot, die gedurende de afgelopen jaren zich steeds meer concentreerde in het industrie- en verkeerscentrum Duisburg, ondervond ook de problemen van de geallieerde aanvallen, al bleef in juli en augustus de daling in het goederenvervoer beperkt tot 19% vergeleken met hetzelfde kwartaal in het voorgaande jaar. In september was de daling echter al 41%.¹⁴⁰ Hoewel de Duitsers al in juli de vernietigde dammen wisten te repareren, zou het nog tot september duren eer de industriële productie weer was op het niveau vóór de aanvallen, ondanks dat de aanhoudende geallieerde luchtaanvallen weinig heel lieten van de Rijnsteden. Het werd voor schippers moeilijk om overdag te varen. Dit werd dan ook vooral 's nachts gedaan hoewel dit ook niet zonder gevaar was.¹⁴¹

Oktober - december 1943

Ook in het laatste kwartaal van 1943 bleef het goederenvervoer door de wilde vaart vergeleken met voorgaande kwartalen en jaren constant. Het voor deze tijd van het jaar kenmerkende vervoer van aardappelen, bieten en steenkolen werd zoveel mogelijk gespreid over de maanden om ervoor te zorgen dat al vóór de intrede van de vorst al sprake was van een aardige voorraad. Vergeleken met 1938 was het kolenvervoer in het laatste kwartaal met 47% toegenomen tot 1,4 miljoen ton. Steenkolen omvatten zo meer als een derde van het totale vervoer door de wilde vaart. Het vervoer van andere goederen nam daarentegen af. De bouw van vestingwerken voor de *Atlantikwall* was aan het einde 1943 veelal afgerond, waardoor het vervoer van zand en grind significant daalde. Toch was er al met al geen sprake van een zogeheten 'najaarsstop', de vaart ging onverminderd door, met maandelijkse indexcijfers boven de 186.¹⁴²

De situatie op de Rijn was problematisch. De aanhoudende zware geallieerde bombardementen op de belangrijkste industrie- en verkeerscentra en grote confiscaties van schepen zorgden ervoor dat vanaf september de goederenstromen drastisch dalen. Een verbetering van de situatie was op dit moment moeilijk denkbaar. In het laatste kwartaal van 1943

¹³⁹ CBS, 'Kwartaaloverzicht van verkeer en vervoer in Nederland, 4^e kwartaal 1943', 43.

¹⁴⁰ CBS, *Maandschriften 1943* ('s-Gravenhage 1943) 570, 637, 656.

¹⁴¹ http://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Chastise (25-07-2012)

¹⁴² CBS, 'Kwartaaloverzicht van verkeer en vervoer in Nederland, 4^e kwartaal 1943', 44-45.

bedroeg werd slechts 1.9 miljoen ton vervoerd, 62% minder dan in hetzelfde kwartaal in 1942.¹⁴³ Hoewel cijfers ontbreken is het waarschijnlijk dat veel van de Nederlandse Rijnschepen – als het nog niet het geval was – werden geconfisqueerd en permanent verbleven in Duitsland waardoor de Rijnvaart in Nederland daalde.

Tabel 5.1 Goederenvervoer door de wilde binnenvaart 1938-1943 (in 1000 ton)

	1938	1939	1940	1941	1942	1943
Januari		771	186	300	471	1104
Februari		740	231	1069	10	1245
Maart		880	1098	1693	692	1560
April		886	1094	1559	1338	1262
Mei		882	416	1601	1318	1293
Juni		985	855	1371	1248	1321
Juli	881,9	999	1560	1392	1291	1473
Augustus	936,5	1036	1653	1382	1375	1431
September	969,6	1069	1732	1415	1439	1473
Oktober	1904	1174	1904	1544	1457	1482
November	1646	1213	1646	1565	1516	1496
December	1334	851	1334	1322	1392	1302
Totaal	9542	11473	13709	16213	13545	16446
Indexcijfer (1938 = 100)	100	120	144	170	142	172

Bron: CBS, *Maandstatistiek van verkeer en vervoer in Nederland 1940* ('s-Gravenhage 1940), 78, 82, 100, 113, 134, 155, 164, 201, 226; *Maandschriften 1941 (Geheim) bijlagen*: K75, K166, K256, K344; *Maandschriften 1942 (Geheim) bijlagen*: K75, K161, K252; CBS, *Maandschrift 1943 & Bijlagen 1944 – April (Geheim)*, K68; *Maandstatistiek van verkeer en vervoer in Nederland* ('s-Gravenhage 1944) 1, 33, 71, 146, 202, 264, 289-290, 331, 395; *Maandschriften 1946* ('s-Gravenhage 1946) 112-113; eigen berekeningen.

¹⁴³ CBS, *Maandstatistiek van verkeer en vervoer in Nederland 1944 (Geheim)* ('s-Gravenhage 1944) 40, 90, 155.

Conclusies

De prestaties van de binnenscheepvaart bleven in de oorlogsjaren 1942 en 1943 opvallend consistent (tabel 3.1). Het peil van de wilde vaart viel in 1942 terug tot iets onder dat van 1940 maar het was daarmee nog altijd 18% hoger dan het peil van 1939. Het hoge peil van 1941 werd niet gehaald. De slechte omstandigheden in het eerste kwartaal waren hier voor het merendeel de oorzaak van. Het goederenvervoer in de overige drie kwartalen was namelijk slechts 6% lager dan in 1941. Afgezien van het weinig transport in het eerste kwartaal was het tonnage aan vervoerde goederen waren de prestaties in de rest van het jaar opvallend constant.

De wilde vaart herstelde zich verder in 1943. Dankzij weinig ijsvorming kon het goederenvervoer in het eerste kwartaal grotere vormen aannemen dan in dezelfde periode in welk jaar dan ook. Ook in de overige maanden was het vervoer talrijk. Voor vijf opeenvolgende maanden, van juli tot november 1943, lag het goederenvervoer tussen de 1,43 en 1,49 miljoen ton. Dat zelfs aan het einde van 1943 nog zulke cijfers werden behaald, terwijl toenemende geallieerde luchtaanvallen en de grote tekorten van brandstoffen de vaart belemmerde laat zien dat de Nederlandsche binnenscheepvaart nog goed functioneerde. De resultaten in het topjaar 1941 werden zelfs geëvenaard.

Daar het CBS vanaf 1943 steeds minder informatie verschaft over de ontwikkelingen in de binnenscheepvaart is het moeilijk te stellen welke oorzaken ten grondslag liggen voor de prestaties van de wilde vaart. Op basis van bronmateriaal kan voorzichtig worden aangenomen dat de reorganisatie en nieuwe regelgeving in de binnenvaart voor een duidelijkere structuur in de binnenvaart heeft gezorgd. Het vervoer was hierdoor beter controleerbaar waardoor schepen efficiënter konden worden ingezet. Het toenemende aantal schepen dat medio 1943 werd gevorderd (hoewel net zoals in 1942 de aantallen van 1940 niet werden gehaald) zorgde er tevens voor dat een deel van het vooroorlogse probleem van overcapaciteit aan scheepsruimte geleidelijk werd 'opgelost'. Gezien de prestaties van de wilde vaart, de prijzen en de inflatie waren ook 1942 en 1943 voor schippers zo slecht nog niet. De groeiende exploitatie van Nederland en vooral het wegslepen van arbeiders, met de daaruit voortvloeiende daling van de productie en sluiting van veel bedrijven, maakte een einde aan de periode van hoogconjunctuur die Nederland kende in de eerste twee oorlogsjaren. Deze ontwikkelingen lieten zien dat het klimaat vanaf eind 1943 sterk aan het veranderen was. Hoewel het goederenvervoer door de wilde vaart tot het einde van 1943 gelijk bleef, moet de periode voor veel schippers een negatieve

ervaring zijn geweest. Grote tekorten aan brandstof hadden tot gevolg dat de omloopsnelheid van schepen sterk steeg. Motorschepen konden in weinig gevallen zichzelf voortstuwten. Steeds vaker moesten zij de hulp inroepen van het relatief kleine aantal stoomsleepschepen. Slepen werden zo langer en de wachttijden stegen. In veel situaties werden zelfs weer zeilschepen ingezet. De tijd werd zo in sommige opzichten terug gedraaid. Schippers kwamen bovendien gedwongen in situaties terecht die ze liever niet meemaakten. Hoewel de confiscaties van schepen in 1943 nog gering bleven, verloren nog altijd vele tientallen schippers hun schip, inkomen en woning. Honderden anderen werden gedwongen uitsluitend te varen in Duitsland. De sterk toenemende geallieerde luchtaanvallen op het Ruhrgebied maakte dit laatste een gevaarlijke aangelegenheid. Het feit dat de bezetter zich in deze tijd steeds meer productiemiddelen, brandstoffen en vervoersmiddelen zoals schepen toe-eigende, maakt de prestaties van de wilde vaart in 1943 er enkel meer bijzonder op. Ondanks alles waren ook de verdienste van de schippers goed.

Tabel 5.2 *Totale goederenvervoer stroomop- en afwaarts op de Rijn langs Lobith 1939-1943 (in 1000 ton)*

	1939	1940	1941	1942	1943
Januari		694	488	757	1430
Februari		85	930	277	1707
Maart		1081	1349	387	1462
April	5994	1067	1463	1259	1642
Mei	6548	441	2088	1261	2319
Juni	6831	159	2137	1890	1850
Juli	4949	384	1898	1823	1403
Augustus	4907	752	1950	1814	1477
September	1976	751	2059	1591	931
Oktober	1637	954	2081	1976	509
November	1537	978	1713	1705	698
December	1075	844	1142	1331	678
Totaal	42068	8191	19344	16139	16065
Indexcijfer (1938 = 100)	77	15	35	30	29

Bronnen: CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland* 1940 ('s-Gravenhage 1940) 3, 130, 140, 154, 171, 231, 267, 316; CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland* 1941 ('s-Gravenhage 1941) 11, 66, 77, 91, 122, 152, 178, 206, 244, 277, 326, 360, 398; CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland* 1942 ('s-Gravenhage 1942) 61, 91, 124, 135, 180, 209, 223, 291, 306,

359, 429, 484; CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland 1943* ('s-Gravenhage 1943) 40, 155, 198, 301, 355, 478, 570, 637, 656; CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland 1944* ('s-Gravenhage 1944) 220, 394, 459; eigen berekeningen.

In 1942 en het eerste halfjaar van 1943 waren de prestaties van de Rijnvaart tamelijk goed te noemen. De cijfers van 1941 werden in 1942 afgezien van het slechte eerste kwartaal dicht benaderd. Het goederenvervoer was in 1942 bijna twee keer zo veel als in 1940, hoewel het nog altijd slechts 30% betrof van het vooroorlogse jaar 1938. Gezien de economische en politieke situatie was dat gegeven echter waarschijnlijk zo slecht nog niet, als in ogeschouw wordt genomen dat gedurende 1942 en vooral 1943 de militaire transporten (die zoals eerder vermeldt niet in de officiële statistieken opgenomen werden) naar alle waarschijnlijkheid een zeer dominante rol in het goederenverkeer speelden. Persoonlijke verhalen van schippers laten zien dat veel van Nederlandse Rijsleepboten en sleepschepen zich vanaf omstreeks 1942 bevonden in Duitsland.

Na juni 1943 was er sprake van een geleidelijke afname van het goederenverkeer door de Rijnvaart. Van een gehele stilligging zoals Timmersmans beargumenteert¹⁴⁴, was echter geen sprake. Het aandeel doorvoer zonder overlading in de af- en aanvoer van goederen steeg in 1943 verder, naar 53%. De toenemende exploitatie van Nederland was hiermee duidelijk zichtbaar geworden.

Helaas is er niet genoeg bronmateriaal beschikbaar om een goede analyse te maken van de situatie van de internationale vaart over de rivieren en kanalen. Hetzelfde geldt voor het zeeverkeer, al voldoet het bij deze genoeg om te zetten dat het indexcijfer van het verkeer op de havens gedurende 1942 en 1943 constant lag op 2 (100 = gemiddelde van 1938), wat betekende dat er in deze jaren enkele honderden schepen van en naar de zeehavens voeren. Van de scheepvaartbewegingen te Rotterdam zijn wel gegevens bekend (zie tabel 5.3).

¹⁴⁴ Timmermans, *Algemeene Rijschippersbond*, 143.

Tabel 5.3 *Scheepvaartbewegingen te Rotterdam 1940-1943*

Landen van herkomst	1940	1941	1942	1943	Totaal
België	3	21	16	12	52
Denemarken	-	215	138	78	431
Duitsland (+ Danzig)	8	253	86	103	450
Finland	6	40	15	13	73
Frankrijk	-	16	6	5	27
Nederland	32	147	65	22	266
Noorwegen	-	185	147	39	371
Spanje	-	3	5	-	8
Sovjet-Unie en Baltische staten	4	6	2	3	15
Zweden	66	648	407	244	1365
Totaal	119	1534	887	519	3059

Bron: Jac J. Baart, *Rotterdam oorlogshaven* (Zutphen 2010) 51.

Zoals tabel 5.3 laat zien, kwam het merendeel van de schepen uit Scandinavië, in het bijzonder ladingen ijzererts uit Zweden. Het militaire verkeer is hierbij opnieuw buiten beschouwing gelaten. Naar alle waarschijnlijkheid was, net zoals in de Rijnvaart, het totale zeeverkeer op de haven Rotterdam aanzienlijk groter dan de statistieken laten zien.

Hoofdstuk 6

1944 – 1945

De 'troebele jaren'

Inleiding

Het in 1941 in Londen geformeerde tweede kabinet Gerbrandy nam in 1943 een aantal wetsontwerpen aan, die bij de bevrijding van Nederland in werking moesten treden. Eén van de belangrijkste was, dat in bevrijde delen van Nederland een bijzondere staat van beleg zou worden afgekondigd. Een bijzonder gezagsorgaan, het Militair Gezag, werd opgericht om contacten te onderhouden tussen de Nederlandse instanties en het geallieerde opperbevel onder de Amerikaanse generaal Eisenhower, totdat al het gezag weer in handen kon komen van de Nederlandse regering. Op 11 september 1943 werd in Londen het bewuste Besluit Bijzondere Staat van Beleg ondertekend. Hierbij kreeg het Militaire Gezag vergaande bevoegdheden, zoals het buiten werking stellen van wetten, het vorderen van arbeidskrachten en materiaal en het in hechtenis nemen van personen. Uit een lijst van kandidaten (waaronder prins Bernhard, voorgedragen door koningin Wilhelma) kwam uiteindelijk generaal mr. H.J. Kruls als leider naar voren. Hij zou de leiding gaan voeren over het gezagsorgaan, welke het dagelijks bestuur van bevrijd Nederland zou invullen. Het kabinet Gerbrandy onderkende ook het belang van een goed functionerende binnenvaartvloot direct na de bevrijding. Daarom kreeg in Londen de directeur van de Rotterdamse rederij Van Ommeren opdracht de opsporing en terugvoer van binnenschepen voor te bereiden.¹⁴⁵

De fikse economische terugslag die in 1942 inzette, hield aan in 1944. De Duitse onttrekkingen aan de Nederlandse economie verminderden weliswaar met 16% van f 2553 miljoen in 1943 (in guldens van 1938) tot f 2133 miljoen, maar dit was zuiver te wijten aan de afnemende productie (-10%).¹⁴⁶ Tot het midden van 1944 waren de voorzieningen voor de Nederlandse bevolking sterk verminderd en mager, maar nog steeds redelijk voldoende.¹⁴⁷ Dat veranderde in september. In die maand stokte de geallieerde opmars in Nederland bij de grote rivieren (de Maas en de Rijn). De door de Nederlandse regering in ballingschap uitgeroepen

¹⁴⁵ Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 114-115.

¹⁴⁶ Klemann, *1938-1948*, 110.

¹⁴⁷ Klemann, *1938-1948*, 570-572, 575.

Spoorwegstaking en de reactie daarop van de Duitsers om de voedseltransporten over het IJsselmeer per binnenschip te verbieden, zorgde ervoor dat de grote stedelijke gebieden in het Westen geïsoleerd raakten van het agrarische achterland, waardoor de Hongerwinter plaatsvond tot de bevrijding in mei 1945.¹⁴⁸

De snel krimpende productie moet ook haar invloed hebben gehad op de situatie in de binnenvaart. Door het marginale wegverkeer en de algemene Spoorwegstaking bleef de binnenvaart vrijwel als enige vorm van transportvorm in bezet Nederland over. Dit gecombineerd met de grootschalige vorderingen na Dolle Dinsdag (5 september 1944), kwamen schippers nog meer onder druk te staan. Aantallen van gevorderde schepen zijn onbekend, net als het feit of de binnenvaart stil kwam te liggen. Aannemend dat de binnenvaart in de oorlog verreweg de belangrijkste transportwijze was, zou men kunnen verwachten dat dit niet het geval moet zijn geweest. De Rijnvaart zou wel tot stilstand komen toen het front zich stabiliseerde aan de oevers van de Rijn.¹⁴⁹ Er vonden enkel nog wat kolentransporten plaats. De Nederlandse schippers doken onder of probeerden de vervoersplicht te omzeilen. Sommigen lieten daarbij “met een bloedend hart” hun schip zinken.¹⁵⁰

In de geschiedschrijving van de binnenvaart wordt de aandacht vaak verlegd naar de periode na de bevrijding, wanneer duidelijk werd hoe slecht de binnenvaart eraan toe was. De informatie van wat er zich van januari 1944 tot mei 1945 heeft afgespeeld is daarom veelal kort en onbeduidend. Wat ook niet helpt is het feit dat statistieken van het CBS van de periode vanaf mei 1944 ontbreken daar de bevrachtungskantoren nauwelijks meer functioneerden. Dit hoofdstuk zal daarom, in tegenstelling tot vorige hoofdstukken, een andere meer verhalende insteek hebben. Getracht wordt zoveel mogelijk weg te nemen van de troebelheid die de laatste maanden van de oorlog omsluiert. Daarmee zal er een antwoord worden geformuleerd op de vraag hoe de Rijn- en binnenvaart zich ontwikkelde in de laatste zeventien maanden van de Tweede Wereldoorlog. Aandacht zal hierbij uitgaan naar haar rol in bezet en bevrijd Nederland.

¹⁴⁸ Klemann, *1938-1948*, 464.

¹⁴⁹ Looimeijer, *Een eeuw Nederlandse binnenvaart*, 52.

¹⁵⁰ Barend van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd* (Deventer 1995) 95.

Januari – maart 1944

Tegen het einde van 1943 en in het begin van 1944 was de brandstofschaarste en het tekort aan sleepboten zo nijpend dat er op veel schepen weer zeilen verschenen. Ook werd in honderden motorschepen een gasgenerator ingebouwd. Om de motor goed te laten lopen werd deze omgebouwd van hoge druk naar lage druk met bougieontsteking. Hierdoor kon er in plaats van olie kolen worden gestookt. Het gebruiken van een gasgenerator betekende weliswaar een daling in vermogen maar men kon er in tijden van brandstofschaarste prima mee varen.¹⁵¹ Desondanks bleef in het eerste kwartaal van 1944 het goederenvervoer door de wilde vaart hoog. Het totale tonnage aan vervoerde goederen was met ruim 3,9 miljoen ton zelfs een fractie hoger (16.000 ton) dan in hetzelfde kwartaal in 1943. Dit was het gevolg van de in verhouding met voorgaande jaren geringe ijsvorming en het verder wegvallen van de concurrentie van weg- en treinverkeer.¹⁵² Hoewel het aantal schepen dat gevorderd werd nog altijd gestaag toenam, vormde dit op het moment nog geen groot probleem voor de binnenvaart. Het goederenvervoer op de Rijn langs Lobith was hoog vergeleken met de periode 1940-1942, hoewel het peil van 1943 niet werd gehaald.¹⁵³ Naast het feit dat Nederlandse Rijnschepen zich overwegend in het gebied rond de Duitse binnenvaart Duisburg-Ruhrort bevonden, valt de daling ten opzichte van het vorige jaar te verklaren door de afnemende Nederlandse productie. Het BBP daalde in 1944 ten opzichte van 1943 met 9,6% en was daarmee 13% lager dan 1938. De welvaart was in de periode 1938-1944 met liefst 54% afgenomen. De zwarte productie steeg naar bijna 20% van de totale productie. Daar de zwarte productie bijna volledig de binnenlandse markt ten goede kwam, steeg het zwarte aandeel op de binnenlandse markt voor consumptiegoederen in 1944 tot 30% (tegen een kleine 20% in de jaren 1942-1943).¹⁵⁴ Hoewel cijfers ontbreken, kunnen we aannemen dat ook in de binnenvaart en Rijnvaart (weliswaar minder door strengere controles) de zwarte markt een belangrijk aandeel innam. Vooral steenkool rond de mijnhavens in Limburg was een goed dat veelvuldig door schippers langs de rivieren en kanalen werd verkocht of tegen voedsel werd geruild.

¹⁵¹ Loomeijer, *Een eeuw Nederlandse binnenvaart*, 81,

¹⁵² CBS, *Maandstatistiek van verkeer en voer in Nederland 1944* ('s-Gravenhage 1944) 202, 264, 331

¹⁵³ CBS, *Maandstatistiek van verkeer en voer in Nederland 1944*, 220, 278, 362.

¹⁵⁴ Klemann, *1938-1948*, 437-441.

April – juli 1944

Hoewel het tweede kwartaal van 1944 in de binnenvaart in veel opzichten een voortzetting was van de situatie in het eerste kwartaal, viel er een lichte daling te bespeuren in het totale aantal vervoerde goederen.¹⁵⁵ De hiervoor vermelde sterk toenemende zwarte markt was hier een oorzaak van. Dat de statistieken van de Rijn- en binnenvaart van de periode na april niet voorhanden zijn, ligt aan het feit dat de cijfers altijd een kwartaal later werden gepubliceerd, in dit geval viel dat samen met de geallieerde landing in Frankrijk en de daaropvolgende opmars door België en Nederland. Door de naderende geallieerden werden administraties vernietigd en vielen vele vervoersstromen weg, waardoor de bevrachtungskantoren niet meer bereikt werden en dus nauwelijks meer functioneerden. Gezien het feit dat vergeleken met andere jaren de binnenvaart in april nog goed op peil bleef, is het goed voor te stellen dat dit werd aangehouden tot de geallieerde opmars Nederland aandeed. In de Rijnvaart was er sprake van een doorzetting van de dalende trend die in het derde kwartaal van 1943 was ingezet. De immer toenemende geallieerde bombardementen van het Ruhrgebied en de eerder beschreven dalende Nederlandse productie lagen hieraan ten grondslag.¹⁵⁶

Augustus – oktober 1944

Operation Overlord, de geallieerde invasie van West-Europa op de kust van Normandië in Frankrijk, eindigde op 25 augustus met de bevrijding van Parijs. Hierna werd ook België snel bevrijd, met Brussel op 3 september en Antwerpen een dag later. Gesterkt door de geallieerde successen was de Nederlandse premier in ballingschap, Gerbrandy, ervan overtuigd dat Nederland ook snel aan de beurt zou komen. Op 5 september verklaarde hij in een toespraak op Radio Oranje dat geallieerde troepen de Belgisch-Nederlandse grens waren overgestoken. De BBC pikte dit op en maakte kort daarna bekend dat Britse troepen Breda hadden bevrijd. De volgende dag, 5 september 1944, ging de geschiedenis in als ‘Dolle Dinsdag’. In de ochtend stonden duizenden Nederlanders in feeststemming het bevrijdingsleger op te wachten. Deze kwam echter niet. Later op de dag bleek dat de geruchten over de bevrijding niet klopten. De Duitse bevelhebbers besloten ondertussen snel tot verdere versteviging van haar gezag. Avondkranten meldden dat op samenscholingen van meer dan vijf personen zouden worden

¹⁵⁵ CBS, *Maandstatistiek van verkeer en voer in Nederland 1944*, 395, 452-453.

¹⁵⁶ CBS, *Maandstatistiek van verkeer en voer in Nederland 1944*, 394, 459.

geschoten.¹⁵⁷

Onder Duitsers en NSB'ers ontstond ondertussen paniek en velen sloegen op de vlucht. Vele fietsen, auto's en binnenvaartschepen werden zonder veel formaliteiten in beslag genomen, geladen met (dikwijls gestolen) goederen en naar Duitsland overgebracht. In korte tijd werden honderden schepen geconfisqueerd. Een aantal schippers besloot hierdoor, al dan niet met schip en al, onder te duiken. Voor schippers rond de haven van Rotterdam en Dordrecht was de nabijgelegen Biesbosch een populaire bestemming, omdat door het grote verschil tussen eb en vloed de Duitsers zich er liever niet begaven.¹⁵⁸

Andere schippers weigerden vanwege de aanhoudende confiscaties te varen. De Rijnschippers in Rotterdam besloten op 4 september hun schepen stil te leggen. Vijf dagen later vonden gesprekken plaats tussen een aantal schippers en afgevaardigden van het Ministerie van Waterstaat. Daarbij was ook Johann Gerlach, procuratiehouder van *Fendel Schiffahrt* en de Standaard Transportmaatschappij Rotterdam, aanwezig. Van de schippers, van wie slechts een aantal op waren komen dagen, werd geëist weer aan het werk te gaan. Ze weigerden en besloten daarna, net zoals vele collega's voor hen, onder te duiken.¹⁵⁹

Op dezelfde dag, 9 september 1944, passeerden de geallieerden werkelijk de Belgisch-Nederlandse grens. Het Militaire Gezag vertrok de volgende dag naar Brussel en vestigde daar haar hoofdkwartier. De eerste belangrijke Nederlandse stad die bevrijd werd, was Maastricht op 14 september. Hoewel Antwerpen al tien dagen was bevrijd konden geallieerde schepen nog niet de haven bereiken daar het Duitse 15^e leger nog de Scheldemonding bezet hield. Na weken van zware gevechten, besloten de Duitsers zich terug te trekken naar de Rijnmond. Dit kon enkel geschieden over water. Tal van Belgische en Nederlandse motorschepen, sleepboten en sleepschepen werden door de *Kriegsmarine* gevorderd om 75.000 Duitse soldaten te vervoeren van Breskens naar Vlissingen. De schepen werden tot 25 september in de Scheldemonding ingezet. Door zware bombardementen en beschietingen ging dit gepaard met grote verliezen.¹⁶⁰

¹⁵⁷ Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 116.

¹⁵⁸ Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 104, 112, 116.

¹⁵⁹ Niod Doc II III: Nota van Van Gunsteren 30/8/1945: omtrent de verhouding van overheid en bedrijfsleven op het gebied van de Rijnvaart tijdens de bezetting, 7.

¹⁶⁰ <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Transportflottillen/TransflotNiederlande.htm> (27-07-2012)

Vernielingen en vorderingen in september 1944-1945

Nu de geallieerde legers Nederland hadden bereikt, werden in tal van havens aanzienlijke vernielingen door de Duitsers aangericht, om te voorkomen dat ze later door de geallieerden gebruikt konden worden. Amsterdam was op 21 september als eerste aan de beurt. Daar werden 75% van alle walkranen ofwel vernietigd of naar Duitsland getransporteerd. Een groot deel van de aanwezige loodsen, pakhuizen, dokken, opslagtanks en spoorwegen werden vernield. Van drie van de vier grote scheepswerven werden de hellingen met daarop staande schepen onherstelbaar beschadigd. De aanwezige machines en werfmateriaal werden naar Duitsland overgebracht. Op 22 september begonnen de vernielingen in Rotterdam. Ook hier was de schade groot. 45% Van de havenloodsen gingen verloren, naast 15% van de pak- en koelhuizen en 40% van de kademuren. Van de 28 brugkranen werden er negentien opgeblazen en zeven naar Duitsland weggevoerd. 40% Van de portaalkranen en 31% van de drijvende kranen ging verloren. Seyss-Inquart, die na een korte tijd van chaos aan het einde van september 1944 de touwtjes weer in handen kreeg, voorkwam echter een verdere vernieling van de haven. Hij zag weinig in de vernielingen. Het bevel van de Duitse legerleiding in december 1944 om ook de kleinere havens niet de sparen, werd door de bevelhebber van de Kriegsmarine genegeerd.¹⁶¹

Tegen die tijd waren echter al tal van kleine havens en havenbedrijven slachtoffer geworden van vernielingen en rooftochten. Honderden schepen werden tot zinken gebracht op strategische plekken om de opmars van de geallieerden zoveel mogelijk te belemmeren. Hierbij is vooral de verwoesting op 30 september in het schipperscentrum Maasbracht bekend geworden. Op die dag bliezen de Duitsers 240 binnenschepen op waardoor 700 tot 1000 binnenvaarders op straat kwamen te staan. Een deel van hun werd onderdak verleend door bewoners van Maasbracht. In verband met verwachte zware gevechten besloten de Duitsers in oktober het gehele dorp echter te evacueren over Duits grondgebied naar Noord-Nederland. De vernielingen troffen echter ook de al weinige, maar tegelijkertijd belangrijke transporten van voedsel en brandstoffen. Dezen werden ernstig vertraagd.

Vanaf september 1944 begonnen de Duitsers het westen van Nederland leeg te plunderen: zoveel mogelijk waardevolle grondstoffen en materialen moesten naar Duitsland vervoerd worden. Hiervoor vorderden de Duitsers op grote schaal schepen en sleepboten. Was er voor september nog gericht gevorderd, na Dolle Dinsdag was er van een centrale leiding uit Berlijn

¹⁶¹ Klemann, *1938-1948*, 355; Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 117.

geen sprake meer en vorderde elke Duitse instantie wat ze nodig had.. Het enige wat (aanvankelijk) nog gebeurde was dat de vordering gemeld werd bij de *Kriegsmarinedienststelle* in Rotterdam. Zo zijn enkele duizenden schepen gevorderd. In veel gevallen werden de oorspronkelijk bemanning (vaak de eigenaren) van boord gestuurd, maar het gebeurde ook vaak dat de bemanning gedwongen werd om voor de Duitsers te varen. Bij de vordering van een schip ontving de schipper een vergoeding die aanvankelijk vrij regelmatig werd uitgekeerd. Deze bedroeg 3 cent per ton per dag; voor motorschepen 11 ¼ cent per P.K. per dag. Dit was echter voor die tijd een zeer laag bedrag. Bovendien werd het geld gestort op nationale rekeningen, waardoor schippers niet direct over het geld konden beschikken. De meeste schepen werden volgeladen met goederen naar Duitsland gestuurd. Naarmate de geallieerde opmars voortging, werden gevorderde Nederlandse schepen verder in bezet gebied gebracht. In het laatste oorlogsjaar bevond een groot deel van de Nederlandse binnenvaartvloot zich diep in Duitsland.¹⁶²

De Hongerwinter in het Westen in 1944-1945

Tegelijk met *Operation Market Garden* werd er op 17 september door de Nederlandse regering in Londen via Radio Oranje de algemene Spoorwegstaking uitgeroepen. 30.000 medewerkers van de Nederlandse Spoorwegen gaven gehoor aan het bericht. Een nationale staking van het spoorwepersoneel was daarmee een feit. Gehoopt werd dat hiermee de Duitse oorlogsmachine gehinderd zou worden. Als reactie op de staking verboden de Duitsers alle voedseltransporten over het IJsselmeer naar de grote stedelijke gebieden in het Westen. Hierdoor raakten de grote steden in het Westen geïsoleerd van het agrarische achterland, juist op het moment dat een nieuwe oogst uit het noorden van het land (Groningen) klaar stond om vervoerd te worden. Doordat de voorraden van het vorige jaar reeds verbruikt waren, er geen aanvoer mogelijk was en bovendien de vorst vroeg inviel, kreeg West-Nederland te maken met een dusdanige schaarste dat de Hongerwinter uitbrak. Het Duitse verbod op voedseltransporten over het IJsselmeer werd weliswaar in november opgeheven maar door de aanhoudende vorderingen van de *Kriegsmarine* weigerden veel schippers te varen, waardoor de voedselaanvoer nauwelijks kon worden hervat. Ook functioneerden de bevrachtungskantoren nauwelijks meer door de oorlogshandelingen. Nu de frontlijn langs de grote rivieren liep, konden er ook geen Limburgse steenkolen worden

¹⁶² Hans Jehee, 'Vorderingen en teruggave binnenvaartschepen in WOII', 18; Timmermans, *Algemeene Rijnschippersbond*, 143-147.

aangevoerd en moest men voor brandstoffen op zoek naar alternatieven. Ook was het goederenvervoer over de Rijn marginaal, hoewel er in oktober nog enig steenkooltransport was door enkele tientallen gevorderde Nederlandse schepen, die waren ondergebracht in de Duitse *Transportflottille*.¹⁶³

In december bevatte het gemiddelde dagrantsoen in het Westen slechts 550 kcal, een kwart van wat een volwassene per dag nodig heeft. In een poging de voedselaanvoer te stimuleren, volgde intensief overleg tussen secretaris-generaal dr. H.M. Hirschfeld, de directeur-generaal van de voedselvoorziening S.L. Louwes, de burgemeesters van Amsterdam en Rotterdam en enige ambtenaren van Waterstaat. Met instemming van Seyss-Inquart en zijn toezichthouder in Zuid-Holland E.A. Schwebel werd op 16 december de Centrale Reederij voor de Voedselvoorziening opgericht, die ervoor moest zorgen dat voedsel in het bezette Noorden naar de steden in het Westen werd gevoerd. De nog beschikbare binnenvaartschepen werden in deze rederij ondergebracht en moesten de agrarische producten naar de meest urgente plaatsen brengen. Schippers eisten echter dat hun schepen niet door de *Kriegsmarine* gevorderd zouden worden. Dit werd hun door A.H.C. Bolle, de Duitse *Schiffahrtbevollmächtigte* verzekerd. Op zijn beurt probeerde Seyss-Inquart de *Wehrmacht* en *SS* ervan te weerhouden de schippers voor graafwerkzaamheden op te roepen. Problemen waren er echter legio en deze werden nog verergerd, toen op 23 december 1944 de vorst inviel. Door de vele confiscaties was er geen enkele ijsbreker voorhanden. Dit had tot gevolg dat er in januari nauwelijks scheepvaart op het IJsselmeer mogelijk was. Hierdoor daalde het dagrantsoen in februari verder tot een absoluut dieptepunt van 340 kcal. Hoewel de dooi in het midden van die maand inzette en het vervoer toenam, was er simpelweg te weinig transport om de problemen op te lossen. De honger in het Westen hield aan tot de bevrijding.¹⁶⁴

De binnenvaart in het bevrijde Zuiden van september 1944 tot mei 1945

In november 1944 werd het Bureau Voorbereiding Rijnvaart opgericht. Haar taak was inlichtingen te verzamelen en naar de geallieerden door te sturen over havens, waterwegen en binnenscheepvaart in het bevrijde gebied en over de voorbereiding van de vaart op de grote

¹⁶³ Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 125; <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Transportflottilen/TransflotNiederlande.htm> (27-07-2012); Klemann, *1938-1948*, 248.

¹⁶⁴ Klemann, *1938-1948*, 463-468; Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 125.

rivieren na de oorlog.¹⁶⁵ In het bevrijde Zuidelijke deel van Nederland kwam het dagelijkse bestuur in handen van het Militaire Gezag. Haar taak bestond vooral in teken van de oorlogsvoering. Voor de wederopbouw en hulpverlening aan de bevrijders was het schip vaak de enige manier van transport. Waar de waterwegen weer vrij waren, werd de scheepvaart dan ook zo snel mogelijk hervat. Er was veel behoefte aan scheepsruimte en tientallen binnenvaartschepen werden ingeschakeld voor het nieuwe gezag. Dit hield in dat na het vertrek van de Duitse bezetter opnieuw vele schippers te maken kregen met vorderingen, echter nu waren het de geallieerden, die schepen vorderden.¹⁶⁶ Een bevrachtingsboekje van een Rotterdamse bevrachter laat zien dat er goed werd verdiend aan de geallieerden: in 1945 zelfs het tiendubbele van 1944.¹⁶⁷

In december 1944 was een groot deel van het waterwegennet van Limburg weer beschikbaar voor de binnenvaart. Enkel het noordelijke deel van het Julianakanaal en de Maas waren nog gestremd waardoor steenkolentransporten naar de rest van het bevrijde zuiden nog niet mogelijk waren.¹⁶⁸ Steenkool en cokes moesten komen via zeeschepen. Pas in februari 1945 bereikten Canadese troepen de westoever van de Rijn bij Lobith. Tot die tijd vond er nog beperkte Duitse scheepvaart op de Rijn plaats. De eerder genoemde *Transportflottille*, bestaande uit enkele tientallen Nederlandse binnenvaartschepen, was voor februari overgebracht naar Friesland, waar het tot de bevrijding daar in april 1945 nog dienst deed.¹⁶⁹

Wederopbouw vanaf mei 1945

Na de Duitse capitulatie op 5 mei 1945 was de situatie in de binnenvaart in veel opzichten gelijk aan die van dezelfde maand in 1940, enkel was de schade nu nog groter. Het spoorwegennet lag grotendeels in puin, het rijdend materieel was afgevoerd of kapotgeschoten en het wegverkeer kon maar nauwelijks een rol van betekenis spelen. Een schipper op de wilde vaart die nog beschikte over zijn schip had het na de oorlog relatief druk. De geallieerden betaalden bovendien goed. Steenkolentransporten uit Limburg naar het getroffen Westen werden weer opgestart, al moesten schippers wegens de versperde Maas en Rijn omvaren via Den Bosch en Oosterhout.¹⁷⁰

¹⁶⁵ ARA, Ministerie van Marine, Bureau Voorbereiding Rijnvaart 1944-1945, in. nr.: 3: instructies voor het Hoofd Bureau Voorbereiding Rijnvaart (Inlichtingen), 2.

¹⁶⁶ Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 114-115, 122, 124.

¹⁶⁷ Depot Maritiem Museum, , H2095-2, 'bevrachtingsboek L. Ferwerda'.

¹⁶⁸ ARA, Ministerie van Marine, Bureau Voorbereiding Rijnvaart 1944-1945, in. nr.: 4: verzoek inlichtingen toestand waterwegen 7 december 1944.

¹⁶⁹ <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Transportflottilen/TransflotNiederlande.htm> (27-07-2012)

¹⁷⁰ Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 130.

Ook na de bevrijding bleven de schippersorganisaties dwangorganisaties, maar het bevel was nu in handen van het Nederlandse Militaire Gezag. Een groot deel van de Nederlandse binnenvaartvloot was beschadigd, gezonken of zoek. De belangrijkste taak van reders en particulieren na 5 mei was dan ook het opsporen en terughalen van hun schepen.¹⁷¹ De Nederlandse schepen lagen verspreid over Europa, van Noorwegen tot in Italië en zelfs de Zwarte Zee. Bovendien zaten enkele tientallen schippersgezinnen met hun schip, opgesloten in de Russische bezettingszone van Duitsland.¹⁷² Daar de Russische autoriteiten de schepen als oorlogsbuit beschouwden, duurde het dikwijls jaren voordat Nederlandse schippers met hun schepen terug in Nederland kwamen.

Om de procedure van het opsporen en terugkrijgen van de binnenvaartschepen te bespoedigen, werd op 12 mei 1945 in Rotterdam de Marine Commissie Teruggave Vaartuigen (M.C.T.V.) opgericht. In deze commissie zaten vertegenwoordigers van het georganiseerde bedrijfsleven, van de particuliere schippers en van de Koninklijke Marine. De M.C.T.V. kreeg al snel afdelingen in het gehele land en nadat bleek dat veel schepen zich niet meer in Nederland bevonden, verlegde de focus zich op werkzaamheden in het buitenland. Vanwege de chaos in Duitsland en de moeizame onderhandelingen met de verschillende geallieerde legers was in november 1946 nog maar de helft van de in Duitsland opgespoorde schepen naar Nederland teruggevoerd. In 1 juli 1947 trok de Koninklijke Marine zich terug uit de M.C.T.V. en werden de werkzaamheden voortgezet door het nieuwe Bureau Teruggave Vaartuigen (B.T.V.). Tot 1947 werden in Nederland door de M.C.T.V. en B.T.V. liefst 4530 vaartuigen vrijgegeven. Dat waren echter nog niet alle schepen. In 1948 verscheen er in weekblad *Schuttevaer* een oproep tot hernieuwde opgave van nog vermiste schepen en vaartuigen. Die leverde 428 schepen en vaartuigen op die toen (half 1948) nog niet bij de eigenaar terug waren. Enkele tientallen schepen werden niet teruggevonden. In totaal waren er in de gehele Tweede Wereldoorlog circa 5000 schepen door de Duitsers gevorderd, een kwart van de vooroorlogse binnenvaartvloot.¹⁷³

Naast het opsporen, terughalen en herstellen van de schepen had West-Europa te kampen met een zwaar beschadigde infrastructuur. Talloze ingestorte bruggen moesten worden hersteld en gezonken schepen opgeruimd. Alleen al in de Ruhr lagen zo'n driehonderd gezonken schepen die de vaart belemmerde. Doordat er door de vele confiscaties weinig materiaal en werktuigen

¹⁷¹ De Groot, *Uit nood geboren*, 50.

¹⁷² Jehee, 'Vorderingen en teruggave binnenvaartschepen in WOII', 18.

¹⁷³ Jehee, 'Vorderingen en teruggave binnenvaartschepen in WOII', 18.

voor handen waren, kwamen de herstelwerkzaamheden maar traag op gang. Voor de uitvoering en coördinatie van die werkzaamheden werden door de Rijnsoeverstaten (Nederland, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland) en door de geallieerden zogenaamde missies opgericht, die allen in Duisburg-Ruhrort werden ondergebracht. Deze Rijnvaartmissies moesten helpen het scheepvaartverkeer zo snel mogelijk weer op gang te brengen om de wederopbouw te bespoedigen. Daarvoor waren veel sleepboten, sleepschepen en bergingsmateriaal nodig. Op initiatief van de verschillende Rijnvaartmissies werd er daarom eind augustus 1945 een overkoepelende internationale organisatie opgericht, de *Allied Rhine Tug Pool* (A.R.T.P.), die de Rijnvloten van de verschillende Rijnsoeverstaten ging beheren en onderbracht in een gezamenlijke beurtlijst. Zo kon het verdelen van de sleepkracht zo overzichtelijk mogelijk worden gehouden. Van een ‘vrije Rijn’ of een vrije marktwerking was daarmee nog allerminst sprake: de geallieerden voerden in de A.R.T.P. een strikt en star tarievenbeleid.¹⁷⁴

Nederlandse Rijnschippers en -rederijen verwachtten na de oorlog een groot ladingaanbod. Vanwege de economische situatie konden ze echter niet om samenwerking heen. Dit leidde tot de oprichting van het Bureau Internationale Vaart (B.I.V.). Deze moest in eerste instantie de kolentransporten uit Limburg en de Ruhr regelen en voor voldoende scheepsruimte zorgen. Daarnaast was een taak het opzetten van een beurtlijst voor zowel rederij als particuliere schepen voor opvarende geallieerde graan- en meeltransporten. Een derde taak was het regelen van identiteitsbewijzen voor het personeel van de vloot, de zogenaamde *permits*. Daar waar rederij en particulier aanvankelijk adequaat en eensgezind de draad oppakten om problemen het hoofd te bieden, was het even snel gedaan met de verbroedering, toen ieder zich zelf in staat achtte zijn eigen boontjes te doppen. Het gevolg was een hernieuwde ‘transportoorlog’ tussen beide aartsrivalen. Er was genoeg reden om te vechten: het aanbod van lading was lang niet zo groot als werd verwacht. Zo kwamen de meeste hulpgoederen voor Duitsland binnen via Duitse havens en was er sprake van grootschalige plunderingen uit schepen en opslagplaatsen in Belgische en Nederlandse zeehavens.¹⁷⁵ In 1949 liep het werk voor de schippers terug. De meeste Duitse rederijen hadden hun vloot inmiddels grotendeels weer op orde en voorzagen weer zelf in eigen sleepbehoefte waardoor ze de A.R.T.P. niet meer nodig hadden. Het werk voor de *Tug Pool* met haar starre tarievenstelsel verminderde daardoor gaandeweg wat de aanleiding vormde voor

¹⁷⁴ De Groot, *Uit nood geboren*, 51-52.

¹⁷⁵ De Groot, *Uit nood geboren*, 51.

de veelal particuliere Nederlandse schepen om ook uit de A.R.T.P. te stappen.¹⁷⁶ Bovendien was de financiële situatie in de eerste vijf jaar na de oorlog voor Nederlandse schippers allerm minst een vetpot. De misère hield aan: het naoorlogse economisch herstel zou pas komen in de tweede helft van de twintigste eeuw. Dat uitte zich in de scheepsbouw: er werden tussen 1945 en 1950 slechts 310 nieuwe binnenschepen met een totaal laadvermogen van 61.000 ton gebouwd. Op 1 januari 1951 bestond de Nederlandse Rijn- en binnenvaartvloot uit 17.222 schepen. Dat betekende dat inclusief de 310 nieuwe schepen er in de Tweede Wereldoorlog ruim 3600 schepen of 18% verloren waren gegaan.¹⁷⁷

¹⁷⁶ De Groot, *Uit nood geboren*, 52.

¹⁷⁷ Van Lange, *Binnenvaart in oorlogstijd*, 145, 152-153.

Conclusies

De periode tot september 1944 was in veel opzichten een voortzetting van de verslechterde situatie in 1942 en 1943. Het aantal van gevorderde schepen bereikte nog niet het niveau van september 1940. De wilde vaart en de Rijnvaart vertoonde een graduele daling als gevolg van de afnemende productie. Van een totale inzakking was echter allerm minst sprake. De voortdurende brandstofschaarste en het tekort aan sleepschepen zorgde ervoor dat op veel schepen weer zeilen verschenen. Enkele honderden motorschepen werden in werven voorzien van een gasgenerator zodat men kolen als brandstof kon gebruiken.

Tabel 6.1 Goederenvervoer door de wilde binnenvaart 1938-1944 (in 1000 ton)

	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944
Januari		771	186	300	471	1104	1256
Februari		740	231	1069	10	1245	1252
Maart		880	1098	1693	692	1560	1417
April		886	1094	1559	1338	1262	1219
Mei		882	416	1601	1318	1293	
Juni		985	855	1371	1248	1321	
Juli	881,9	999	1560	1392	1291	1473	
Augustus	936,5	1036	1653	1382	1375	1431	
September	969,6	1069	1732	1415	1439	1473	
Oktober	1904	1174	1904	1544	1457	1482	
November	1646	1213	1646	1565	1516	1496	
December	1334	851	1334	1322	1392	1302	
Totaal	9542	11473	13709	16213	13545	16446	
Indexcijfer (1938 = 100)	100	120	144	170	142	172	

Bron: CBS, *Maandstatistiek van verkeer en vervoer in Nederland 1940* ('s-Gravenhage 1940), 78, 82, 100, 113, 134, 155, 164, 201, 226; *Maandschriften 1941 (Geheim) bijlagen*: K75, K166, K256, K344; *Maandschriften 1942 (Geheim) bijlagen*: K75, K161, K252; CBS, *Maandschrift 1943 & Bijlagen 1944 – April (Geheim)*, K68; *Maandstatistiek van verkeer en vervoer in Nederland* ('s-Gravenhage 1944) 1, 33, 71, 146, 202, 264, 289-290, 331, 395; *Maandschriften 1946* ('s-Gravenhage 1946) 112-113; eigen berekeningen.

Tabel 6.2 Totale goederenvervoer op de Rijn langs Lobith 1939-1944 (in 1000 ton)
(Bevat de schepen van en naar Nederland, België, Duitsland, Frankrijk)

	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944
Januari			694	488	757	1430	910
Februari			85	930	277	1707	884
Maart			1081	1349	387	1462	
April			1067	1463	1259	1642	835
Mei			441	2088	1261	2319	870
Juni			159	2137	1890	1850	
Juli		4949	384	1898	1823	1403	
Augustus		4907	752	1950	1814	1477	
September		1976	751	2059	1591	931	
Oktober		1637	954	2081	1976	509	
November		1537	978	1713	1705	698	
December		1074	844	1142	1331	678	
Totaal	54601	42068	8191	19344	16139	16065	
Indexcijfer (1938 = 100)	100	77	15	35	30	29	

Bronnen: CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland* 1940 ('s-Gravenhage 1940) 3, 130, 140, 154, 171, 231, 267, 316; CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland* 1941 ('s-Gravenhage 1941) 11, 66, 77, 91, 122, 152, 178, 206, 244, 277, 326, 360, 398; CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland* 1942 ('s-Gravenhage 1942) 61, 91, 124, 135, 180, 209, 223, 291, 306, 359, 429, 484; CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland* 1943 ('s-Gravenhage 1943) 40, 155, 198, 301, 355, 478, 570, 637, 656; CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland* 1944 ('s-Gravenhage 1944) 220, 394, 459; eigen berekeningen.

De situatie veranderde rond Dolle Dinsdag, 5 september 1944. In korte tijd was er van een centrale leiding uit Berlijn geen sprake meer en vorderde elke Duitse instantie wat ze nodig had. In de laatste negen oorlogsmaanden werden er zo duizenden schepen gevorderd en naar Duitsland overgebracht. In veel gevallen werd wegens een tekort aan manschappen de bemanning gedwongen hun schip naar Duitsland te varen. De lading bestond dikwijls uit gestolen of gevorderde goederen, materialen en machines. Naarmate de geallieerde opmars voortzette, werden de gevorderde Nederlandse schepen verder in bezet gebied gebracht. In de laatste oorlogsjaren bevond een groot deel van de Nederlandse binnenvaartvloot zich diep in Duitsland. Het betrof vooral kempenaars en grote Rijnschepen die vanwege hun omvang en motorisering geconfisqueerd werden. Vanaf het moment dat Nederland frontgebied werd, functioneerden bevrachtingskantoren in het bezette Westen en Noorden nauwelijks meer. De binnenvaart kwam

daar vrijwel geheel in dienst te staan van de Duitse oorlogsvoering. Door de aanhoudende vorderden doken veel schippers met schip en al onder.

De binnenvaart vertolkte een grote rol tijdens de Hongerwinter. Met het uitroepen van de algemene Spoorwegstaking op 17 september hoopte de Nederlandse regering in ballingschap dat de Duitse oorlogsmachine gehinderd zou worden. Als reactie op de staking verboden de Duitsers echter alle voedseltransporten over het IJsselmeer naar de grote stedelijke gebieden in het Westen. Hierdoor raakten de grote stedelijke gebieden in het Westen geïsoleerd van het agrarische achterland, juist op het moment dat een nieuwe oogst uit het noorden van het land (Groningen) klaar stond om vervoerd te worden. Het gevolg was dat de Hongerwinter uitbrak. Het Duitse verbod op voedseltransporten over het IJsselmeer werd weliswaar in november opgeheven, maar door de aanhoudende vorderingen van de *Kriegsmarine* weigerden veel schippers te varen, waardoor de voedselaanvoer nauwelijks kon worden hervat. Met instemming van Seyss-Inquart werd uiteindelijk op 16 december door Hirschfeld, Louwes, de burgemeesters van Amsterdam en Rotterdam en enige ambtenaren van Waterstaat de Centrale Reederij voor de Voedselvoorziening opgericht, die ervoor moest zorgen dat voedsel in het bezette Noorden naar de steden in het Westen werd vervoerd. De nog beschikbare binnenvaartschepen werden in deze rederij ondergebracht en moesten de agrarische producten naar de meest urgente plaatsen brengen. De al met grote problemen kampende voedseltransporten werden verder belemmerd toen op 23 december 1944 de vorst intrad. Door de vele confiscaties was er geen enkele ijsbreker beschikbaar, wat tot gevolg had dat er tot de dooi in het midden van februari nauwelijks scheepvaart op het IJsselmeer mogelijk was. Hierdoor daalde in die maand in het Westen het dagrantsoen verder tot een absoluut dieptepunt van 340 kcal. Vele duizenden burgers kwamen om van de honger en de kou. De honger in het Westen hield aan tot de bevrijding.

In het bevrijde Zuiden werd de binnenvaart waar mogelijk zo snel mogelijk hervat. Ook hier bestond de vaart vooral uit militaire transporten. Binnenvaartschepen werden op grote schaal gevorderd door de geallieerden. De schippers verdienden er over het algemeen goed aan. Het goederentransport over de Maas en Rijn viel vrijwel geheel stil naarmate het front zich stabiliseerde rond deze grote rivieren. Er vonden enkel nog wat steenkooltransporten plaats.

De sterke toename van de zwarte markt in de laatste twee oorlogsjaren moet ook grote gevolgen hebben gehad voor de binnenvaart. Daar schippers vaak met een lading schaarse en waardevolle goederen voeren, was het niet onwaarschijnlijk dat langs de rivieren een grote

ruilhandel ontstond, waarbij steenkolen voor voedsel werden geruild. Hoewel precieze cijfers ontbreken, kunnen we, gezien het feit dat goederen op de binnenlandse markt tot ongeveer 30% uit de zwarte markt kwamen, aannemen dat deze handel aanzienlijk moet zijn geweest, met name rond de kolenhavens in Limburg.

Na de capitulatie van het Duitse leger in mei 1945 was de schade aan infrastructuur, industrie en materieel enorm. In de gehele oorlog waren circa 5000 Nederlandse schepen door de Duitsers gevorderd, een kwart van de vooroorlogse binnenvaartvloot. In de wederopbouw was de belangrijkste taak van reders en particulieren dan ook het opsporen en terughalen van hun schepen. Voor dit doel werd op 12 mei 1945 door reders, particuliere schippers en de Koninklijke Marine de Marine Commissie Teruggave Vaartuigen (M.C.T.V.) opgericht. Later gingen haar taken over op het Bureau Teruggave Voertuigen (B.T.V.). Tot 1947 werden in Nederland door deze twee organisaties liefst 4530 vaartuigen opgespoord en teruggebracht. De schepen bleken verspreid te liggen over heel Europa, van Noorwegen tot in Italië en zelfs de Zwarte Zee. In 1948 verscheen er in weekblad *Schuttevaer* een oproep tot hernieuwde opgave van nog vermiste schepen en vaartuigen. Die leverde 428 schepen en vaartuigen op die toen (half 1948) nog niet bij de eigenaar terug waren. Enkele tientallen schepen werden niet teruggevonden. Door oorlogshandelingen waren ruim 3600 schepen of 18% van de totale vloot verloren gegaan.

Het leven ging echter verder. Om het scheepvaartverkeer zo snel mogelijk weer op gang te helpen werden door de Rijnsoeverstaten (Nederland, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland) en door de geallieerden zogenaamde Rijnvaartmissies opgericht, die allen in Duisburg-Ruhrort werden ondergebracht. Voor de wederopbouw was het belangrijk dat de vaart over de Rijn zo snel mogelijk weer hervat werd. Op initiatief van de verschillende Rijnvaartmissies werd er eind augustus 1945 een overkoepelende internationale organisatie opgericht, de *Allied Rhine Tug Pool*, die de Rijnvloten van de verschillende Rijnsoeverstaten ging beheren en onderbracht in een gezamenlijke beurtlijst. Zo kon het indelen van de sleepkracht zo overzichtelijk mogelijk worden gehouden. Van een 'vrije Rijn' of een vrije marktwerking was echter nog allerminst sprake: de geallieerden voerden een strikt en star tarievenbeleid. Het na de oorlog verwachte grote ladingaanbod bleef uit. Het economisch herstel vond pas echt plaats in de tweede helft van de twintigste eeuw. Tot dan hield de misère aan in de Rijn- en binnenvaart, die begonnen met het ontstaan van de overcapaciteit aan scheepsruimte in de jaren twintig (zie hoofdstuk 3).

Conclusies

In de historiografie over de Rijn- en binnenvaart wordt de Tweede Wereldoorlog afgeschilderd als een periode waarin de ontwikkeling van de sector stilstond. De Duitse bezetting zou in alle opzichten desastreus hebben uitgepakt. Tot voor kort ontbrak er een onderzoek naar de economische prestaties van de Rijn- en binnenvaart, waardoor de echte ontwikkelingen van de sector de oorlogsjaren in het ongewisse bleven. Een analyse van CBS statistieken en ander bronmateriaal uit de oorlog laat zien dat het verhaal van de Rijn- en binnenvaart verder gaat dan enkel onheil. Er voltrokken zich gaandeweg de oorlogsjaren vele ontwikkelingen, die zowel een negatief als een positief effect hadden op de binnenvaart.

Reeds in 1938 kregen de toenemende oorlogsdreiging vat op de binnenscheepvaartsector. De situatie was op dat moment voor de Rijn- en binnenvaart weinig rooskleurig als gevolg van een moeizaam economisch herstel en een overcapaciteit aan scheepsruimte. Bovendien zorgde de sterke versnippering van schippersorganisaties er voor dat schippers elkaar eerder tegenwerkten, dan dat men met elkaar samenwerkte. Van echte efficiëntie kon dan ook niet gesproken worden. De grote overheidsinvesteringen in het Nederlandse verdedigingsapparaat als reactie op de toegenomen oorlogsspanningen bracht vanaf medio 1938 schippers in de wilde vaart weliswaar veel werk, maar het woog nog niet op tegen de slechte economische situatie. Hoewel er in 1938 weliswaar een opleving in het goederentransport over de Rijn gaande was, kon ook daar nog niet gesproken worden van een echte bloei. Daarvoor werd de vaart veel opgehouden door de aanhoudende handelsbelemmeringen, het streven naar autarkie en het verstrekken van subsidies door Belgische en Duitse overheden om de eigen vloot te beschermen.

In navolging van de Britten en de Fransen mobiliseerde in augustus 1939 ook Nederland haar leger. Daarmee begon tevens het vorderen van binnenvaartschepen. Dit werd op 7 september verder versterkt, door het van in werking treden van een nieuwe noodmaatregel, de ‘Wet Gebruik Vervoersmiddelen’ (W.G.V.), die de minister van Waterstaat de bevoegdheid gaf in geval van oorlog, oorlogsgevaar of andere buitengewone omstandigheden, binnenschepen in belang van de economie een vervoerplicht op te leggen. Tal van binnenvaartschepen werden hierna voor allerlei doeleinden gevorderd. Over het algemeen betrof het kempenaars (sleepschepen van 600 ton) en sleepboten. Schippers moesten zich met hun schepen aanmelden bij de Rijksvaartuigendienst,

waarna werd gekeken waarvoor het betreffende schip gebruikt kon worden. Zowel de Koninklijke Landmacht als de Marine bezat binnenvaartschepen en sleepboten. Deze werden voor tal van verschillende doeleinden gebruikt. Naast het feit dat ze militair materiaal vervoerden, werden sommige binnenvaartschepen gebruikt als bewakingsvoertuig op het IJsselmeer en werden twaalf kempenaars omgebouwd tot hospitaalschip. Andere schepen deden dienst als drijvende munitieopslagplaatsen of als zinkschepen, waarbij het schip gecontroleerd op een strategische plek tot zinken werd gebracht om de vijandelijke opmars te belemmeren.

Het was eind 1939 en begin 1940 redelijk druk in de wilde vaart. Dit was puur het gevolg van de aantrekkende economie en het feit dat de overheid gedurende het jaar vele schepen vorderde om regeringsgranen, bouwmetaal en aarde, zand en grind te vervoeren voor hetzij voorraadvoorming of anderzijds de aanleg en verbetering van verdedigingswerken. De eerste maanden van 1940 was in veel opzichten vergelijkbaar. Schippers van middelgrote schepen (200-500 ton) verdienden goed. Aan de andere kant waren de structurele problemen van de Nederlandse binnenscheepvaartvloot nog altijd zichtbaar. De vloot was nog altijd een derde te groot, waardoor de particuliere schippers van vooral de vele kleine schepen, het moeilijk hadden.

Na de voor de binnenscheepvaart desastreus verlopen maand mei 1940, waarbij 10% van de binnenscheepvaartvloot beschadigd werd (4% gezonken en 1,7% onherstelbaar beschadigd), werden alle schepen en vaartuigen van het leger en marine door de Duitsers tot krijgsbuit verklaard. Schepen waar de *Wehrmacht* of de *Kriegsmarine* geen emplooi voor had, werden aan de eigenaren teruggegeven; het merendeel werd echter ingezet ten behoeve van de Duitse oorlogsmachine. De bezetter voerde in korte tijd grote organisatorische hervormingen door om de binnenvaart transparanter en efficiënter te maken. Zo werd al snel één van de structurele problemen van de Nederlandse binnenvaart, de fragmentarisering van de organisaties van schippers en reders, zo goed als volledig opgelost door de gelijkschakeling van de verschillende vaarten. De bezetter ontbond de vele tientallen kleine schippersorganisaties en de schippers werden verplicht lid te worden van grote overkoepelende organisaties. De bevrachtingscommissies werden opgeheven en hun taken overgenomen door hun voormalige secretarissen, die naast het regelen van de bevrachtingen er tevens op moesten toezien dat de vrachtprijzen en de bevrachtingscondities op het niveau bleven van 9 mei 1940. Speculaties en te zeer stijgende prijzen moesten zo voorkomen worden. Schippers werden verplicht zich te melden bij de secretariaten zodra hun schepen klaar waren om beladen te worden. Ook kon brandstof

enkel nog verkregen worden bij de secretariaten.

De binnenvaart stond na mei 1940 voor een grote opgave. Het snel wegvallen van zowel het weg- als treinverkeer betekende dat het vervoer van goederen vrijwel uitsluitend geschiedde via de waterwegen. Door Duitse orders en een expansieve overheid brak een periode van economische hoogconjunctuur aan, waardoor er in de eerste twee oorlogsjaren een klein wonder in de wilde vaart ontstond. Het goederenvervoer in tonnages steeg in die jaren ten opzichte van 1939 met respectievelijk 19,5% en 41,3%. Als 1938 als maatstaaf wordt gebruikt is dit zelfs +44% en +70%. Hoewel een deel van de stijging te verklaren valt uit het feit dat het wegverkeer door schaarste aan vloeibare brandstoffen in grote mate weg viel, was de belangrijkste reden de sterk aantrekkende economie in de eerste oorlogsjaren. In de wilde vaart leverde dat een situatie op die in de voorgaande tien jaar niet eerder was voorgekomen. Vooral in 1941 werd wat betreft het goederenverkeer alle voorgaande jaren ruimschoots overtroffen. Daar tevens de prijsontwikkeling positief was en ruim boven de kosten van levensonderhoud en inflatie bleef, kan gesteld worden dat de binnenschipper op de wilde vaart wat betreft inkomsten er in de eerste oorlogsjaren op vooruit is gegaan.

Er zat echter ook een keerzijde aan de Duitse bezetting. Schippers kregen vanaf augustus 1940 veelvuldig te maken met vorderingen van schepen. Deze werden uitgevoerd door de *Kriegsmarinedienststelle* (K.M.D.) afdeling in Rotterdam, op opdracht van de *Schiffahrtsabteilung* van de Duitse *Seekriegsleitung* in Berlijn. In principe ging een vordering als volgt te werk. De K.M.D. Rotterdam beschikte over een overzicht van de in Nederland beschikbare schepen. Berlijn had dat overzicht op haar beurt voor heel het Duitse Rijk, inclusief de bezette gebieden. Een Duitse eenheid die schepen nodig had, diende daarvoor een aanvraag in bij de bovengenoemde instantie in Berlijn, die op haar beurt weer opdracht gaf aan de plaatselijke instantie, in dit geval de K.M.D. Rotterdam, de benodigde schepen te vorderen. De K.M.D. Rotterdam droeg de schepen na vordering over aan of de *Werbbeauftragte Niederlande/Belgien*, die de ombouw (tot oorlogsschip) regelde, of direct aan de betreffende legereenheid. Schippers wier schepen gevorderd waren, konden hiervoor bij de K.M.D. een vergoeding naar waarde en grootte van het schip aanvragen. Vergoedingen, hoewel niet riant, werden tot in de loop van 1944 vrij regelmatig uitbetaald.

In augustus 1940 werden in Nederland voor *Operation Seelöwe*, de voorgenomen Duitse invasie van Engeland, achthonderd binnenvaartuigen, veelal kempenaars, gevorderd. Een groot

aantal werd naar scheepswerven gesleept waar ze werden omgebouwd tot primitieve landingsvaartuigen. Daar de Duitsers in de ‘Slag om Engeland’ er niet in slaagde de Britse *Royal Air Force* uit te schakelen en Hitler uiteindelijk prioriteit gaf voor een aanval op Rusland, bleven de schepen voor onbepaalde tijd in de zeehavens liggen. Slechts iets meer dan een vierde keerde terug naar de rechtmatige eigenaar. De rest bleef in handen van de *Wehrmacht* en de *Kriegsmarine* en werd ingezet op plaatsen in geheel Europa waar de Duitsers een behoefte hadden aan scheepsruimte, van Noorwegen naar landen in Zuid-Europa en zelfs de Zwarte Zee. In 1941 werden, zeker in verhouding met 1940, niet veel schepen gevorderd. Het ging om enkele tientallen, die net zoals in 1940 enkel voor een specifiek doel werden gevorderd.

De prestaties van de binnenscheepvaart bleven in de oorlogsjaren 1942 en 1943 consistent. Het peil van de wilde vaart viel in 1942 terug tot iets onder dat van 1940 maar het was daarmee nog altijd 18% hoger dan het peil van 1939. Het hoge peil van 1941 werd niet gehaald. De lange en strenge winter in het eerste kwartaal was hier voor het merendeel de oorzaak van. Het goederenvervoer in de overige drie kwartalen was slechts 6% lager dan in 1941. Afgezien van het weinige transport in het eerste kwartaal waren de prestaties in de rest van het jaar opvallend constant.

De wilde vaart herstelde zich verder in 1943. Dankzij een relatief zachte winter met weinig ijsvorming kon het goederenvervoer in het eerste kwartaal grotere vormen aannemen dan in dezelfde periode in voorgaande jaren. Ook in de overige maanden lag het vervoer op een hoog niveau. Voor vijf opeenvolgende maanden, van juli tot november 1943, lag het goederenvervoer tussen de 1,43 en 1,49 miljoen ton. Dat zelfs aan het einde van 1943 nog zulke cijfers werden behaald, terwijl toenemende geallieerde luchtaanvallen en de grote tekorten van brandstoffen de vaart belemmerde laat zien, dat de Nederlandse binnenscheepvaart goed functioneerde. De resultaten van het topjaar 1941 werden zelfs geëvenaard. Op basis van bronmateriaal kan worden aangenomen dat de reorganisatie en nieuwe regelvorming in de binnenvaart voor een duidelijkere structuur in de binnenvaart heeft gezorgd. Het vervoer was hierdoor beter controleerbaar, waardoor schepen efficiënter konden worden ingezet.

Toch betekende het jaar 1943 voor veel schippers een omslag. Grote tekorten aan brandstof hadden tot gevolg dat de omloopsnelheid van schepen sterk steeg. Motorschepen konden in weinig gevallen zichzelf voortstuwten, hoewel in enkele honderden een gasgenerator werd ingebouwd zodat men kolen kon stoken. Steeds vaker moesten zij de hulp inroepen van het

relatief kleine aantal stoomsleepschepen. Slepen werden zo langer en de wachttijden stegen. In veel situaties werden zelfs weer zeilschepen ingezet. De tijd werd zo in sommige opzichten teruggedraaid. Schippers kwamen bovendien gedwongen in situaties terecht, die ze liever niet meemaakten. Hoewel de confiscaties van schepen in 1943 nog gering bleven, verloren nog altijd vele tientallen schippers hun schip, inkomen en woning. Honderden anderen werden gedwongen uitsluitend in Duitsland te varen. De sterk toenemende geallieerde luchtaanvallen op het Ruhrgebied maakte dit laatste een gevaarlijke aangelegenheid. Het feit dat de bezetter zich in deze tijd steeds meer productiemiddelen, brandstoffen en vervoersmiddelen zoals schepen toe-eigende, maakt de prestaties van de wilde vaart in 1943 er enkel meer bijzonder op. Ondanks alles waren de verdiensten van de schippers goed.

De sterke toename van de zwarte markt in de laatste twee oorlogsjaren had een grote invloed op de binnenvaart. Daar schippers vaak met een lading schaarse en waardevolle goederen voeren, is het niet onwaarschijnlijk dat langs de rivieren een grote ruilhandel ontstond, waarbij steenkolen voor voedsel werden geruild. Hoewel precieze cijfers ontbreken, valt aan te nemen dat, gezien het feit dat in 1944 goederen op de binnenlandse markt voor liefst 30% uit de zwarte markt kwamen, deze handel aanzienlijk moet zijn geweest, vooral rond de kolenhavens in Limburg.

De situatie veranderde rond Dolle Dinsdag, 5 september 1944. In korte tijd was er van een centrale leiding uit Berlijn geen sprake meer en vorderde elke Duitse instantie wat ze nodig had. In de laatste negen oorlogsmaanden werden duizenden schepen gevorderd en naar Duitsland overgebracht. In veel gevallen werd wegens een tekort aan manschappen de bemanning gedwongen hun schip naar Duitsland te varen. De lading bestond dikwijls uit gestolen of gevorderde goederen, materialen en machines. In de laatste oorlogsjaren bevond een groot deel van de Nederlandse binnenvaartvloot zich diep in Duitsland. Het betrof vooral kempenaars en grote Rijnschepen die vanwege hun omvang en motorisering geconfisqueerd werden. Vanaf het moment dat Nederland frontgebied werd, functioneerden bevrachtungskantoren in het bezette Westen en Noorden nauwelijks meer. De binnenvaart daar kwam vrijwel geheel in dienst te staan van de Duitse oorlogsvoering. Door de aanhoudende vorderingen doken veel schippers met schip en al onder.

Met het uitroepen van de algemene Spoorwegstaking op 17 september hoopte de Nederlandse regering in ballingschap dat de Duitse oorlogsmachine gehinderd zou worden. Als

reactie op de staking verboden de Duitsers echter alle voedseltransporten over het IJsselmeer naar de grote stedelijke gebieden in het Westen. Hierdoor raakten de grote stedelijke gebieden in het Westen geïsoleerd van het agrarische achterland, juist op het moment dat een nieuwe oogst in het noorden van het land klaar stond om vervoerd te worden. Het gevolg was dat de Hongerwinter uitbrak. Het Duitse verbod op voedseltransport over het IJsselmeer werd weliswaar in november opgeheven, maar door de aanhoudende vorderingen van de *Kriegsmarine* weigerden veel schippers te varen, waardoor de voedselaanvoer nauwelijks kon worden hervat. Met instemming van Seyss-Inquart werd uiteindelijk op 16 december door Hirschfeld, Louwes, de burgemeesters van Amsterdam en Rotterdam en enige ambtenaren van Waterstaat de Centrale Reederij voor de Voedselvoorziening opgericht, die ervoor moest zorgen dat voedsel van het platteland in Noorden naar de steden in het Westen werd vervoerd. Binnenvaartschepen werden in deze rederij ondergebracht en moesten de agrarische producten naar de meest urgente plaatsen brengen. De al met grote problemen kampende voedseltransporten werden verder belemmerd toen op 23 december 1944 de vorst intrad. Door de vele confiscaties was er geen enkele ijsbreker beschikbaar, wat tot gevolg had dat er tot de dooi in het midden van februari nauwelijks scheepvaart op het IJsselmeer mogelijk was. Hierdoor daalde in die maand in het Westen het dagrantsoen verder tot een absoluut dieptepunt van 340 kcal. Vele duizenden burgers kwamen om van de honger en de kou. De honger in het Westen hield aan tot de bevrijding.

In het bevrijde Zuiden werd de binnenvaart waar mogelijk zo snel mogelijk hervat. Ook hier bestond de vaart vooral uit militaire transporten. Binnenvaartschepen werden op grote schaal gevorderd door de geallieerden. De schippers verdienden er over het algemeen goed aan. Het goedertransport over de Maas en Rijn viel vrijwel geheel stil, naarmate het front zich stabiliseerde rond deze grote rivieren. Er vonden enkel nog wat steenkolentransporten plaats.

Na de capitulatie van het Duitse leger in mei 1945 was de schade aan infrastructuur, industrie en materieel enorm. Vele schepen waren zoek en de belangrijkste taak van reders en particulieren was dan ook het opsporen en terughalen van hun eigendommen. Voor dit doel werd op 12 mei 1945 door reders, particuliere schippers en de Koninklijke Marine de Marine Commissie Teruggave Vaartuigen (M.C.T.V.) opgericht. Later gingen haar taken over op het Bureau Teruggave Voertuigen (B.T.V.). Tot 1947 werden in Nederland door deze twee organisaties liefst 4530 vaartuigen opgespoord en teruggebracht. De schepen bleken verspreid te liggen over heel Europa, van Noorwegen tot in Italië en zelfs tot bij de Zwarte Zee. In 1948

verscheen er in het weekblad *Schuttevaer* een oproep tot hernieuwde opgave van nog vermiste schepen en vaartuigen. Die leverde 428 schepen en vaartuigen op die toen (half 1948) nog niet bij de eigenaar terug waren. Enkele tientallen schepen werden niet teruggevonden. In totaal waren er in de gehele Tweede Wereldoorlog circa 5000 schepen door de Duitsers gevorderd, een kwart van de vooroorlogse binnenvaartvloot. In 1950 bleek de vloot met ruim 3600 schepen of 18% van de totale vloot gekrompen ten opzichte van 1940.

Om het scheepvaartverkeer zo snel mogelijk weer op gang te helpen, werden door de Rijnsoeverstaten (Nederland, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland) en door de geallieerden zogenaamde Rijnvaartmissies opgericht, die allen in Duisburg-Ruhrort werden ondergebracht. Voor de wederopbouw was het belangrijk dat de vaart over de Rijn zo snel mogelijk weer hervat werd. Op initiatief van de verschillende Rijnvaartmissies werd er eind augustus 1945 een overkoepelende internationale organisatie opgericht, de *Allied Rhine Tug Pool* (A.R.T.P.), die de Rijnvloten van de verschillende Rijnsoeverstaten ging beheren en onderbracht in een gezamenlijke beurtlijst. Zo kon het verdelen van de overgebleven schaarse sleepkracht zo overzichtelijk mogelijk worden gehouden. Van een ‘vrije Rijn’ of een vrije marktwerking was nog allerminst sprake: de geallieerden voerden een strikt en star tarievenbeleid. Het na de oorlog verwachte grote ladingaanbod bleef echter uit, waardoor de Rijn- en binnenvaart te maken had met een situatie gelijk aan de periode vóór de Tweede Wereldoorlog. Het economisch herstel zou pas plaatsvinden in de tweede helft van de twintigste eeuw.

De analyse van CBS statistieken geeft een totaal nieuw beeld van de Rijn- en binnenvaart in de Tweede Wereldoorlog. In de wilde vaart was er tot in de loop van 1944 sprake van hoge economische prestaties. Hoewel er geen statistieken van de militaire transporten over de Rijn voor handen zijn, moeten deze transporten de prestaties van de Rijnvaart op een aanzienlijk niveau gebracht hebben, misschien zelfs tot een vergelijkbaar niveau als van de situatie vóór de oorlog. De geleidelijke toename van vorderingen van schepen, brandstofschaarste en de toenemend exploitatie had haar effect, maar desondanks bleef het goederenverkeer tot in de loop van 1944 riant boven het peil van 1939. De hoge economische prestaties werden nog eens versterkt door het feit dat de concurrentie van weg- en treinverkeer wegviel. Ook werd er direct na de bezetting van Nederland in mei 1940 door de bezetter een aantal grote veranderingen doorgevoerd in de organisatie van de sector. Dit uitte zich onder meer in het gelijkschakelen van

de verschillende vaarten. Als gevolg hiervan werd het merendeel van de schippersorganisaties ontbonden en in plaats daarvan moesten schippers in de wilde vaart, Rijnvaart, beurtvaart en sleepvaart verplicht lid worden van een aan de betreffende vaart gerelateerde organisatie. In korte tijd werd zo afgerekend met de vergaande versnippering in de schipperswereld, die in de jaren dertig de sector erg hard belemmerd. De binnenvaart werd overzichtelijker en schepen konden efficiënter op de benodigde plaats worden ingezet. Pas in september 1944, toen de geallieerde opmars Nederland had bereikt, kwam het tot een verandering. De vorderingen en schade door oorlogsgeweld liepen tot de bevrijding in 1945 hoog op en zorgden voor een grote inkringing van de binnenvaartvloot. De slechte economische omstandigheden na de oorlog zorgde ervoor dat de Rijn- en binnenvaart in een vergelijkbare situatie terecht kwam als in de periode net voor de oorlog. Pas toen de economie aantrok, kon er ook in de Rijn- en binnenvaart weer sprake zijn van bloei. Dit laat zien dat de ontwikkeling van de Rijn- en binnenvaart in de Tweede Wereldoorlog gelijke tred hield met de economische ontwikkelingen. Als geen ander was deze sector afhankelijk van de conjunctuur.

Dankwoord

Zonder de hulp van een aantal mensen was het schrijven van deze scriptie een stuk moeilijker geweest. Allereerst wil ik mijn supervisor, prof.dr. Hein A.M. Klemann, bedanken voor zijn expertise, tips en kritiek die ervoor gezorgd hebben dat de scriptie nu is zoals hij is.

Daarnaast wil ik Jeroen Ter Brugge, werkzaam als Hoofd Collecties van het Maritiem Museum Rotterdam, bedanken dat ik een leeronderzoeksstage mocht lopen bij het betreffende museum. Deze stage heeft me veel geholpen in het onderzoek van de thesis, daar ik gebruik mocht maken van de literatuur in de museumbibliotheek en van een reeks handschriften uit het depot. Ook zorgde Jeroen ervoor dat ik in de periode na mijn stage gebruik mocht blijven maken van de rustige omgeving van de bibliotheek. Daarom gaat ook mijn dank uit naar de bibliotheekmedewerkers.

De expertise en tips van zowel Jac J. Baart als Hans Jehee waren van grote invloed in de oriëntatie van mijn scriptie. Hiervoor wil ik hen graag bedanken.

Tenslotte gaat mijn dank uit naar mijn vader, Harry Janssen, voor het aanhoren en becommentariëren van mijn scriptie.

Rotterdam, 15 augustus 2012

Emiel Janssen

Bronnen

Algemeen Rijksarchief, Den Haag (ARA)

ARA Ministerie van Marine, Bureau Voorbereiding Rijnvaart 1944-1945, in. nr.: 3: instructies voor het Hoofd Bureau Voorbereiding Rijnvaart (Inlichtingen)

ARA Ministerie van Marine, Bureau Voorbereiding Rijnvaart 1944-1945, in. nr.: 4: verzoek inlichtingen toestand waterwegen 7 december 1944

Maritiem Museum Rotterdam

Depot, handschriften, H310.2, Scheepsjournaal 'Bellatrix'

Depot, handschriften, H2095-2, 'bevrachtingsboek L. Ferwerda'

Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie, Amsterdam (Niod)

Niod Doc II III: Binnenscheepvaart: Binnenscheepvaart in Nederland, door Baudirektor Dr. Bolle, 14-7-1942

Niod Doc II III: Nota van Van Gunsteren 30/8/1945: omtrent de verhouding van overheid en bedrijfsleven op het gebied van de Rijnvaart tijdens de bezetting

Niod 249-0532: Nederlandsche Particuliere Rijnvaart Centrale, inv. no. a3.

Privébronnen

Archief Jac J. Baart, Marine Inlichtingen Dienst (M.A.R.I.D.) *Binnenscheepvaart. 42 W. rapport betr. Binnenscheepvaart* (april 1945)

Literatuur

- Baart, Jac J., *Rotterdam oorlogshaven* (Zutphen 2010)
- CBS, 'Kwartaaloverzicht van verkeer en vervoer in Nederland, 4^e kwartaal 1943'. In: CBS, *Maandstatistiek van verkeer en vervoer in Nederland februari 1944* ('s-Gravenhage 1944)
- CBS, *Maandschriften 1938, I* ('s-Gravenhage 1938)
- CBS, *Maandschriften 1938, II* ('s-Gravenhage 1939)
- CBS, *Maandschriften 1939, I*, I. ('s-Gravenhage 1939)
- CBS, *Maandschriften 1939, II* ('s-Gravenhage 1940)
- CBS, *Maandschriften 1941* (Geheim) Bijlagen ('s-Gravenhage 1941)
- CBS, *Maandschriften 1942* (Geheim) Bijlagen ('s-Gravenhage 1942)
- CBS, *Maandschriften 1943* (Geheim) Bijlagen ('s-Gravenhage 1943)
- CBS, *Maandschriften 1943 & Bijlagen 1944 – april* (Geheim) ('s-Gravenhage 1944)
- CBS, *Maandschriften 1944* (Geheim) ('s-Gravenhage 1944)
- CBS, *Maandschriften 1946* ('s-Gravenhage 1946)
- CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland 1940* (Geheim) ('s-Gravenhage 1940)
- CBS, *Maandstatistiek van Verkeer en Vervoer in Nederland 1941* (Geheim) ('s-Gravenhage 1941)
- CBS, *Maandstatistiek van verkeer en vervoer in Nederland 1944* (Geheim) ('s-Gravenhage 1944)
- CBS, *Maandstatistiek van verkeer en vervoer in Nederland 1944/1945* (Geheim) ('s-Gravenhage 1945)
- CBS, *Statistiek van de bevrachtingen en van de wachttijden in de wilde binnenvaart in Nederland 1938* ('s-Gravenhage 1939)
- CBS, *Statistiek van de bevrachtingen en van de wachtlijsten in de wilde binnenvaart in Nederland 1940* ('s-Gravenhage 1941)
- CBS, *Tweehonderd jaar statistiek in tijdreeksen 1800-1999* (Voorburg/Heerlen 2001)

- Groot, Harry de, *“Uit nood geboren”*: 75 jaar N.P.R.C.: *Nederlandse Particuliere Rijnvaart-Centrale 1935-2010* (Alkmaar 2010)
- Jehee, Hans, ‘Vorderingen en teruggave binnenvaartschepen in WOII’, ‘Vorderingen en teruggave binnenvaartschepen in WOII’. In: Vereniging de Binnenvaart, *Binnenvaart in W.O. II* (Rotterdam 1995)
- Jong, Loe de, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog 1939-1945, deel IV, VII* (Den Haag 1976)
- Kasteel, C.A.M.C. van, *De binnenscheepvaart in 1940* (Amsterdam 1941)
- Klemann, Hein A.M., *Nederland 1938-1948. Economie en samenleving in jaren van oorlog en bezetting* (Amsterdam 2002)
- Klemann, Hein A.M., *Tussen Reich en Empire* (Amsterdam 1990)
- Kuiler, H.C., ‘De omvang van het vervoer in Nederland over de jaren 1938-1943.’ In: CBS, *Maandstatistiek van verkeer en vervoer in Nederland 1944/1945* (‘s-Gravenhage 1945)
- Lange, Barend van, *Binnenvaart in oorlogstijd* (Deventer 1995)
- Loomeijer, Frits R., *Een eeuw Nederlandse binnenvaart* (Drachten/Leeuwarden 1988)
- Van Luijk, Dennis van, *Economische prestaties van de binnenvaart* (Utrecht 2001)
- Timmermans, J. (ed.), *Algemeene Rijnschippersbond Gedenkboek 1898 – 1948* (Rotterdam 1948)
- Verrips, Jojada, ‘Nederlandse binnenschippers en het probleem van de solidariteit’, *Sociologisch Tijdschrift, jaargang 14, nummer 2* (1987)
- De Vries, Arie de, ‘De 2e Wereldoorlog vanuit de Rijn- en binnenvaart beleefd’, in: Vereniging de binnenvaart, *Binnenvaart in WO.II* (Rotterdam 1995)
- Zanden, J.L. van; R.T. Griffiths, R.T., *Economische geschiedenis van Nederland in de 20e eeuw* (Utrecht 1989)

Internetbronnen:

http://en.wikipedia.org/wiki/Operation_Chastise (25-07-2012)

[http://www.lexikon-der-](http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Transportflottillen/TransflotNiederlande.htm)

[wehrmacht.de/Gliederungen/Transportflottillen/TransflotNiederlande.htm](http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Transportflottillen/TransflotNiederlande.htm) (27-07-2012)

http://www.lvbhb.nl/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=604:de-wilde-vaart-1890-1940&catid=111:geschiedenis-binnenscheepvaart&Itemid=138 (7-7-2012)

<http://militaryhistory.about.com/od/aerialcampaigns/p/dambusters.htm> (25-07-2012)