

Rijnstakingen

De oorzaken van de stakingen in de Rijnvaart tussen 1895 en 1935



Vincent Malafronte | 410805vm
410805vm@student.eur.nl

Masterscriptie Maatschappijgeschiedenis
Erasmus School of History, Culture and Communication
Erasmus Universiteit Rotterdam
Augustus 2018

Begeleider:
Prof. dr. Hein A.M. Klemann

Tweede lezer:
Dr. Els M. Jacobs

Rijnstakingen

De oorzaken van de stakingen in de Rijnvaart tussen 1895 en 1935

Vincent Malafronte

410805vm

410805vm@student.eur.nl

Masterscriptie

Master Maatschappijgeschiedenis: geschiedenis van Nederland in een mondiale context

Erasmus School of history, culture and communication (ESHCC)

Erasmus Universiteit Rotterdam

Augustus 2018

Begeleider: Prof. dr. Hein A.M. Klemann

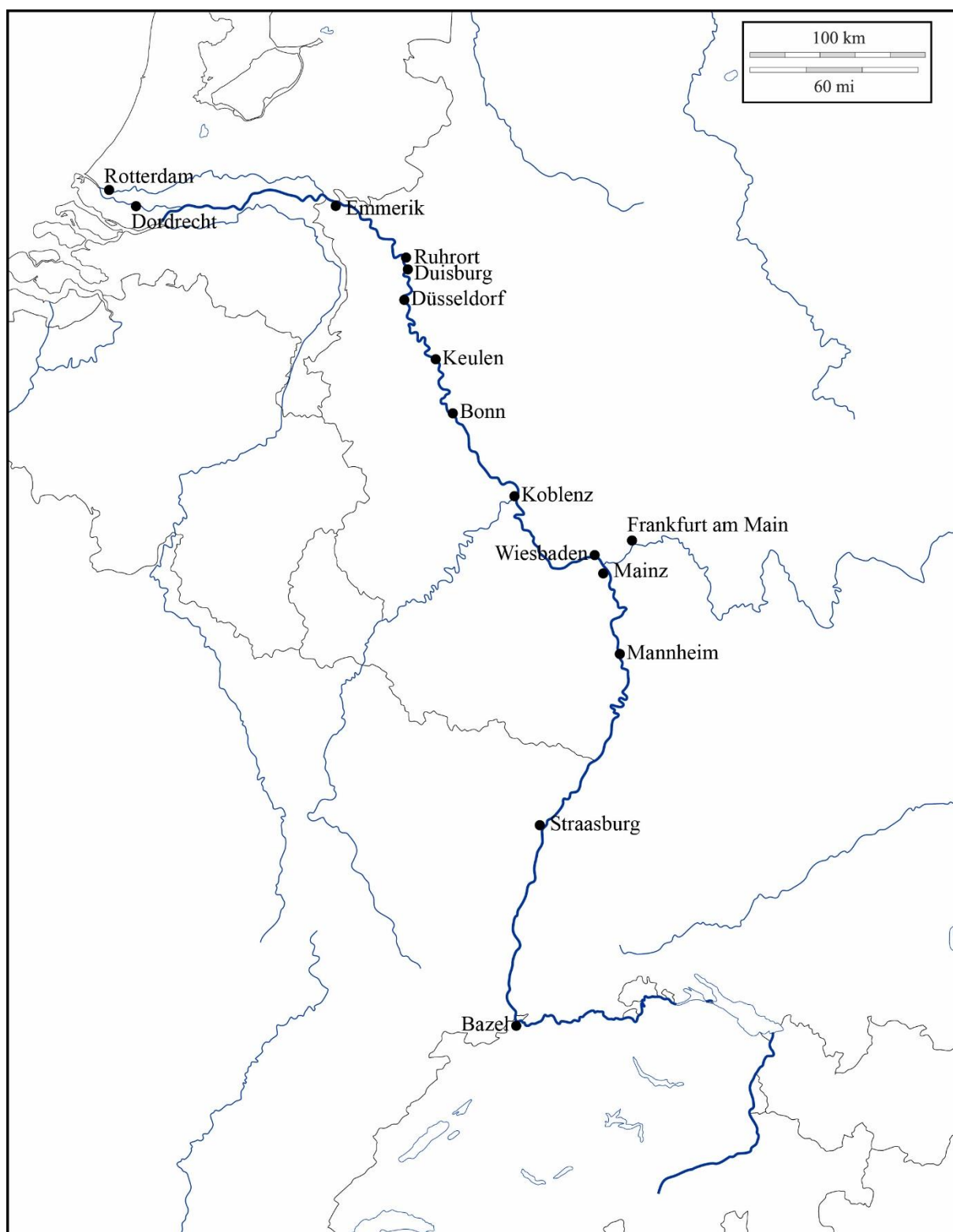
Tweede lezer: Dr. Els M. Jacobs

Erasmus School of
History, Culture and
Communication



Afbeelding omslag: de haven van Duisburg in 1920. Bron: Top Magazin, 'Duisburger Hafen feiert 300jähriges Bestehen': <https://www.top-magazin.de/ruhr/2016/04/08/duisburger-hafen-feiert-300jaehrigen-bestehen/> (12-6-2018).

Kaart van de Rijn en Rijndelta, met de belangrijkste steden.



Bron: http://d-maps.com/carte.php?num_car=2531&lang=de (25-5-2018), eigen bewerking.

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	7
	Vraagstelling	9
	Concepten.....	10
2	Historiografisch overzicht	14
	Theoretische inkadering	14
	Particuliere binnenvaart.....	17
	Bekende oorzaken van de Rijnstakingen	19
	<i>Toename Rijnverkeer.....</i>	<i>19</i>
	<i>Spanning tussen arbeiders en vakbondsleiders en solidariteit</i>	<i>23</i>
	<i>Nieuwe technologieën</i>	<i>24</i>
	Bijdrage aan het debat	26
	Methodologie	27
3	De Rijnstakingen nader bestudeerd	31
	Conclusie	34
4	Economische factoren	36
	Dalende vervoerskosten	36
	Situatie tijdens hoogconjunctuur	41
	Situatie tijdens laagconjunctuur	45
	Conclusie	49
5	Sociale factoren.....	51
	Solidariteit	51
	<i>De bonden</i>	<i>54</i>
	<i>Werkwilligen.....</i>	<i>57</i>
	<i>Grensoverschrijdende solidariteit.....</i>	<i>58</i>
	Verhoudingen tussen de werknemers en de bondsbestuurders	60
	Zware en gevaarlijke werkomstandigheden	61

De Eerste Wereldoorlog	63
Conclusie	66
6 Technologische factoren	67
Innovaties in de scheepsbouw	67
Innovaties in de haven.....	68
Conclusie	71
7 Conclusie	72
Reflectie	76
Dankwoord	78
8 Bibliografie.....	79
Primaire bronnen	79
<i>Maritiem Museum Rotterdam</i>	79
<i>Nationaal archief Den Haag</i>	79
<i>Kranten</i>	79
Literatuur	81
Bijlage 1: overzicht van de Rijnstakingen, 1895-1935.	84

1 Inleiding

In de periode tussen 1895 en 1935 vonden verschillende stakingen plaats in de Rijn- en binnenvaartsector en in de aanverwante havens. De stakingen hadden grote internationale economische gevolgen vanwege het grote aandeel van het Rijnverkeer in het internationale vrachtvervoer en het internationale karakter van de maritieme sector in het algemeen en de Rijnvaart in het bijzonder. Zo kon een staking van enkel Nederlandse schepen die ijzererts de Rijn op vervoerden, de industrie in het Duitse Ruhrgebied honderden kilometers stroomopwaarts stilleggen. Anderzijds nam het werk in de haven van Rotterdam sterk af, wanneer Duitse schepen besloten om geen steenkolen stroomafwaarts meer te vervoeren vanuit het Ruhrgebied. Bovendien werd verschillende malen het verkeer op de gehele Rijn stilgelegd, waardoor geen enkele economische activiteit meer mogelijk was langs de gehele rivier.¹ Het mag duidelijk zijn dat de verschillende vormen van vervoer in de Rijnvaart sterk met elkaar verweven waren.

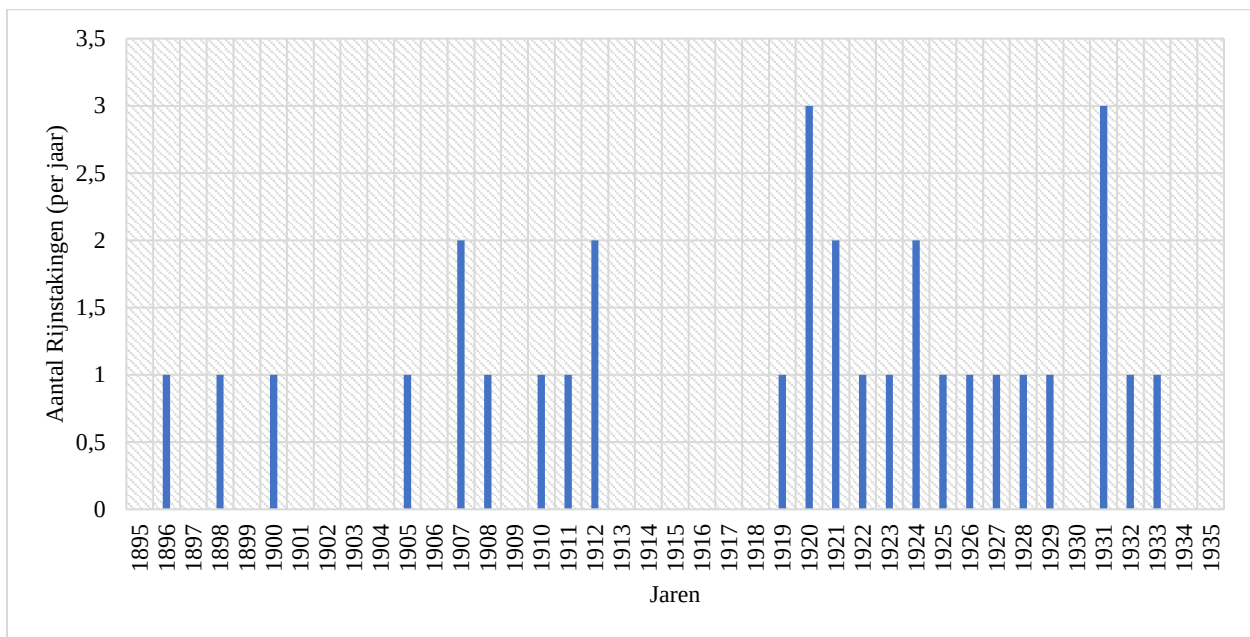
In figuur 1.1 is het aantal Rijnstakingen per jaar in de periode 1895 tot 1935 schematisch weergegeven in een staafdiagram. Op de horizontale as staan de jaren, op de verticale as staat het aantal stakingen per jaar. In deze weergave is geen onderscheid gemaakt in omvang, locatie of de omvang van de gevolgen. Het gaat in deze figuur nadrukkelijk om het absolute aantal stakingen. Wat duidelijk wordt uit figuur 1.1 is dat de stakingen toenamen vanaf 1895 tot een voorlopige piek in 1912. Hierna brak een korte periode aan waarin nauwelijks werd gestaakt. Vanaf 1918 vonden opnieuw grote aantallen stakingen plaats. Vooral in de periode van 1918 tot 1929 lag het aantal stakingen relatief hoog. Hierna liep het aantal stakingen af, totdat er bijna geen stakingen waren rond 1935.²

De motieven om te staken liepen in deze periode sterk uiteen. Hieronder vielen onder andere loonsverhoging, uitbreiding en betere naleving van de rusttijden, betere bevrachtingscontracten en angst voor nieuwe technologieën. Hoewel deze motieven sterk uiteenliepen, zijn weldegelijk bepaalde patronen waar te nemen. De redenen om te staken zijn bijvoorbeeld onder te verdelen in verschillende ontwikkelingen die speelden in de Rijnvaart. Deze leidden tot ontevredenheid onder de mensen die werkzaam waren in deze sector, waardoor zij konden besluiten om het werk neer te leggen. Dit had op haar beurt gevolgen voor de Rijnvaartsector in zijn geheel, aangezien de stakingen de werking daarvan beïnvloedden.

¹ Zie voor een overzicht van de Rijnstakingen bijlage 1: overzicht van de Rijnstakingen, 1895-1935.

² De gegevens zijn afkomstig uit figuur 1.

Figuur 1.1 *Absoluut aantal Rijnstakingen, 1895-1935 (per jaar)*



Bron: verschillende bronnen, zie hoofdstuk 8 en bijlage 1: overzicht van de Rijnstakingen, 1895-1935. Eigen bewerking.

Om verschillende redenen is het relevant om de stakingen in de Rijnvaart tussen 1895 en 1935 te onderzoeken. Ten eerste is een verandering door de tijd heen waarneembaar. Vóór 1895 zijn er nauwelijks stakingen geweest, terwijl het aantal stakingen na 1895 in gestaag tempo toenam, totdat na 1935 nauwelijks meer stakingen zijn waar te nemen. Er is een duidelijke breuklijn tussen de periode waarin de stakingen plaatsvonden en de periodes ervoor en erna. Het is relevant om te onderzoeken wat de factoren achter de Rijnstakingen zijn geweest, aangezien daarmee deze breuk in de tijd wellicht kan worden verklaard.³

Een volgende reden die een onderzoek naar de Rijnstakingen rechtvaardigt, is de vergelijkbaarheid met andere sectoren. De Rijnvaart is een sector met een sterk sociaal en geografisch geïsoleerd karakter. Schippers leefden op hun eigen schip, geïsoleerd van de rest van de samenleving en zij waren altijd onderweg. Voor hun sociale contacten waren zij volledig op elkaar aangewezen.⁴ Dit karakter is ook te zien bij mijnwerkers en andere groepen binnen de maritieme sector, zoals zeelieden en havenarbeiders. Een studie naar de factoren achter de Rijnstakingen kan wellicht bijdragen aan een beter begrip van stakingen in deze vergelijkbare sectoren.

³ De constatering dat voor 1895 en na 1935 nauwelijks Rijnstakingen plaatsvonden is gebaseerd op kwalitatief bronnenonderzoek. Zie methodologie.

⁴ Jozada Verrips, 'Nederlandse binnenschippers en het probleem van de solidariteit,' *Sociologisch Tijdschrift* 14:2 (1987) 227-229.

Een laatste factor die het onderzoek naar de Rijnvaart relevant maakt, is de relevantie van de Rijnvaart voor andere economische sectoren. Zodra in de Rijnvaart werd gestaakt, merkten andere sectoren die afhankelijk waren van de Rijnvaart voor het vervoer van hun goederen dat meteen. Een eerdergenoemd voorbeeld van deze afhankelijkheidsrelatie was de industriesector in het Duitse Ruhrgebied. Door de stakingen in de Rijnvaart en de oorzaken en gevolgen daarvan beter te begrijpen kan beter worden begrepen waarom bijvoorbeeld de industriesector in het Ruhrgebied leed onder de Rijnstakingen.

Vraagstelling

Dit onderzoek poogt te ontdekken waarom de stakingen in de Rijnvaart tussen 1895 en 1935 plaatsvonden, door deze te verklaren aan de hand van verschillende factoren. De hoofdvraag is daarom welke Rijnstakingen tussen 1895 en 1935 waar te nemen vielen en welke factoren die stakingen veroorzaakten. De stakingen in de Rijnvaart beslaan een uitgebreide periode, zoals in figuur 1.1 zichtbaar is. Vanaf grofweg het laatste decennium van de negentiende eeuw werd af en toe gestaakt en daarna bleven zulke stakingen zich voordoen. De intensiteit van de stakingen door de tijd heen is echter variabel. De hoogste concentratie stakingen ligt in de periode tussen 1895 en 1935. Het onderzoek richt zich daarom op deze periode. Aangezien in deze periode de meeste stakingen plaatsvonden, zijn voor deze periode ook de meeste gegevens beschikbaar. Bovendien bestonden toen kennelijk ook redenen om te staken. Een onderzoek naar deze periode zal daarom de meeste resultaten opleveren en de hoofdvraag het beste beantwoorden. Het jaar 1895 is als startpunt gekozen, omdat vanaf dat moment duidelijk te zien is dat het aantal stakingen toenam. Als eindpunt is 1935 gekozen, omdat daarmee de gevolgen van de wereldwijde economische depressie van 1929 kunnen worden meegenomen. Daarnaast vond met de machtsovernamen in Duitsland in 1933 een politieke breuk plaats, waarna nauwelijks meer werd gestaakt. Als gevolg van deze machtsovername veranderde vanaf 1935 de manier waarop Rijnschepen hun vracht toebedeeld kregen en daarmee de structuur van de gehele sector, wat het eindpunt vormt van dit onderzoek.

In hoofdstuk 3 wordt de eerste deelvraag behandeld: ‘wat waren de Rijnstakingen en waar en wanneer vonden deze plaats?’ In dit hoofdstuk wordt beschreven wat de Rijnstakingen inhielden, op welke locaties deze plaatsvonden, op welke momenten werd gestaakt en welke gevolgen de werkonderbrekingen hadden. Dit hoofdstuk is belangrijk om de Rijnstakingen en de daaraan bijdragende factoren te kunnen inkaderen en om deze te kunnen identificeren.

In hoofdstuk 4 komt de tweede deelvraag aan de orde: ‘welke economische factoren droegen bij aan de Rijnstakingen?’. Hier worden de economische ontwikkelingen in de Rijnvaart onder de loep genomen en wordt onderzocht in welke mate deze een oorzaak vormden voor de stakingen. De nadruk ligt hierbij op de economische ontwikkelingen die de Rijnvaartsector aan het einde van de negentiende eeuw en het begin van de twintigste eeuw meemaakte, aangezien de Rijnvaart in deze periode uitgroeide tot een belangrijke economische sector.

De derde deelvraag, die in hoofdstuk 5 wordt behandeld, ‘welke sociale factoren droegen bij aan de Rijnstakingen?’, is erop gericht de sociale ontwikkelingen in de Rijnvaart in kaart te brengen. Hier is aandacht voor het aspect van (grensoverschrijdende) solidariteit, de verhouding tussen arbeiders en zelfstandige schippers in de Rijnvaart enerzijds en bestuurders van vakbonden anderzijds, de Eerste Wereldoorlog en de arbeidsomstandigheden.

De vierde en laatste deelvraag luidt: ‘welke technologische factoren droegen bij aan de Rijnstakingen?’. Hierbij staat de vraag centraal of de invoering van nieuwe technologieën een factor was die aanzette tot staken en om welke innovaties het ging. Aandacht gaat uit naar ontwikkelingen in de scheepsbouw en technologische innovaties in de haven.

Concepten

Voor het begrijpen van de Rijnstakingen is allereerst kennis van het begrip *Rijnvaart* nodig. De Rijnvaart valt op haar beurt onder de paraplu van de *binnenvaart*. Met dat laatste begrip wordt al het scheepvaartverkeer bedoeld op de binnenvaartwegen. Bij binnenvaartwegen moet worden gedacht aan rivieren, vaarten, meren en kanalen, gelegen aan de landzijde van de kust. In de context van dit onderzoek wordt met vervoer enkel vrachtvervoer bedoeld, het vervoer van passagiers wordt buiten beschouwing gelaten.⁵

De *Rijnvaart* betreft al het scheepvaartverkeer dat plaatsvond op de rivier de Rijn en de rivieren in de Rijndelta: de Waal, het Pannerdens Kanaal, de Oude Rijn, de Lek en de wateren die onder verschillende namen door Rotterdam stromen. De Rijn loopt van Zwitserland tot Rotterdam en doorkruist daarbij Duitsland. Tussen Karlsruhe en Bazel vormt de Rijn tevens de grens tussen Duitsland en Frankrijk. De Rijn is thans bevaarbaar voor grote schepen vanaf Bazel tot en met de monding in zee nabij Rotterdam, maar was destijds voor grote slepen bevaarbaar van Rotterdam tot Mannheim en van Mannheim tot Straatsburg enkel met kleinere schepen. Vlak voor de Eerste Wereldoorlog werd ook af en toe een reis ondernomen tot Bazel, maar die

⁵ Edna Eisen, ‘The Structure of Rhine Traffic’, *Economic Geography* 10:3 (1934) 254-267; Ruud Filarski, *Tegen de stroom in: binnenvaart en vaarwegen vanaf 1800* (Utrecht 2014) 2-10.

vaart werd uitermate gevaarlijk geacht en was marginaal. Op de kaart die vooraan in deze scriptie is bijgevoegd zijn de steden en de ligging daarvan langs de Rijn te zien.⁶

De Rijnvaart was bij uitstek op verschillende vlakken een geïnternationaliseerde vervoerssector. Zo werd het toezicht op het reilen en zeilen op de Rijn sinds 1816 door de supranationale Centrale Commissie voor Navigatie op de Rijnvaart (CCNR) gehouden, waar Duitsland (voorheen Pruisen en andere Duitse staten), België, Frankrijk, Nederland en Zwitserland lid van waren (en nog steeds zijn).⁷ Bovendien voeren schepen van Duitse schippers om financiële redenen dikwijls onder Nederlandse vlag. Nationaliteit was überhaupt een problematisch begrip, aangezien door internationale uitwisseling schippers wortels hadden in verschillende landen tegelijkertijd en daardoor aanspraak konden maken op verschillende nationaliteiten.⁸ Economisch ontwikkelingen waren ook nauwelijks of niet te scheiden in nationale aangelegenheden. Wat op het Nederlandse deel van de Rijn gebeurde stond in nauwe relatie tot wat in Duitsland gebeurde en andersom. In principe kon worden gesproken van één grote Rijn economie, in plaats van verschillende nationale economieën.⁹

Om te kunnen onderzoeken waarom de *Rijnstakingen* plaatsvonden, is in eerste instantie een definitie van dit concept nodig. Rijnstakingen worden gezien als werkonderbrekingen van arbeiders en zelfstandigen die werkzaam waren in de Rijnvaartsector. Zij legden het werk neer, namen geen vracht meer aan of maakten het anderen onmogelijk om hun werkzaamheden uit te voeren. Het gaat hierbij om een staking die zich uitte in meer dan een enkele onderneming en het liefst in meer dan een enkele stad. De stakingen die in het onderzoek worden meegenomen zijn onder andere stakingen in de havens aan de Rijn en stakingen onder het varend personeel op de Rijn, de bemanning van de schepen in het algemeen en bepaalde specialisaties daarbinnen in het bijzonder, zoals sleepbootpersoneel. Onder stakingen worden nadrukkelijk ook het niet meer aannemen van vrachten door kleine Rijnschippers gerekend. Wanneer het stakend personeel havenarbeiders betrof, gaat het in dit onderzoek nadrukkelijk over arbeiders die in hun dagelijkse werkzaamheden duidelijk met de Rijnvaart te maken hadden. De overweging

⁶ H.P.H. Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool, 1831-1914* (Amsterdam 1974) 1-3.

⁷ Hein. A.M. Klemann, 'The central commission for navigation on the Rhine, 1815-1914. Nineteenth century European integration', in Ralf Banken en Ben Wubs (eds.), *The Rhine: a transnational Economic History* (Baden-Baden 2017) 33-67; G. Thiemeyer, en I. Tölle, 'Supranationalität im 19. Jahrhundert? Die Beispiele der Zentralkommission für die Rheinsschiffahrt und des Octroivertrages 1804-1851', *Journal of European Integration History* 17 (2011) 194-196.

⁸ Hein A.M. Klemann, *Tussen Reich en Empire: De economische betrekkingen van Nederland met zijn belangrijkste handelspartners: Duitland, Groot-Brittannië en België en de Nederlandse Handelspolitiek, 1929-1936* (Amsterdam 1990) 223-225.

⁹ Jeroen Euwe, 'The post-war economic recovery of the German Rhine economy, 1918-1929', in Ralf Banken en Ben Wubs (eds.), *The Rhine: a transnational Economic History* (Baden-Baden 2017) 298-305.

om havenarbeiders mee te nemen in het onderzoek komt voort uit het feit dat de werkzaamheden in de havens aan de Rijn haast onmogelijk afzonderlijk van de gebeurtenissen op het water zijn te beschouwen.

In sommige gevallen waren de stakingen gebonden aan een bepaalde locatie. Het ging in deze gevallen dikwijls om havensteden, zoals Rotterdam, Keulen of Duisburg. Het ging in een dergelijk geval om een groep scheepsbemanning die in een haven bleven liggen of om een staking onder het havenpersoneel.¹⁰ In andere gevallen strekten de stakingen zich juist uit over een groter, regionaal of nationaal deel van de Rijn of zelfs over de gehele rivier. Dit was het geval wanneer het scheepvaartpersoneel in verschillende havens stillag.¹¹

Het stakend personeel was zeer divers. Een eerste onderscheid is de diversiteit in het beroep waarin zij actief waren. Naast het onderscheid tussen havenarbeiders en scheepsbemanning, bestond er verscheidenheid tussen de verschillende beroepen van de bemanning op de schepen. Hieronder vielen onder andere de schippers, stokers en slepers. Deze verschillende groepen oefenden constant invloed op elkaar uit. Wanneer bijvoorbeeld enkel de bemanning van de sleepboten staakten, leidden de schippers die hun schip gesleept wilden zien hieronder. Bovendien lag de overslag in de havens dan ook stil.¹² Andersom zorgde een havenstaking ervoor dat de Rijnschippers geen vracht hadden om te vervoeren en daardoor noodgedwongen het werk neer moesten leggen.¹³ De groep schippers viel daarnaast uiteen in arbeiders in loondienst en *zelfstandige schippers*. Deze laatste groep bezat het schip waar zij op werkten en zij woonden daar ook op met hun gezin. Dit gaf hen een bijzondere sociale en economisch uitgangspositie, maar maakte hen ook kwetsbaar voor economische schommelingen. Schippers in loondienst kregen voorrang en wanneer het conjunctureel minder ging werden de zelfstandige schippers als eerste getroffen.

Belangrijk is het onderscheid tussen een staking en een *schippersstaking*. Van deze laatste vorm van een werkonderbreking was sprake wanneer het merendeel van de stakers bestond uit zelfstandige schippers. De schipper-eigenaren, zoals zij ook genoemd werden, hadden naast staken ook andere mogelijkheden om het werk te onderbreken. Zij konden besluiten om helemaal geen werk meer aan te nemen, petities aan te bieden, blokkades op te werpen of om geweld

¹⁰ Een voorbeeld van een staking door scheepsbemanning in een enkele haven vond plaats in Rotterdam in juli 1908. Bron: 'Actie sleepvaartpersoneel', *Algemeen Handelsblad*, 9 juli 1908. Een voorbeeld van een staking door havenarbeiders in een enkele haven vond plaats in Keulen in juli 1921. Bron: 'De staking der Rijnschippers', *De Telegraaf*, 23 juli 1921.

¹¹ Een voorbeeld hiervan was de staking van mei 1928.

¹² 'De staking in Nederland', *De Sumatra post*, 18 augustus 1911.

¹³ 'De staking in de havens', *Het vaderland*, 27 februari 1920; 'Buitenlandsch nieuws', *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 7 juni 1925.

te gebruiken, om andere schippers het zwijgen op te leggen of om tegenstanders te intimideren.¹⁴ Wanneer een staking enkel een schippersstaking betrof, wordt dit apart genoemd. Echter was een schippersstaking dikwijls onderdeel van een grotere staking, waar ook schippers in loondienst en vertegenwoordiging uit andere beroepen aan deelnamen. De scheidslijn tussen een staking en een schippersstaking is daardoor in sommige gevallen flinterdun.

Een laatste belangrijke opmerking bij dit onderzoek is dat er een verschil bestaat tussen *stakingsmotieven* en *stakingseisen*. De motieven zijn de redenen om te staken, inclusief de daaraan verbonden factoren. De eisen zijn de concrete wensen van de stakers, die voortkwamen uit de motieven. De eisen laten soms het achterliggend motief doorschemeren, wanneer deze een logische vertaling was van een motief. Eis en motief hoefden echter niet altijd overeen te komen. Zo kon het voorkomen dat een motief gepaard ging met een eis die daar op het eerste gezicht niet op aansloot. Het doel van dit onderzoek is om juist daarin duidelijkheid te scheppen.

¹⁴ Voor zelfstandige schippers was een blokkade uiterst riskant, aangezien hij het risico liep dat zijn werktuig en tevens woning zou beschadigen.

2 Historiografisch overzicht

In dit historiografisch overzicht wordt de stand van de wetenschap omtrent Rijnstakingen beschreven. Eerst wordt het onderzoek ingekaderd binnen de relevante theorieën over stakingen. Daarna wordt aandacht besteed aan stakingen in andere vergelijkbare onderdelen van de binnenvaartsector. Als laatste worden de bekende factoren die bijdroegen aan de Rijnstakingen besproken.

Theoretische inkadering

In een onderzoek naar Rijnstakingen kan niet voorbij worden gegaan aan de theorievorming omtrent het concept stakingen. De theorie over stakingen die het meeste van toepassing is op de Rijnstakingen tussen 1895 en 1935 komt van de sociologen Clark Kerr en Abraham Siegel (1954) en behandelt de bereidheid tot staken onder arbeiders in de periode 1915 tot 1939. Hoewel deze theorie reeds uit 1954 stamt, wordt deze nog veelvuldig aangehaald, wat deze these nog steeds relevant maakt.¹⁵ Kerr en Siegel stelden dat stakingen vooral voorkwamen onder geografisch of sociaal geïsoleerde groepen arbeiders. Kenmerken van de groep die ervoor zorgden dat de stakingsbereidheid relatief hoog was, waren isolatie van de samenleving, homogeniteit in de werkzaamheden en ervaring, relatief weinig differentiatie onder de werkenden, weinig kans op mobiliteit, weinig binding met de werkgever en het moeten uitvoeren van onplezierig en zwaar werk. Onder de groep die Kerr en Siegel aanvoeren als stakingsgevoelig vallen onder andere mijnwerkers, zeelui en havenarbeiders.¹⁶

Op de theorie van Kerr en Siegel is door de jaren heen door verschillende auteurs de nodige kritiek geuit. In een studie naar de stakingen onder Britse mijnwerkers in de periode 1893 tot 1986 wordt bijvoorbeeld verworpen dat onder deze geïsoleerde groep arbeiders altijd solidariteit zou heersen, zoals de theorie van Kerr en Siegel suggereert. Volgens critici maken Kerr en Siegel een te sterk onderscheid tussen geïsoleerde massa's aan de ene kant en geïntegreerde individuen en groepen aan de andere kant. Een ander methodisch kritiekpunt op de

¹⁵ Sjaak Van der Velden, *Stakingen in Nederland, Arbeidersstrijd 1830-2008* (Amsterdam 2000) 169; Matthias van Rossum, *Werkers van de wereld: Globalisering, arbeid en interculturele ontmoetingen tussen Aziatische en Europese zeelieden in dienst van de VOC, 1600-1800* (Hilversum 2014) 352.

¹⁶ C. Kerr en A.J. Siegel, 'The interindustry propensity to strike. An international comparison', in A. Kornhauser, R. Dubin en A.M. Ross (eds.), *Industrial conflict* (New York 1954) 189-212.

these is dat het onderzoek van Kerr en Siegel enkel op statistische analyses is gebaseerd. Hierdoor zouden andere factoren worden uitgesloten. Daarnaast geven Kerr en Siegel geen duidelijk causaal verband tussen het bestaan van een geïsoleerde massa en het patroon van stakingen.¹⁷

Voor dit onderzoek is het van belang om de vraag te stellen of de theorie van Kerr en Siegel toepasbaar is op de Rijnvaart. Om de stelling te kunnen toepassen moet sprake zijn van een geïsoleerde en homogene groep in de Rijnvaart. Werknemers in loondienst en zelfstandige schippers leefden meestal inderdaad afgezonderd van de rest van de bevolking. Zo leefden de zelfstandige schippers ook altijd op datzelfde schip, waardoor zij vaak voor langere tijd van huis waren of zelfs volledig op het schip leefden, samen met het gehele gezin. Sociaal contact vond meestal enkel plaats met andere schippers. Contact met walbewoners, zoals de schippers mensen noemden die geen schipper waren, kwam weinig voor. Het ingehuurd personeel op de schepen had een soortgelijk bestaan. Arbeiders in havens van Rijnsteden leefden vaak in een afgezonderd gebied van de stad en waren daardoor geografisch, maar ook sociaal geïsoleerd.¹⁸ Met deze gegevens kan voorzichtig worden vastgesteld dat de theorie van Kerr en Siegel toepasbaar is op de Rijnvaart. Of en in welke mate deze leefomstandigheden bijdroegen aan een grotere stakingsbereidheid onder het personeel in de Rijnvaart, zal blijken gedurende het onderzoek.

Een andere theorie die van toepassing is op de casus van de Rijnstakingen komt van de economen Orley Ashenfelter en George Johnson (1969). Deze auteurs betoogden dat de belanghebbenden bij een staking uiteenvallen in drie groepen. De eerste groep is het bestuur van het bedrijf waarvan de arbeiders staken, de tweede groep is het bestuur van de vakbond en de derde groep omvat de arbeiders zelf. Iedere groep streeft volgens dit model haar eigen belangen na. Het is vooral opvallend dat de vakbondsbesturen en de arbeiders eigen belangen hebben. De doeleinden van het vakbondsbestuur kunnen worden omschreven als het voortzetten en laten groeien van de vakbond en het nastreven van persoonlijke politieke ambities. Deze doelen kunnen worden bereikt door de arbeiders zoveel mogelijk tevreden te houden door hen te bieden wat zij willen. Doorgaans gaat het om loonsverhoging en betere arbeidsomstandigheden. De verwachtingen van de arbeiders omtrent de loonsverhoging kunnen in sommige gevallen echter onrealiseerbaar hoog zijn. Het vakbondsbestuur heeft in dat geval twee opties. De eerste is om akkoord te gaan met een loonaanbod van het bedrijfsbestuur, dat niet aan de verwachtingen van de arbeiders voldoet. Het gevolg is dat de arbeiders niet tevreden zullen zijn. De andere optie

¹⁷ Roy A. Church, Quentin Outram, en David N. Smith, 'The Militancy of British Miners, 1893-1986: Interdisciplinary Problems and Perspectives', *The Journal of Interdisciplinary History*, 22:1 (1991) 3-8.

¹⁸ Jojada Verrips, *Als het tij verloopt...: over binnenschippers en hun bonden 1898-1975*, (Amsterdam 1991) 1-8.

is overgaan tot staken. Het voordeel van de tweede optie is dat tijdens een staking gewoonlijk de verwachtingen van de arbeiders dalen. Hierdoor kan het vakbondsbestuur alsnog akkoord gaan met het loonaanbod dat het bedrijfsbestuur in eerste instantie aanbood. Door deze strategie te volgen kon het vakbondsbestuur dus akkoord gaan met een aanbod dat onder de onrealistische verwachting van de achterban lag, zonder gezichtsverlies te lijden.¹⁹

Wat de theorie van Ashenfelter en Johnson toepasbaar maakt op de Rijnstakingen is het onderscheid dat wordt gemaakt tussen vakbondsbestuurders en de achterban van de bond. Zoals later in dit hoofdstuk zal blijken was de soms problematische verhouding tussen vakbondsbestuur en de arbeiders en zelfstandige schippers een belangrijke factor in de ontevredenheid onder het Rijnvaartpersoneel. Bestuurders en het personeel streefden niet altijd dezelfde doelen na, wat leidde tot spanningen.²⁰

De theorie van Harrison en Stewart uit 1993 behandelt de beschikbaarheid van informatie voor de verschillende partijen. Volgens deze theorie is informatie asymmetrisch beschikbaar, wat betekent dat niet iedere partij dezelfde toegang daartoe heeft. In de meeste gevallen heeft het bedrijf waarvan het personeel staakt de beste toegang tot de informatie, terwijl de vakbond juist een tekort aan informatie heeft. Binnen de vakbond kan het bovendien zo zijn dat bestuur op haar beurt meer weet dan de achterban. Dit tekort aan informatie kan bijvoorbeeld gaan over winstmogelijkheid van het bedrijf. Het bedrijf kan dit achterhouden om op die wijze een zo laag mogelijk loon aan te bieden. Een staking is dan een middel van de vakbonden om het bedrijf te dwingen informatie te geven. Daartegenover bestaan ook gevallen waarin de vakbond informatie voor het bedrijf achterhoudt.²¹ In de context van dit onderzoek is het van belang om te achterhalen wat de gevolgen van mogelijke asymmetrische informatie waren.

Dit onderzoek is theoretisch gezien tussen deze drie theorieën in te kaderen. Kerr en Siegel hebben betoogd dat geïsoleerde groepen sneller bereid zijn om te staken. Aangezien arbeiders in de Rijnvaart dikwijls geïsoleerd leefden, is er een sterke kans dat deze theorie van toepassing is op de Rijnstakingen. Ashenfelter en Johnson delen de belanghebbenden bij stakingen in drie groepen in, namelijk het bedrijfsbestuur, het vakbondsbestuur en de arbeiders. In de Rijnvaart bestond geregeld onenigheid tussen de arbeiders en de bestuurders van de bonden,

¹⁹ Orley Ashenfelter en George E. Johnson, 'Bargaining Theory, Trade Unions, and Industrial Strike Activity', *The American Economic Review* 59:1 (1969) 36-37.

²⁰ Verrips, *Als het tij verloopt*, 65-68.

²¹ Alan Harrison en Mark Stewart, 'Strike Duration and Strike Size', *The Canadian Journal of Economics / Revue canadienne d'Economie* 26:4 (1993) 832.

waardoor de stelling van Ashenfelter en Johnson ook toepasbaar zou kunnen zijn op de Rijnstakingen.²² De theorie over asymmetrische informatie zou van toepassing kunnen zijn, in het geval niet iedere groep dezelfde informatie had. Gedurende het onderzoek komen bovendien enkele aanvullende theorieën aan bod. Omdat dit algemeen bekende theorieën zijn die geen uitleg behoeven of omdat deze slechts op een klein gebied van toepassing zijn, worden zij ter plaatste uitgelegd.

Particuliere binnenvaart

Voordat de stakingen in de Rijnvaart aan bod komen is het nuttig om te kijken naar stakingen in een andere, vergelijkbare tak van de binnenvaartsector. Vooral de particuliere binnenvaart, een tak in de binnenvaartsector waarin particuliere binnenschippers volledig de dienst uitmaken, heeft in de loop van de twintigste eeuw dikwijls in een lastige economische situatie gezeten, met stakingen als gevolg.²³ Deze slechte economische situatie werd veroorzaakt doordat de particuliere binnenvaart volledig afhankelijk was van de vraag naar vrachtruimte. Als de vraag naar vrachtruimte laag was ontstond overcapaciteit. Dit werd versterkt doordat er nauwelijks mogelijkheden tot sanering waren. De oorzaak hiervan was dat de schippers hun schip tevens als woonruimte gebruikten, waardoor beëindiging van het schippersbedrijf direct leidde tot het verlies van de woonruimte. Als gevolg hiervan bleef de overcapaciteit gehandhaafd en daalden de vrachtprijzen sterk, waardoor de binnenschippers soms moesten varen tegen tarieven die lager waren dan de kosten. Hierdoor kwamen ze in financiële problemen terecht. Aangezien de particuliere binnenvaartschippers zelfstandig waren, hadden zij weinig sociale zekerheden om op terug te vallen. Hierdoor werden zij hard getroffen door een slechte conjuncturele situatie in hun sector.²⁴

In de jaren dertig van de twintigste eeuw was de situatie dusdanig nijpend dat de overheid besloot tot ingrijpen, door de markt te reguleren. In de in 1933 in werking getreden tijdelijke wet op de Evenredige Vrachtverdeling (EV), werd wettelijk vastgelegd dat vracht voor de particuliere binnenvaart voortaan via bevrachtingsbeurzen, tegen een vast tarief, aan binnenschippers moest worden aangeboden. De vracht werd verdeeld op volgorde van aanmelding door de schippers aan de beurs. Schippers konden dankzij dit systeem elkaar niet meer uit de markt concurreren tegen onmogelijk te rechtvaardigen bodemprijzen. De Rijnvaart bleef buiten

²² Verrips, *Als het tij verloopt*, 65-68.

²³ De particuliere binnenvaart is een tak binnen de binnenvaartsector. Particuliere binnenschippers waren altijd zelfstandigen en verzorgden in die hoedanigheid hun eigen bedrijf. Hierdoor waren zij sterk afhankelijk van de economische situatie.

²⁴ Verrips, *Als het tij verloopt*, 1-7.

deze EV en werd hier niet door beïnvloed, aangezien deze rivier vanwege internationale bepalingen volledig vrij moest blijven van overheidsingrijpen.²⁵ Dankzij de EV werd de vracht eerlijk verdeeld over de particuliere binnenschippers, maar het vrachtaanbod nam niet toe en het overschot aan vrachtruimte nam niet af. De economische situatie van de binnenschippers bleef daardoor lastig, ondanks de EV. In tijden van economische voorspoed ging het de binnenschippers voor de wind, maar zodra het economische tijt keerde waren de binnenschippers direct de dupe.²⁶

Om deze redenen is het niet verwonderlijk dat schippers ook na de invoering van de EV verschillende malen staakten. Onderdeel van deze stakingen was het weigeren van werk, het niet aannemen van vracht of het geheel blokkeren van de vaarwegen. Vooral deze laatste actie toont aan hoe nijpend de situatie was. Voor particuliere binnenschippers was hun schip namelijk niet alleen hun werktuig, maar ook hun woning. Blokkades waren daardoor zeer riskant. Een schip kon beschadigd raken in een blokkade, waardoor een schipper de woning van hem en vaak ook van zijn gezin zou kunnen verliezen. Verreweg de grootste blokkade vond plaats in 1975, op initiatief van de toen net opgericht Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond (ONS). Het doel van deze blokkade was het uitstellen van de afschaffing van de EV, die in de jaren zeventig op handen was. In dat doel had de blokkade succes. De EV bleef voorlopig bestaan. De in 1933 tijdelijk ingestelde EV bleek na de blokkade van 1975 echter niet veel langer houdbaar, maar werd uiteindelijk pas in 1998, na ruim een halve eeuw, opgeheven.²⁷

De casus van de particuliere binnenvaart is op verschillende vlakken anders dan die van de Rijnvaart. Zo bestond de particuliere binnenvaart volledig uit zelfstandigen, terwijl de Rijnvaart ook rederijen kende. Daarnaast werd de particuliere binnenvaartmarkt vanaf 1933 sterk gereguleerd, terwijl de Rijn vrij van regulatie bleef.²⁸ Desalniettemin is de particuliere binnenvaart interessant voor een studie naar de Rijnstakingen. In de particuliere binnenvaart werd gestaakt, evenals in de Rijnvaart. Deze stakingen hadden hun eigen achterliggende oorzaken. In dit onderzoek zal duidelijk worden of deze oorzaken worden gedeeld met de Rijnstakingen, of dat bij de Rijnstakingen andere factoren speelden.

²⁵ De invoering van de EV heeft geen verband met de afname van het aantal Rijnstakingen in dezelfde periode, aangezien deze niet gold voor de Rijnvaart.

²⁶ Verrips, *Als het tij verloopt*, 131.

²⁷ *Ibidem*, 204.

²⁸ Dit veranderde in 1935 op het Duitse deel van de Rijn, toen te Ruhrort een verplichte bevrachtingsbeurs werd ingesteld. Dit valt echter buiten de periode van dit onderzoek.

Bekende oorzaken van de Rijnstakingen

In de literatuur worden een aantal factoren genoemd die hebben bijgedragen aan de Rijnstakingen. In dit overzicht worden de belangrijkste drie daarvan behandeld. De factoren die aan de basis van de Rijnstakingen lagen worden in de literatuur echter niet expliciet genoemd als veroorzakende factoren van de Rijnstakingen. Zij zijn het object in verschillende onderzoeken, maar deze onderzoeken hebben een andere context. Zo bestaan bijvoorbeeld talloze studies naar de economische ontwikkelingen van de Rijn economie, maar worden deze ontwikkelingen voor zover bekend niet direct als oorzaak van de Rijnstakingen tussen 1895 en 1935 genoemd. Hetzelfde geldt voor de spanning tussen arbeiders en de vakbondsbestuurders en de al dan niet aanwezige solidariteit onder de arbeiders. Deze factor is wel degelijk onderzocht, maar de relatie met de Rijnstakingen wordt niet in iedere studie even duidelijk gelegd of de Rijnstakingen komen helemaal niet aan bod wanneer het sociale aspect wordt beschreven.²⁹ De gevolgen van de introductie van nieuwe technologieën zijn ook verschillende malen onderzocht. Onder de uitkomsten van deze studie worden ook havenstakingen genoemd.³⁰ Deze worden echter niet altijd in verband gebracht met de Rijnvaart.

Toename Rijnverkeer

De eerste factor is de toename van het Rijnverkeer in de tweede helft van de negentiende eeuw. Deze toename kon op haar beurt tot stand komen door vijf ontwikkelingen. De eerste ontwikkeling was de liberalisering van de Rijn. Deze begon na het congres van Wenen in 1815, dat werd gehouden na de val van Napoleon. Op dit congres spraken de Europese mogendheden af dat het vervoer over de binnenwateren vrij van tolleren zou worden gesteld. De liberalisering van de Rijn verliep echter niet overal even voorspoedig. Zo hield de regering van koning Willem I lang vast aan de lucratieve stapelrechten die de Nederlandse steden van oudsher bezaten. Dit werd gerechtvaardigd met de legitieme claim dat de monding van de Rijn officieel zee was, waardoor de Rijnrechten aldaar niet golden.³¹ Vanaf Duitse kant werden de tolleren ook niet direct afgeschaft.³²

²⁹ Verrips, *Als het tij verloopt* (1991).

³⁰ Dick van Lente, 'Machines and the Order of the Harbour; The Debate About the Introduction of Grain Unloaders in Rotterdam, 1905–1907', *International review of social history* 43:1 (2001) 79-109.

³¹ Josef Dollhoff, *Die Kölner Rheinschiffahrt. Von der Römerzeit bis zur Gegenwart* (Keulen 1980) 53.

³² Hein A.M. Klemann en Joep Schenk, 'Competition in the Rhine delta: waterways, railways and ports, 1870–1913', *Economic History Review*, 66:3 (2013) 827-828.

Het gevolg van deze belemmeringen was dat de Nederlandse havens gedurende het midden van de negentiende eeuw de concurrentiestrijd met buitenlandse havens leek te gaan verliezen. De Nederlandse regering reageerde hierop door in 1851 een verdrag af te sluiten met het Duitse tolverbond. Het Duitse tolverbond was een samenwerkingsverband van Duitse staten die binnen de Duitse gebieden de tol reeds hadden afgeschaft. De akte van Mannheim maakte in 1868 definitief een einde aan de laatste tollën en doorvoerrechten, waardoor de gehele loop van de Rijn geliberaliseerd was. De liberalisering leidde ertoe dat verkeer over Rijn administratief eenvoudiger werd, doordat schippers geen rekening hoefde te houden met een verscheidenheid aan tolbetalingen. Belangrijker was dat het verkeer over de Rijn door de afschaffing van tolbetalingen goedkoper werd.³³ De kosten voor het vervoer waren in 1868 nog maar twaalf procent van de kosten in 1815. Uiteraard hadden andere factoren ook invloed op deze daling, maar de afschaffing van de tollën had hier het grootste aandeel in.³⁴

De tweede ontwikkeling was de invoering van nieuwe technologieën in de scheepsbouw. Schepen werden voortaan van ijzer gebouwd en zij werden gemotoriseerd. Dit was mogelijk geworden door het gebruik van stoomaandrijving. Deze vorm van aandrijving was niet geschikt om te gebruiken op ieder afzonderlijk Rijn- of binnenvaartschip, aangezien de benodigde voorraad kolen een te grote hoeveelheid ruimte op het schip in beslag zou nemen. In plaats daarvan werden de ongemotoriseerde schepen getrokken door speciaal gebouwde stoomsleepboten. Deze stoomsleepboten trokken een hele trein schepen de Rijn op en af. De introductie van stoomaandrijving, ijzeren schepen en sleepboten zorgde ervoor dat een betrouwbare dienstregeling kon worden uitgevoerd. Schepen waren niet meer afhankelijk van wind en stroming, maar konden varen wanneer het nodig was, ook tegen de stroom in. Daarnaast zorgde het gebruik van ijzer ervoor dat de schepen groter konden worden gebouwd, waardoor het laadvermogen steeg. In een later stadium deed dieselaandrijving zijn intrede op ieder afzonderlijk schip en verdwenen de sleepboten. Hierdoor waren de schippers niet meer afhankelijk van sleepers, wat de frequentie van het vervoer nog verder verhoogde.³⁵

De Rijn kon de nieuwe schepen niet aan, waardoor de derde ontwikkeling om de hoek kwam kijken. De diepgang van de schepen was op sommige plaatsen flink dieper dan de bodem van de Rijn. Bovendien was de toegang tot de Noordzee ongeschikt voor Rijnschepen. De zeeomonding nabij Rotterdam was bijvoorbeeld in grote mate vertakt en dichtgeslibd en daardoor

³³ Filarski, *Tegen de stroom in*, 112-124.

³⁴ Jan-Pieter Smits, Edwin Horlings en Jan Luiten van Zanden, *Dutch GNP and its components, 1800-1913* (Groningen 2000) 195.

³⁵ Joep Schenk, *Havenbaronnen en Ruhrbonzen: Oorsprong van een wederzijdse afhankelijkheidsrelatie tussen Rotterdam en het Ruhrgebied 1870-1914* (Rotterdam 2015) 190, 262.

lastig te bevaren. De Nederlandse overheid werd daarom in de tweede helft van de negentiende eeuw door Pruisen onder druk gezet om de grote rivieren aan te pakken en beter bevaarbaar te maken. Oevers werden versmald, waardoor de diepgang toenam en bochten werden rechtgetrokken. Daarnaast zorgde de opening van de Nieuwe-Waterweg tussen Rotterdam en de Noordzee in 1872 ervoor dat de schepen vanaf Rotterdam direct comfortabel naar de Noordzee konden varen.³⁶

Als vierde ontwikkeling maakte de traditionele stapelmarkt plaats voor een overslaghaven. Ten tijde van de traditionele stapelmarkt werden kleine, verschillende stukgoederen in pakhuizen verspreid over de stad opgeslagen, totdat een koper was gevonden. Daarvoor in de plaats kwamen enkele soorten bulkgoederen (vooral kolen, erts en graan) die direct van zeeschepen op Rijn- en binnenvaartschepen en andersom werden overgeladen en werden doorgevoerd. De overgang van stapelgoederen naar bulkgoederen zorgde voor een enorme toename van het aantal tonkilometers. Deze toename werd veroorzaakt doordat bulkgoederen benodigd waren voor de industrie in het Ruhrgebied, van waaruit de vraag in deze periode steeg. Daarnaast verliep de overslag van bulkgoederen sneller dan die van stapelgoederen, doordat deze niet eerst hoefden te worden opgeslagen in pakhuizen.³⁷

De vijfde ontwikkeling was de toenemende rol die het Duitse Ruhrgebied ging spelen in de groei van de Rijnvaart. Het Ruhrgebied was een belangrijk, groeiend industrieel centrum dat constant goederen aangevoerd moest krijgen (vooral ijzererts) en zelf constant goederen afvoerde (voornamelijk kolen).³⁸ Daarnaast groeide de bevolking in het Ruhrgebied, waarvoor grote hoeveelheden graan nodig waren. De Rijn, die langs het Ruhrgebied liep, bleek hiervoor uiterst geschikt. Dit was echter pas het geval nadat de rivier geliberaliseerd was en nadat de scheepsbouw en de waterweg verbeterde. Rotterdam kon door het toenemende Rijnverkeer van en naar het Ruhrgebied de rol van transitohaven van dit industrieel centrum op zich nemen. In de literatuur wordt uitgebreid aandacht besteed aan deze transitofunctie en wordt het belang ervan benoemd voor de Nederlandse economie. Zo wordt bijvoorbeeld benadrukt dat het gehele Nederlandse transportnetwerk is ingericht rond deze transitofunctie. Tevens ontstond een wederzijdse afhankelijkheidsrelatie, doordat steeds meer vracht die bestemd was voor het Ruhrgebied via Rotterdam werd vervoerd en andersom vracht vanuit het Ruhrgebied naar Rotterdam

³⁶ Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool*, 229-243.

³⁷ Filarski, *Tegen de stroom in*, 119-132.

³⁸ Ralf Banken, 'The Coal market between Mannheim and Basel: The competition between the Saar and Ruhr Coal in the middle and upper Rhine valley', in Ralf Banken en Ben Wubs (eds.), *The Rhine: a transnational Economic History* (Baden-Baden 2017) 69-72.

ging. Rotterdam en het Ruhrgebied waren voor hun economische activiteiten namelijk sterk afhankelijk van elkaar.³⁹

In de periode na de bovengenoemde vijf ontwikkelingen nam het verkeer op de Rijn explosief toe, van een miljoen ton in 1860 tot 301 miljoen in 1910. Daarnaast was een steeds groter wordend aantal arbeiders actief in de Rijnvaart. In periodes van economische voorspoed was dit geen probleem. Dat er een groot aantal arbeiders werkzaam was, gaf juist aan dat de sector floreerde en dat er een overvloed aan vraag naar arbeid was. Een stijgende vraag naar arbeid zorgt voor hogere lonen en rust op de arbeidsmarkt. Bovendien zorgde de economische groei ervoor dat een groter aantal arbeiders een baan had en daarmee loon verdiende.⁴⁰

De keerzijde was dat er bij economische tegenspoed een groot aantal arbeiders en zelfstandigen werd getroffen. Dit was mede te wijten aan de afhankelijkheid van de Rijnsector ten opzichte van de economische ontwikkeling van het Ruhrgebied. Zodra in de industriector laagconjunctuur optrad, daalde de vraag naar erts, hout en graan en daalde automatisch de vraag naar transport. Wanneer dit gebeurde, was het grote aantal arbeiders dat werkzaam was in de Rijnvaart ineens een flink nadeel. Er trad dan een stevige concurrentie op de arbeidsmarkt op, waardoor de lonen daalden en een grote groep arbeiders werd getroffen. Dit effect werd versterkt doordat het totale tonnage tijdens laagconjunctuur niet werd gesaneerd.⁴¹ Hiernaast waren de arbeidsomstandigheden in de Rijnvaartsector tijdens hoogconjunctuur moeilijk. Het werk was lichamelijk zwaar, de rusttijden waren kort en de lonen waren laag. Door een stijgende vraag naar arbeid konden arbeiders een betere onderhandelingspositie krijgen, waardoor de omstandigheden zouden moeten verbeteren en de lonen zouden moeten stijgen. In de Rijnvaart bleven deze verbeteringen en de stijging van de lonen echter achterlopen. Het gevolg daarvan was dat de Rijnarbeiders zich genoodzaakt zagen om tot stakingen over te gaan, wilden zij hun eisen ingewilligd zien.⁴²

De relatie tussen de groeiende Rijnconomie en de Rijnstakingen was als volgt. Door de groeiende economie werd een groot aantal arbeiders getroffen bij economische tegenspoed en een groot aantal arbeiders kon daardoor deelnemen aan de Rijnstakingen. Daarnaast zorgde de stijgende vraag naar transportruimte voor een gunstigere onderhandelingspositie ten opzichte van de vragers.

³⁹ Herman J. de Jong, 'Dutch Inland Transport in the Nineteenth Century a Bibliographical Review', in Gerald Crompton (eds.), *Canals and inland navigation* (1996) 18.

⁴⁰ Filarski, *Tegen de stroom in*, 117. Cijfers van de Centrale Commissie voor Navigatie op de Rijn (CCNR).

⁴¹ Hierover volgt meer uitleg in hoofdstuk vier.

⁴² Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool*, 399-414.

Spanning tussen arbeiders en vakbondsleiders en solidariteit

Een andere factor die leidde tot de Rijnstakingen was een verschil van inzicht in het te voeren beleid tussen de arbeiders en bestuurders van de vakbonden dat er volgens de historicus Frank Broeze in de maritieme sector zou bestaan. Geregeld waren de arbeiders bereid om tot stakingen over te gaan, terwijl de vakbondsleiders daarentegen juist een pragmatische koers wilden varen en niet wilden staken. Hoewel sommigen leiders sympathiseerden met de stakende arbeiders, was het grootste deel pragmatisch ingesteld en grootschalige acties pasten niet binnen die lijn. De uitspraak van Broeze over verschillen in inzicht tussen de arbeiders en bondsbestuurders geldt voor de gehele maritieme sector. Het is echter onduidelijk of de Rijnvaart daaronder valt.⁴³ In de studie van de cultureel antropoloog Jorada Verrips naar de Nederlandse particuliere binnenvaart wordt het beeld van verschillen in inzicht en verschillende belangen tussen de arbeiders en de bonden bevestigd. De Rijnvaart, als deelsector van de binnenvaart en gedeeltelijk overlappend met de particuliere binnenvaart, kan hieronder worden geschaard. Op het niveau van de Rijnvaart is echter geen onderzoek gedaan naar deze factor.⁴⁴

Een belangrijke factor die in verband staat met de spanning tussen arbeiders en bondsbestuurders is solidariteit onder maritieme arbeiders. In deze kwestie lopen de uitspraken van de verschillende auteurs uiteen. Broeze benadrukt het besef onder maritieme arbeiders dat stakingen niets konden bereiken als de arbeiders niet solidair waren met arbeiders buiten de eigen omgeving. Hij illustreert zijn stelling door te stellen dat bijvoorbeeld met een havenstaking niets werd bereikt, als in de volgende haven de zaken normaal verliepen. Schippers en verladers konden zich dan immers naar de volgende haven verplaatsen en het werk aldaar hervatten. Of dit in werkelijkheid ook zo gemakkelijk was, is nog maar de vraag. Desalniettemin leidde dit idee van de benodigde solidariteit volgens Broeze tot de oprichting van de International Transport Workers Federation (ITF), een internationale organisatie voor maritieme arbeiders.⁴⁵ Jorada Verrips stelt daarentegen dat binnenschippers, waar de Rijnschippers onder vallen, grote moeite hadden om voor langere tijd solidair te zijn. Dit uitte zich in een korte levensduur van vele schippersbonden en een slechte vertegenwoordiging van de schippers hogerop. Dit verklaart hij door te wijzen op de diversiteit in de Rijn- en binnenvaart en het grote aantal bonden dat de sector gekend heeft. De Rijn- en binnenschippers vielen namelijk uiteen in verschillende groepen, elk met hun eigen problemen en belangen, waardoor eensgezindheid moeilijk is terug

⁴³ Frank Broeze, 'Militancy end pragmatism: an international perspective on maritime labour, 1870-1914' *International review of social history* 36 (1991) 165-200.

⁴⁴ Verrips, *Als het tij verloopt*, 1-8.

⁴⁵ Broeze, 'Militancy end pragmatism', 165-200.

te vinden.⁴⁶ Deze twee auteurs verschillen duidelijk van mening wat solidariteit onder maritiem personeel betreft, maar Broeze deed onderzoek naar havenarbeiders, terwijl Verrips zich richtte op binnenvaartschippers. Dit onderzoek ligt wat dat betreft dicht bij dat van Verrips.

Solidariteit onder de Rijnschippers was een belangrijke factor bij stakingen. Solidariteit zorgde ervoor dat arbeiders en zelfstandige schippers zich verbonden voelden met elkaar. Als zij zich verbonden voelden met elkaar, waren zij eerder bereid om te staken en vooral om de staking vol te houden. Solidariteit wordt onder andere door Kerr en Siegel aangehaald als verbindende factor tussen arbeiders, die de stakingsbereidheid doet toenemen. Het is vanwege de mogelijke gevolgen van belang of in de Rijnvaartsector solidariteit bestond tussen de verschillende Rijnarbeiders en zelfstandigen. In hoofdstuk vijf zal de factor solidariteit daarom uitgebreid worden behandeld.

Nieuwe technologieën

De introductie en verspreiding van nieuwe technologie leidde dikwijls tot onrust onder arbeiders. Deze vreesden dat de nieuwe machines hun plaats zouden innemen. Als reactie op de invoering en verspreiding van nieuwe technologieën gingen de arbeiders dikwijls over tot stakingen.⁴⁷ Een voorbeeld hiervan zijn de stakingen van havenarbeiders in de Rotterdamse haven in 1905, toen de graanelevator hier zijn intrede deed. De graanelevator was een machine die graan loste uit een zeeschip en in een Rijnschip spoot. Voorheen werd dit door havenarbeiders gedaan. Hoewel dit lichamelijke werk zwaar was, zorgde het voor een inkomen. De arbeiders waren bang dat de graanelevator hun werk en daarmee hun inkomen zou overnemen en legden daarom het werk en daarmee de graanoverslag stil. Hoewel de staking beperkt bleef tot Rotterdam, had zij internationale gevolgen. Als graan in Rotterdam niet werd overgeladen op Rijn- en binnenvaartschepen ontving het Ruhrgebied geen graan en daardoor minder voedsel. De verladersbedrijven boden gehoor aan de stakers en bliezen de introductie van de graanelevator af. Zij konden niet riskeren dat zij omzet zouden verliezen door het stilliggen van de overslag.

Twee jaar later werd de graanelevator opnieuw geïntroduceerd en legden de arbeiders opnieuw het werk neer. Deze keer zetten de verladers door en wonnen zij het van de arbeiders.⁴⁸ Een knieval naar de arbeiders door de verladersbedrijven zou zwak overkomen tegenover de afnemers van graan en daarmee de reputatie van de overslagbedrijven schaden. Daarom zagen

⁴⁶ Verrips, *Als het tij verloopt*, 248-251.

⁴⁷ William A. Pelz, *A People's History of Modern Europe* (Londen 2016) 83.

⁴⁸ Van Lente, 'Machines and the Order of the Harbour', 80-108.

de verladersbedrijven zichzelf genoodzaakt hard op te treden. Uit het voorbeeld van de graan-elevator blijkt dat de introductie van nieuwe technologieën een factor was die bijdroeg aan de Rijnstakingen. In dit historiografisch overzicht blijft het bij het voorbeeld van de graanelevator, maar tijdens het onderzoek blijkt of de introductie van andere nieuwe technologieën wel of niet een veroorzakende factor was voor de Rijnstakingen.

Samenvattend blijkt uit een studie naar relevante theorieën over stakingen dat dit onderzoek het beste te plaatsen is tussen de theorieën van Kerr en Siegel, van Ashenfelter en Johnson en van Harrison en Stewart. Volgens de eerste theorie zijn groepen arbeiders die op een geïsoleerde manier leven het snelste geneigd te gaan staken. Vanwege het geïsoleerde karakter van de Rijnvaart is deze theorie van belang voor dit onderzoek. De theorie van Ashenfelter en Johnson stelt dat bij stakingen drie partijen belang hebben, namelijk het bedrijfsbestuur, het vakbondsbestuur en de arbeiders. Vanwege het feit dat tussen de vakbondsbesturen en de Rijnarbeiders verschillen van mening bestonden in de te varen koers is deze theorie toepasbaar op de Rijnvaart. Harrison en Stewart hebben zich op de beschikbaarheid van informatie gericht.

Uit de literatuur blijkt dat de Rijnvaart niet de enige binnenvaartsector was waarbinnen werd gestaakt. De particuliere binnenvaart ondervond grote economische problemen wanneer de vraag naar vrachtruimte te wensen overliet. Als gevolg van deze problemen werd dikwijls gestaakt. Wat betreft de Rijnstakingen zelf worden in de literatuur drie factoren genoemd die kunnen worden gezien als veroorzaker. De eerste factor was de toename van het Rijnverkeer in de tweede helft van de negentiende eeuw. De belangrijkste oorzaken daarvan waren de verbetering van de concurrentiekracht van de Rijnvaart, vooral in het bulkvervoer, ten gevolge van de liberalisering van de Rijn, technologische ontwikkelingen in de scheepsbouw, verbeteringen in de waterweg, de overgang van een stapelmarkt naar een overslaghaven en de opkomst van het Ruhrgebied als belangrijk industrieel centrum. Dit leidde tot een grote vraag naar arbeid. In tijden van economische groei functioneerde dit naar wens, maar zodra de vraag naar vrachtruimte daalde, bleek het aantal arbeiders te groot. Dit leidde tot overcapaciteit en als gevolg daarvan concurrentie op de arbeidsmarkt. De tweede factor was spanning tussen de maritieme arbeiders aan de ene kant en vakbondsbestuurders aan de andere kant. De arbeiders waren bereid tot stakingen, terwijl de bestuurders een pragmatische koers voerden. Een factor die hierbij van belang was is de mate van solidariteit onder de arbeiders en zelfstandigen die werkzaam waren in de Rijnvaart. De derde factor was de introductie van nieuwe technologieën. Zo is bijvoorbeeld aangetoond dat de introductie van de graanelevator tot grote onrust leidde in de Rotterdamse haven, omdat de havenarbeiders vreesden voor hun banen.

Bijdrage aan het debat

Uit het literatuuronderzoek blijkt dat in de bestaande literatuur weinig aandacht is voor de stakingen in de Rijnvaart tussen 1895 en 1935. Als de Rijnstakingen worden genoemd is dat vaak slechts een korte vermelding in een bredere context. Daarnaast wordt het concept Rijnstaking nergens letterlijk genoemd, maar in plaats daarvan wordt bijvoorbeeld gesproken over havenstakingen of maritieme stakingen. Het gaat volgens de definitie die in dit onderzoek wordt gebruikt in deze gevallen echter wel om Rijnstakingen. Dit onderzoek trekt de stakingen in de Rijnvaart uit de brede maritieme context en geeft deze een eigen Rijncontext.

Wat tevens opvalt uit de literatuurstudie, is dat de verschillende factoren die bijdroegen aan de Rijnstakingen meestal niet werden onderzocht in de context van de Rijnstakingen. Wanneer de factoren zijn onderzocht, gebeurde dit niet met als doel om de Rijnstakingen te begrijpen. Het doel was bijvoorbeeld om de economische, sociale of technologische ontwikkelingen te begrijpen, maar niet om te onderzoeken of als gevolg daarvan werd gestaakt. Dit onderzoek is innovatief, omdat het poogt om verschillende ontwikkelingen te plaatsen in het kader van de Rijnstakingen. Dat wordt gedaan door deze te onderzoeken als veroorzakende factoren en deze als zodanig naast elkaar te plaatsen. Wegens deze insteek staat het niet vast dat de veroorzakende factoren die zijn behandeld de enige zijn, omdat nog niet eerder de factoren als zodanig zijn onderzocht. Uit het verdere onderzoek zouden namelijk nog andere factoren naar voren kunnen komen.

Daarnaast vormen de Rijnstakingen een interessant onderzoeksobject voor de behandelde theorieën over stakingen. De theorieën zijn reeds op talloze verschillende casussen toegepast, maar de Rijnvaart behoort daar nog niet toe. Aangezien de Rijnvaart een specifiek karakter heeft dat zeker binnen enkele theorieën zou passen, is het interessant om te onderzoeken of dit het geval is. Dit onderzoek zou daar een eerste aanzet toe kunnen zijn en kan daarmee bijdragen aan een beter begrip van de theorieën.

Bovendien is dit onderzoek relevant omdat de stakingen van de Rijnvaart vergelijkbaar zijn met andere stakingen. Hoewel de Rijnvaart een sector is met een eigen karakter, kunnen de uitkomsten van dit onderzoek gegeneraliseerd worden naar andere sectoren. Stakingen zijn van alle tijden en de factoren die bijdroegen aan de Rijnstakingen komen ook in andere sectoren voor. Bovendien was de Rijnvaart vergelijkbaar met andere, geïsoleerde sectoren, zoals de mijnbouw. Oorzaken van de Rijnstakingen die naar voren komen kunnen daarom ook van belang zijn voor andere stakingen. Op deze wijze kunnen stakingen in het algemeen beter begrepen worden en kan het stakingsdebat verdiept worden.

Kortom, dit onderzoek probeert verschillende ontwikkelingen in de Rijnvaart te plaatsen als factoren die bijdroegen aan de Rijnstakingen tussen 1895 en 1935. Aangezien deze invalshoek nog niet is gebruikt in de literatuur, kan worden gesteld dat het onderzoek daarmee het debat een nieuwe richting poogt te geven.

Methodologie

Voor de beantwoording van deelvraag een, drie en vier worden voornamelijk kwalitatieve bronnen gebruikt. De keuze is daarbij gevallen op krantenberichten. Kranten worden door historici gewaardeerd als bron, zij worden na literatuur en overheidsdocumenten als meest gebruikte bron genoemd.⁴⁹ Voor de Rijnstakingen geldt dat kranten een inkijk in de gebeurtenissen geven en als het ware een venster op het verleden vormden. Een groot deel van de berichtgeving is vrij kort van aard, in sommige gevallen zelfs niet langer dan een paar regels. In dergelijke berichten werd enkel genoemd dat een staking plaatsvond en wat de locatie was. Daarmee zijn deze berichten al van grote waarden. Daarentegen verschenen ook kranten met uitgebreide berichten en analyses. Daarin werd bijvoorbeeld het verloop van de stakingen beschreven en kwamen de oorzaken aan bod. Deze berichten hebben nog grotere waarde dan de korte stukjes. Daarnaast is het gebruik van kranten noodzakelijk, aangezien andere kwalitatieve bronnen over de Rijnstakingen nauwelijks bekend zijn.

Het gebruik van kranten brengt echter ook problemen met zich mee. Voor de digitalisering van kranten was het nodig om grote hoeveelheden kranten door te bladeren, een zeer tijdrovende bezigheid. Dankzij moderne technologieën is het mogelijk kranten in te scannen en deze digitaal te delen. Desondanks bleef het lastig om kranten te doorzoeken, omdat de kranten niet als tekst waren gescand, maar als afbeelding. Moderne scanapparaten hebben de mogelijkheid om kranten in te scannen en te verwerken als tekstbestand, waardoor deze gemakkelijk doorzoekbaar zijn. Voor dit onderzoek wordt gebruikt gemaakt van de krantendatabase Delpher, onderdeel van de Koninklijke Bibliotheek in Den Haag. Deze database beschikt over een groot aantal Nederlandse kranten, die grotendeels doorzoekbaar zijn. Een ander kritiekpunt op het gebruik van kranten, is dat deze niet ver genoeg zouden teruggaan in de tijd.⁵⁰ Van deze kritiek is bij dit onderzoek geen sprake, aangezien de periode 1895 tot 1935 binnen het bereik van Delpher ligt. Kranten zouden daarnaast bevooroordeeld zijn in hun berichtgeving. Dit is

⁴⁹ Margaret Stieg Dalton en Laurie Charnigo, 'Historians and Their Information Sources', *College & Research Libraries* 65:5 (2004) 405; Tze-I Yang, Andrew J. Torget en Raha Mihalcea, 'Topic Modeling on Historical Newspapers', in Kalliopi Zervanou en Piroska Lendvai (eds.), *Proceedings of the 5th ACL-HLT Workshop on Language Technology for Cultural Heritage, Social Sciences, and Humanities* (2011) 96-104.

⁵⁰ Dalton en Charnigo 'Historians and Their Information Sources', 413-415.

niet altijd in de tekst zelf zichtbaar, maar kan bijvoorbeeld ook te zien zijn aan de mate waarin aandacht aan een bepaald onderwerp wordt besteed.⁵¹ In het geval van de Rijnstakingen kan het problematisch zijn wanneer gebruik wordt gemaakt van sterk socialistisch of juist antisocialistische kranten, aangezien deze met eigen belangen in het achterhoofd de gebeurtenissen berichten. Deze kranten vragen om een kritische benadering. Daarbij dient aandacht te zijn voor het herkennen van sterk subjectieve elementen in de berichtgeving en dienen deze zoveel mogelijk te worden gefilterd. Kranten waarbij het vermoeden bestaat dat deze feitelijk onjuiste informatie bevatten, worden niet gebruikt.

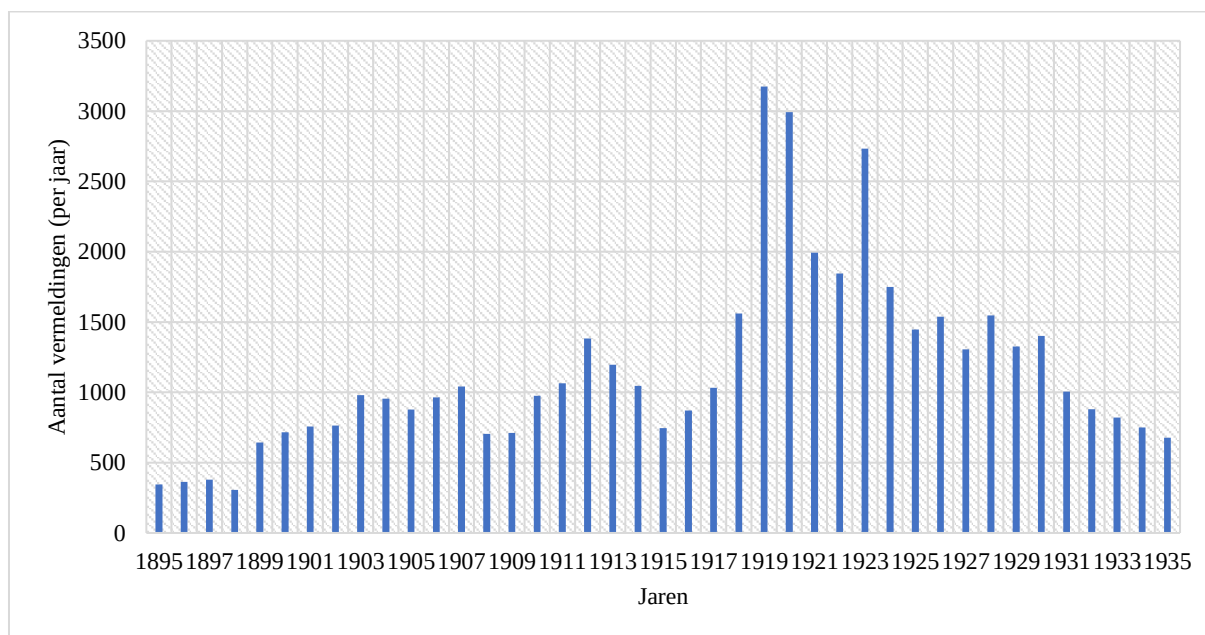
In dit onderzoek worden kranten als volgt gebruikt. Via krantendatabase Delpher is naar relevante nieuwsberichten gezocht. Zoektermen die hiervoor werden gebruikt zijn ‘Rijn’ en ‘Stak*’, waarbij het stersymbool dient om verschillende resultaten met het woord ‘stak’, zoals ‘staking’ en ‘staken’, te kunnen herkennen. In figuur 2.1 is de spreiding van de zoekresultaten zichtbaar. Vervolgens zijn de resultaten per jaar bekeken, waarbij de resultaten werden gefilterd op relevantie. Door deze werkwijze kon overzichtelijk met de resultaten overweg worden gegaan. Over de gehele periode 1895 tot 1935 gaf Delpher 45.520 resultaten. Tussen dit ongelooflijke hoge aantal berichten bleek een ontzettend groot aandeel niet nuttige resultaten te zitten. Het ging bijvoorbeeld om stakingen in Alphen aan den Rijn of woorden die bij het inscannen verkeerd waren herkend, zoals ‘zijn’ in plaats van ‘Rijn’. Uiteindelijk zijn 172 nuttige krantenberichten gevonden. Deze zijn opgeslagen als een pdf-bestand en geprint en vervolgens op chronologische volgorde gelegd. Daardoor kon een chronologisch beeld van de stakingen worden gevormd en was het gemakkelijk om te overzien welke verschillende berichten over de dezelfde staking gingen.

Daarnaast zijn in het archief van de directie economische zaken van het ministerie van Buitenlandse Zaken (1919-1940) enkele Duitse krantenartikelen gevonden. Hoewel het om een zeer kleine hoeveelheid gaat, geven zij een inzicht in het Duitse standpunt. Omdat het enkel over stakingen gaat die bekend waren via Nederlandse kranten, voegen zij helaas geen nieuwe plaatselijke Duitse stakingen toe. De Duitse kranten worden daarom sporadisch gebruikt in dit onderzoek.⁵²

⁵¹ Jennifer Earl et al, ‘The Use of Newspaper Data in the Study of Collective Action’, *Annual Review of Sociology*, 30 (2004) 67-68.

⁵² Nationaal Archief, Den Haag, archief ministerie van Buitenlandse Zaken: DEZ-dossiers (Directie Economische Zaken), nummer toegang 2.05.37, inventarisnummer 4687, Stakingen Rijnscheepvaart, ongedateerd.

Figuur 2.1. *Totaal aantal vermeldingen van de combinatie 'Rijn' en 'Stak*' in krantendatabase Delpher, 1895-1935 (absoluut aantal)*



Bron: Delpher, 'Grafische weergave van zoekresultaten':

<https://www.delpher.nl/nl/kranten/ngram?query=%28Rijn+Stak%2A%29&coll=ddd&cql%5B%5D=%28date+gte+%2201-01-1895%22%29&cql%5B%5D=%28date+lte+%2231-12-1935%22%29> (19-07-2018), eigen berekening.

Na de ordening zijn de kranten intensief bestudeerd en zijn de gegevens in een Excel sheet verwerkt, waarvan een deel in figuur 2.2 is te zien. De gehele sheet is als bijlage 1 aan het einde van dit onderzoek toegevoegd. In de kolommen is informatie gecategoriseerd op datum (kolom A), locatie (kolommen B+C), groep stakers (kolom D), omvang in zowel aantal personen als in aantal schepen (kolommen E+F), oorzaken in zowel een categorie als in een uitgebreide oorzaak (kolommen G+H), verloop (kolom I) en de bronnen (kolommen J+K+L). In de rijen is telkens plaats voor een staking, waarvan er na analyse in totaal 31 zijn waargenomen.

Op de kranten vond geen specifieke selectie plaats, in principe zijn alle kranten die Delpher vond gebruikt. Echter moet wel rekening worden gehouden met het feit dat het gebruiken van Delpher op zichzelf al een selectie met zich meebrengt. Ondanks de grote hoeveelheid beschikbare kranten in Delpher, zijn nog niet alle kranten digitaal beschikbaar. Het zou daardoor zo kunnen zijn dat bepaalde kranten zijn oververtegenwoordigd in Delpher. Om oververtegenwoordiging in dit onderzoek te voorkomen, is geprobeerd om berichten van verschillende kranten te gebruiken en zo een gevarieerd beeld te krijgen.

Figuur 2.2. Informatie uit krantenberichten verwerkt in een Excel sheet.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
1	OVERZICHT RIJNSTAKINGEN			44 in totaal								
2												
3												
4	Datum	Locatie	Categorie	Concreet	Groep	Omvang	Oorzaken/motief	Uitgebreid	Eisen	Verloop	Bron 1	Bron 2
5	17/03/1896	Stad	Rotterdam	Havenarbeiders	500	-	Technologisch	Lossen van erts met een kraan.	Tegenhouden introductie technol	Ploegensterkte van 12 naar 9 man	Smit 64, 411.	
6	02/1898	Stad	Rotterdam				Economisch	Bevrachtingsvoorwaarden waren in het nadeel van de schippers	Cornelis Muller richtte een groep	Filarski, 166		
7	07/1900	Stad/Gebie	Rotterdam	(en meer?)		160+					Arnhemse coura	
8	1900	Gebied	Rotterdam	Sleeppersoneel			Sociaal	Geschil tussen federatie voor transportarbeiders te water en directie	Sleepboten staakten en degenen	c V. D. Wal, 214-215		
9	04/11/1905	Stad	Rotterdam	Havenarbeiders	700	-	Technologisch	Introductie graanelevator	Tegenhouden introductie technologische innovaties		V. Lente	Smit 4
10	07/04/1906	Stad	Rotterdam		104						Smit 412.	
11	16/08/1907	Stad	Rotterdam	Havenarbeiders	3300	-	Technologisch	Introductie graanelevator	Tegenhouden introductie technol	Staking bij vijf havenbedrijven.	Nustelling, 3	Smit 4
12	1907	Stad	Rotterdam							'De staking onder het scheepsvolk	Bataviaasch nieuw	
13	07/1908	Gebied	Nederlands	Sleeppersoneel	125						Algemeen Handel	
14	1910	Stad	Rotterdam				Economisch/soci	Werkomstandigheden	6 tot 18 werkdag, overwerk 100%,	O.a. Rijnschippers deden mee	Laan, 41	
15	1911	Stad	Rotterdam								Broeze, 173	
16	1911	Stad	Rotterdam	Sleeppersoneel		60				Stakend personeel werd ontslagen	De Sumatra post, 1	
17	31/03/1912	Gebied	Hele Rijn/Boven- midden- en -		-		Economisch/Soci	Loonsverhoging en werkomstandi	Loonsverhoging, zondagsrust en af	AFGEWEND	De Telegraaf Algem	
18	29/04/1912	Gebied	Duitse deel	Matrozen, stoker,	4500, 1094		Economisch/Soci	Loonsverhoging en werkomstandi	Loonsverhoging, zondagsrust en af	Grote staking op de Duitse Rijn. In	Dordrechtsc	De Tijd
19	07/1912	Gebied	Rughrort en Kapiteins		31, enkele r		Economisch/Sociaal		Nieuwe vaar- en loonconditiën gew	Sleeppersoneel (kapiteins) van ee	Provinciale	De Tel
20	03/1916	Gebied	Nederlandse deel Rijn				Economisch		Instelling van een bevrachtingsbe	NOG GEEN STAKING, AANGEKONDIGD		

Bron: verschillende bronnen, zie hoofdstuk 8 en bijlage 1: overzicht van de Rijnstakingen, 1895-1935. Eigen bewerking.

Een andere beperking is dat buitenlandse kranten in zeer kleine mate beschikbaar zijn. Een goedwerkende, vrij toegankelijke database zoals Delpher, bestaat niet voor kranten uit Duitsland en de andere landen die met de Rijnvaart in aanraking kwamen. Daarom worden alleen Nederlandse kranten gebruikt, met als aanvulling enkele Duitse artikelen uit het archief van de directie economische zaken van het ministerie van Buitenlandse Zaken. Het gevolg hiervan is dat de berichtgeving zich voornamelijk richt op het Nederlandse gebied van de Rijn. Hier wordt op gehandeld door alsnog te zoeken naar berichtgeving die zich richt op internationale stakingen, waardoor ook aandacht zal zijn voor het Duitse gebied.

Voor de beantwoording van de tweede deelvraag, waarbij de economische factoren centraal staan, worden kwantitatieve gegevens gebruikt, in combinatie met kwalitatieve gegevens. De gegevens die zijn gebruikt behandelen onder andere de prijs van het vervoer, de omvang van het vervoer en het inkomen van de schippers. Deze gegevens worden voor het overgrote deel uit bestaande literatuur gehaald. De keuze hiervoor is gebaseerd op twee overwegingen. Allereerst zijn de gegevens in de literatuur gemakkelijk toegankelijk. Sommige gegevens worden namelijk bewaard in het archief van de Centrale Commissie voor Navigatie op de Rijn (CCNR) in Straatsburg en voor dit onderzoek was het niet mogelijk om deze op te zoeken. Ten tweede zijn de gegevens die zijn gebruikt duidelijk gecontextualiseerd. Gegevens van verschillende havens, rederijen en zelfstandige schippers zijn ordelijk samengevoegd, waardoor direct met de gegevens gewerkt kan worden. Dit scheelt tijd en voorkomt fouten.

3 De Rijnstakingen nader bestudeerd

In dit hoofdstuk worden de Rijnstakingen op chronologische wijze inhoudelijk besproken. Daartoe wordt de eerste deelvraag ‘wat waren de Rijnstakingen en waar en wanneer vonden deze plaats?’ behandeld. De stakingen worden ingedeeld in periodes, die gebaseerd zijn op omvang en intensiteit van de stakingen. Daarbij is aandacht voor de locaties waar werd gestaakt, de samenstelling van de groepen stakers, de omvang, het verloop en de gevolgen van de stakingen en enkele gestelde eisen.

De eerste stakingsperiode liep grofweg van 1895 tot 1911. In deze periode vonden de stakingen meestal plaats in de haven van een bepaalde stad of in meerdere steden. Het ging in dergelijke gevallen bijvoorbeeld om een staking onder het havenpersoneel of om een staking van een specifieke groep scheepsbemanning, die in een enkele haven of in verschillende havens stillagen. In een groot deel van de gevallen werd in ieder geval in Rotterdam gestaakt, bij sommige stakingen gebeurde dit ook in andere havensteden. Onder de groep stakers bevond zich in deze periode vooral sleeppersoneel.⁵³ Andere scheepsbemanning staakten ook. Daarnaast staakten rond de eeuwwisseling de Nederlandse zelfstandige schippers verschillende malen. Belangrijk binnen deze groep was de schipper Cornelis Muller. Hij wist in 1898 een groot aantal zelfstandige schippers op te trommelen en tot een staking aan te zetten. De schippers bleven in de Rotterdamse haven liggen en namen vervolgens dagenlang geen vracht aan. Als gevolg van deze werkonderbreking werd de Algemene Rijnschippers Bond (ARSB) opgericht. De ARSB was hiermee één van de vroegste Nederlandse bonden voor Rijnvaartpersoneel.⁵⁴

De omvang van de stakingen in deze periode liep sterk uiteen. In sommige gevallen staakten niet meer dan tweehonderd personen, terwijl in andere gevallen het aantal stakers in de duizenden liep en meer dan honderd schepen stillagen. Vooral de stakingen onder Cornelis Muller (particuliere Rijnschipper) en de stakingen tegen de introductie van nieuwe technologieën (voornamelijk de graanelevator, in de haven van Rotterdam) trokken veel aandacht en waren omvangrijk.⁵⁵ Deze omvangrijke stakingen hadden grote gevolgen. Zo legden de stakingen tegen de komst van de graanelevator de graanoverslag en daarmee het vervoer van graan nagenoeg stil. Ook een staking van een relatief kleine groep slepers had grote consequenties.

⁵³ Ronald van der Wal, *Of geweld zal worden gebruikt!: militaire bijstand bij de handhaving en het herstel van de openbare orde 1840-1920* (Hilversum 2001) 214-216; ‘De staking in Nederland’, *De Sumatra post*, 18 augustus 1911.

⁵⁴ Filarski, *Tegen de stroom in*, 166; ‘De toestand te Rotterdam’, *De Tijd*, 24 juni 1900.

⁵⁵ Lente, Dick van, ‘Machines and the Order of the Harbour; The Debate About the Introduction of Grain Unloaders in Rotterdam, 1905–1907’, *International review of social history* 43:1 (2001) 79-109; ‘Laatste berichten’, *Arnhemse courant*, 18 juli 1900.

Het sleepschip was namelijk een noodzakelijke schakel in een trein Rijnschepen. Wanneer de slepers staakten, konden alle niet gemotoriseerde schepen daardoor ook niet varen en werden de havens niet bevoorrad.⁵⁶ Wat de stakingsmotieven betreft was deze periode relatief heterogeen. Zowel economische, sociale als technologische factoren speelden een rol. Kenmerkend voor deze periode is de verscheidenheid in oorzaken om te staken, in de samenstelling van het stakend personeel en in de nadruk die ligt op de haven van Rotterdam.

Gedurende de gehele meimaand van 1912 vond een omvangrijke staking plaats op het Duitse deel van de Rijn. Dit was de eerste bekende staking met een zeer diverse samenstelling en deze wordt daarom apart besproken. Onder de stakers waren onder andere matrozen, stokers, machinisten en kapiteins. Op het hoogtepunt van deze werkonderbreking staakten 4500 personen. De eisen die werden gesteld waren onder andere uitbreiding en betere regulering van de rusttijden en loonsverhoging. Als gevolg van deze staking lag een groot deel van het Rijnverkeer korte tijd stil en vond nauwelijks vervoer plaats. De staking verliep echter teleurstellend voor de stakers. Uit het buitenland werden stakingsbrekers gehaald, waardoor de werkonderbreking minder betekenis kreeg. De eisen werden vervolgens niet of slechts gedeeltelijk ingewilligd.⁵⁷ Dit zorgde er waarschijnlijk voor dat in juli 1912 bij enkele reders opnieuw werd gestaakt, de omvang was toen vele malen kleiner.⁵⁸

Na 1912 brak een rustige periode aan zonder noemenswaardige stakingen. Deze periode liep door tot het einde van de Eerste Wereldoorlog. De Eerste Wereldoorlog vormde direct een verklaring voor de rust in deze periode in het Duitse deel van de Rijn. In hoofdstuk vijf wordt hier dieper op ingegaan. In Nederland bestond wel enige lichte onrust, maar dit leidde niet tot noemenswaardige stakingen. De reden van de onrust was dat schippers graag zagen dat vracht via een beurs aangeboden zou worden. Hiertoe werd verschillende malen overleg gepleegd en werd meermaals bedreigd met staken.⁵⁹ Uiteindelijk kwam deze beurs er in 1933, enkel voor de binnenlandse particuliere schippers. Voor de Rijnvaart was een bevrachtingsbeurs onmogelijk, aangezien deze in strijd zou zijn geweest met het recht op een vrije Rijn.⁶⁰

⁵⁶ 'Actie sleepvaartpersoneel', *Algemeen Handelsblad*, 9 juli 1908.

⁵⁷ 'Deutschland. Staking in de Rijnvaart', *Dordrechtse Courant*, 30 april 1912; 'De Rijnschippers in Duitschland', *De Tijd*, 1 mei 1912; 'Het einde der Rijnschippersstaking: een terugblik', *De Telegraaf*, 31 mei 1912.

⁵⁸ 'Werkstakingen', *De Telegraaf*, 19 juli 1912.

⁵⁹ Filarski, *Tegen de stroom in*, 182.

⁶⁰ Verrips, *Als het tij verloopt*, 1-7.

De periode die volgde na de Eerste Wereldoorlog was onrustiger dan de periode daarvoor. Tot grofweg 1929 vond een aantal grootschalige stakingen plaats en was er tevens meermaals sprake van een stakingsdreiging. Naast enkele plaatselijke stakingen, besloegen de meeste stakingen een groter gebied van de rivier. Naast een nationaal bereik werd in deze periode verschillende malen het werk op de gehele Rijn stilgelegd, waarbij landgrenzen werden overschreden.⁶¹ Een voorbeeld daarvan was de staking van mei en juni in 1928. Tijdens deze werkonderbreking staakten 12.000 personen en lagen 8000 schepen Stil. Dit kan een omvangrijke staking worden genoemd. De gevolgen van deze staking waren uiteraard groot. Zo werden verschillende fabrieken niet meer bevoorraad, werden mijnwerkers ontslagen omdat de kolen niet vervoerd konden worden en lag de overslag in de haven van Rotterdam nagenoeg stil.⁶²

De samenstelling van het stakend personeel varieerde sterk. Als de stakingen beperkt bleven tot een stad of een bepaald gebied, bestond de groep stakers meestal uit personeel uit een enkele afvaardiging. Een voorbeeld hiervan was de staking van december 1924, waarbij enkel het sleeppersoneel staakte.⁶³ Bij de stakingen over grote gebieden en bij de internationale stakingen legden in sommige gevallen personeel van alle groepen werknemers het werk neer, waarmee deze stakingen een goede doorsnede van de sector vormden.⁶⁴

De stakingseisen liepen in deze tijd uiteen. Dikwijls werd een verhoging van het loon geëist. Een andere eis was een uitbreiding of betere regeling van de rusttijden, zowel in de avonden als op de zon- en feestdagen. Betere bevrachtingsvoorwaarden was ook een genoemde eis. De onrust als gevolg van de Eerste Wereldoorlog vormde daarnaast een belangrijk motief om te staken, dat niet leidde tot een specifieke eis, maar eerder een politiek signaal was. Zo kondigde de Duitse regering in 1923 een algemene staking aan, als reactie op de bezetting van het Ruhrgebied door België en Frankrijk. Bovendien was een groot aantal Duitse Rijnschepen voor het einde van de oorlog onder Nederlandse vlag gaan varen.⁶⁵ Deze combinatie van factoren zorgde ervoor dat de Rijnsector in Duitsland lange tijd niet op volle kracht liep of zelfs stilstond.

⁶¹ 'De Rijn-staking', *Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië*, 21 juli 1922.

⁶² 'Uitbreiding der staking', *De Telegraaf*, 2 mei 1928; 'De staking in de Rijnvaart', *Het vaderland*, 15 mei 1928; 'De staking in de Rijnvaart: een nieuwe uitbreiding dreigt', *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 8 mei 1928; 'Het Rijnscheepvaartconflict', 'Neue sozialpolitische Geschenke für die Rheinschiffahrt' *Deutsche Bergwerke Zeitung*, 6 maart 1929.

⁶³ 'Een staking op de Rijnsleepvaart.', *Algemeen Handelsblad*, 16 december 1924.

⁶⁴ 'De staking der Rijnschippers', *De Telegraaf*, 23 juli 1921.

⁶⁵ Klemann, *Tussen Reich en Empire*, 223-224.

In de periode van tussen 1929 en 1935 nam het aantal stakingen gestaag af. Voor dit onderzoek is gekozen om deze periode te laten eindigen in 1935. De keuze hiervoor is gebaseerd op het feit dat de frequentie en omvang van de stakingen op een dusdanig lager niveau zat dan in de periode daarvoor, hoewel Rijnstakingen bleven voorkomen. Een verklaring voor het lagere aantal stakingen was de machtsovername in Duitsland in 1933 door de nationaalsocialisten, die een ‘vrijwillige’ schippersbeurs instelden te Ruhrort.⁶⁶ Een andere mogelijkheid, die in hoofdstuk vier wordt besproken, is het gevolg van de wereldwijde laagconjunctuur in relatie met de stakingspositie.

De stakingen deze periode strekten zich meestal uit over een groter gebied. In deze periode werd door verschillende groepen gestaakt. Het sleeppersoneel leek het grootste aandeel te hebben, maar ook dekpersoneel en havenarbeiders staakten.⁶⁷ De omvang van de stakingen varieerde. In sommige gevallen staakte een kleine groep van honderd man, tijdens andere stakingen was het aantal stakers ongeveer duizend.⁶⁸ Over het algemeen waren de stakingen in deze periode relatief klein van omvang.

In de gestelde eisen door de stakers zijn in deze laatste periode de economische ontwikkelingen terug te zien. Zo werd gestaakt tegen een loonsverlaging van maar liefst vijftien procent.⁶⁹ Andere eisen waren het instellen van ten minste één rustdag per week, waarschijnlijk om de capaciteit aan laadruimte te verminderen. Door de dalende vraag naar vervoer was het aanbod namelijk te groot geworden. In de volgende deelvraag wordt hier dieper op ingegaan.⁷⁰

Conclusie

Het is lastig om onderscheid te maken in de invloed van de stakingen op de gehele Rijnvaart. Een staking van duizenden personen tegen de komst van de graanelevator kon de gehele graanoverslag stil leggen. Aan de andere kant konden honderd sleepbootmachinisten ervoor zorgen dat er nauwelijks meer gevaren kon worden. Het aantal dagen zegt evenmin iets zinnigs over de gevolgen. De staking van mei 1912 duurde bijvoorbeeld een gehele maand, maar richtte niks uit. Naast dat het aantal stakers en stakingsdagen dus weinig zegt over de gevolgen, zijn de consequenties überhaupt lastig meetbaar. Zij zijn bijvoorbeeld lastig uit te drukken in een geldbedrag of terug te zien in het aantal tonkilometers. Zelfs wanneer het aantal tonkilometers door

⁶⁶ Klemann, *Tussen Reich en Empire*, 227-228.

⁶⁷ ‘Staking in de Rijnscheepvaart onder leiding der R.V.O.: 11 april begonnen’, *De Tribune*, 15 april 1931.

⁶⁸ ‘Hervatting van den arbeid in de haven van Duisburg’, *De Gooi- en Eemlander*, 26 november 1931.

⁶⁹ ‘Arbeidsvoorwaarden in de Rijnvaart: conflict bij de sleepbootdiensten op den Rijn in den scherpsten vorm aanvaard’, *Algemeen Handelsblad*, 1 april 1932.

⁷⁰ ‘De staking in de Rijnvaart’, *Leeuwarder nieuwsblad*, 8 april 1932.

een staking tijdelijk zeer laag was, kan dit in een jaargemiddelde alsnog wegvallen. Wel kan wat zinnigs gezegd worden over de omvang. Hoewel de periode na de Eerste Wereldoorlog niet zo gek veel meer stakingen lijkt te hebben gekend dan de periode voor de oorlog, waren de stakingen na de oorlog omvangrijker van aard. Na de oorlog kwam het vaker voor dat in een groter gebied werd gestaakt en ook alle internationale stakingen vonden na de oorlog plaats.

Uit de chronologische bestudering van de Rijnstakingen blijkt dat door de tijd heen verschillende periodes waren wat betreft intensiteit, omvang en locaties van de stakingen. Tussen 1895 en 1911 vonden de stakingen meestal plaats in een enkele havenstad. In 1912 vonden voor het eerst grootschalige stakingen plaats in een groter gebied, in dit geval het gehele Duitse deel van de Rijn. De periode tot 1918 was vrij rustig. Waarschijnlijk speelde de Eerste Wereldoorlog hierin een rol. Hierna volgde een periode met een relatief groot aantal stakingen met een grote, soms internationale, omvang. Deze periode duurde tot 1929. Hierna nam het aantal stakingen langzaam af. In deze periode zijn stakingseisen zichtbaar die voortkwamen uit de grote economische crisis van 1929.

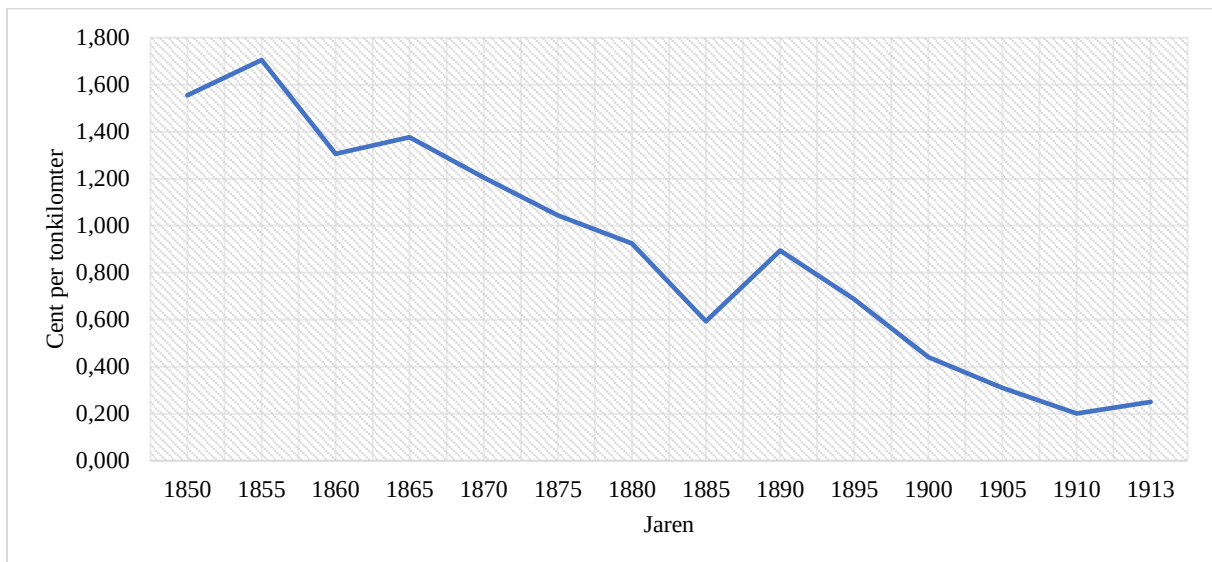
4 Economische factoren

In dit hoofdstuk wordt de tweede deelvraag ‘welke economische factoren droegen bij aan de Rijnstakingen?’ besproken. Drie verschillende economische ontwikkelingen en de gevolgen daarvan komen aan bod. Het gaat om de volgende ontwikkelingen: de dalende kosten van het vrachtvervoer over de Rijn, de economische situatie ten tijde van hoogconjunctuur en de situatie tijdens laagconjunctuur.

Dalende vervoerskosten

De kosten voor het vervoer over de Rijn daalden drastisch in de periode na 1800. Hoewel de sterkste dalingen aan het begin van de negentiende eeuw plaatsvonden, is de periode na 1850 van groter belang voor dit onderzoek.⁷¹ In figuur 4.1 is door middel van een lijnweergave de daling van de kosten tussen 1850 en 1913 weergegeven, uitgedrukt in cent per tonkilometer. Hiervoor is het gemiddelde genomen van de kosten voor export en import in de internationale riviervaart. In tabel 4.1 zijn dezelfde cijfers terug te vinden, gezamenlijk met de geïndexeerde cijfers op het peil van de kosten in 1913. Deze zijn vervolgens gecorrigeerd op de ontwikkeling van het bbp (geïndexeerd op 1913) tussen 1850 en 1913.⁷²

Figuur 4.1. *Kosten vervoer internationale riviervaart, 1850-1913 (in cent per tonkilometer)*



Bron: Smits et al., *Dutch GNP*, 195-200, eigen berekening.

⁷¹ De reden hiervan wordt in de volgende alinea's uitgelegd.

⁷² Smits et al., *Dutch GNP*, 195-200, 229-230.

Tabel 4.1. *Kosten vervoer internationale riviervaart, 1850-1913 (in cent per tonkilometer) (1913 = 100)*

Jaar	Kosten	Geïndexeerd en gecorrigeerd op BBP (1913 = 100)
1850	1,555	778
1870	1,205	496
1890	0,895	402
1910	0,201	86
1913	0,250	100

Bron: Smits et al., *Dutch GNP*, 195-200, 229-230, eigen berekening.

Een aantal ontwikkelingen lagen ten grondslag aan de sterke prijsdaling. Als eerste werd de Rijn vanaf 1815 tot 1868 volledig vrijgesteld van tolleren. De grootste prijsdalingen vonden plaats na het congres van Wenen (1815) en na het sluiten van de akte van Mainz (1831). Nederland schafte in 1851 de laatste tolheffingen af en de laatste tolleren van Duitse kant werden in 1868 afgeschaft.⁷³ Dat het nog tot 1868 heeft geduurd voordat de Rijn volledig tolvrij was kwam door het feit dat een aantal kleinere Duitse staten in sterke mate profiteerden van de tolleren.⁷⁴ In figuur 4.1 en tabel 4.1 is er bewust voor gekozen om te beginnen na de sterke prijsdalingen als gevolg van de liberalisering. De reden hiervoor is dat de afschaffing van de tolleren een onevenredig groot aandeel zouden krijgen in de figuur en in de tabel, waardoor het beeld van de sterke daling ná 1850 vertekend zou worden. Juist de ontwikkelingen na 1850 waren van invloed op de lange termijn en de prijsdaling in deze periode was procentueel het grootste.

Na de liberalisering van de Rijn vonden belangrijke technische innovaties in de scheepsbouw plaats. De eerste belangrijke ontwikkeling was de overgang van hout naar ijzer in de scheepsbouw. De schepen konden hierdoor een groter tonnage aan vracht meenemen en zij hadden minder wrijving met het wateroppervlakte, waardoor het schip makkelijker vooruit kwam in het water. Tevens deed stoomaandrijving zijn intrede. In plaats van dat een schip door paarden werd gejaagd, konden groepen schepen door één stoom aangedreven sleepschip worden getrokken. Waar een groepje paarden voorheen ongeveer twintig ton aan vracht kon trekken (het schip uitgezonderd), kon een sleepschip honderden tonnen over verschillende schepen verdeeld tegelijk voorttrekken. Het voordeel van stoomaandrijving was dat door het schaalvoordeel de kosten daalden en dat de dienstregeling betrouwbaar werd, aangezien zij niet meer afhankelijk was van de weersomstandigheden en de stroomrichting van het water.⁷⁵

⁷³ Dollhoff, *Die Kölner Rheinschiffahrt*, 53.

⁷⁴ Klemann en Schenk, 'Competition in the Rhine delta', 827-831.

⁷⁵ *Ibidem*, 833-838.

Van groot belang voor de verbetering van de waterweg was de kanalisering van de Rijn. Voorheen was de Rijn een bochtige, ondiepe rivier. De traditionele zeilschepen lagen ondiep in het water en hadden daar geen moeite mee. Om te zeilen tegen de wind in moesten zij kruisen, wat inhield dat zij de waterloop telkens overstaken om zo de gunstigste wind te vangen. Voor deze praktijk was een brede waterweg nodig, maar was geen diepgang vereist. De stoom aangedreven schepen lagen door hun hogere laadgewicht juist dieper in het water. Zij hadden een diepe rivier nodig, terwijl een brede waterweg vanwege het stoppen met kruisen overbodig werd. Door de waterloop te versmallen ging het water automatisch sneller stromen en diepte de rivier zichzelf uit. Een andere eis voor de gesleepte schepen was een rechte rivier. Een sleepschip kon gemakkelijk vijf tot zes schepen tegelijk trekken. Een dergelijke trein kon al gauw honderden meters lang worden, waardoor varen over een bochtige rivier lastig en zelfs gevaarlijk kon zijn.⁷⁶

De laatste ontwikkeling die de kosten voor het vervoer liet zakken was de overgang van stukgoederen naar bulkgoederen. Voorheen was de vracht op een schip zeer divers en werden goederen per stuk vervoerd. Goederen die nu bekend staan als bulkgoederen, zoals graan en kolen, werden ook op deze manier tussen andere producten vervoerd. Vooral het overslaan van deze goederen van en naar de wal was een tijdrovend en kostbaar proces. Daarom werd in de tweede helft van de negentiende eeuw het vervoer gespecialiseerd. Voortaan vervoerde een schip een enkel product in een grote hoeveelheid. De belangrijkste bulkgoederen in de Rijnvaart waren graan, erts (stroomopwaarts) en kolen (stroomafwaarts). Aangezien de overslag bij bulkgoederen simpel was en gemakkelijk machinaal uitgevoerd kon worden, konden de kosten dalen.⁷⁷

Voorafgaand aan de prijsdaling van het Rijnvervoer was het vervoer per spoor de belangrijkste schakel tussen de industrie in het Ruhrgebied en de zeehavens. Vanaf de jaren 1840 werden verschillende spoorlijnen aangelegd van en naar het Ruhrgebied. Doordat er verschillende lijnen waren die parallel aan elkaar liepen, ontstond concurrentie. Als gevolg daarvan daalde de prijs voor het vervoer over spoor in de periode 1850 tot 1870, waardoor het spoorvervoer zeer aantrekkelijk werd. In deze jaren is een sterke groei in het vervoer over spoor waarneembaar, terwijl het Rijnverkeer nauwelijks toenam. Deze bloeiperiode werd opgevolgd door een periode van overcapaciteit, waarin geen nieuwe lijnen werden aangelegd. In deze periode besloten de

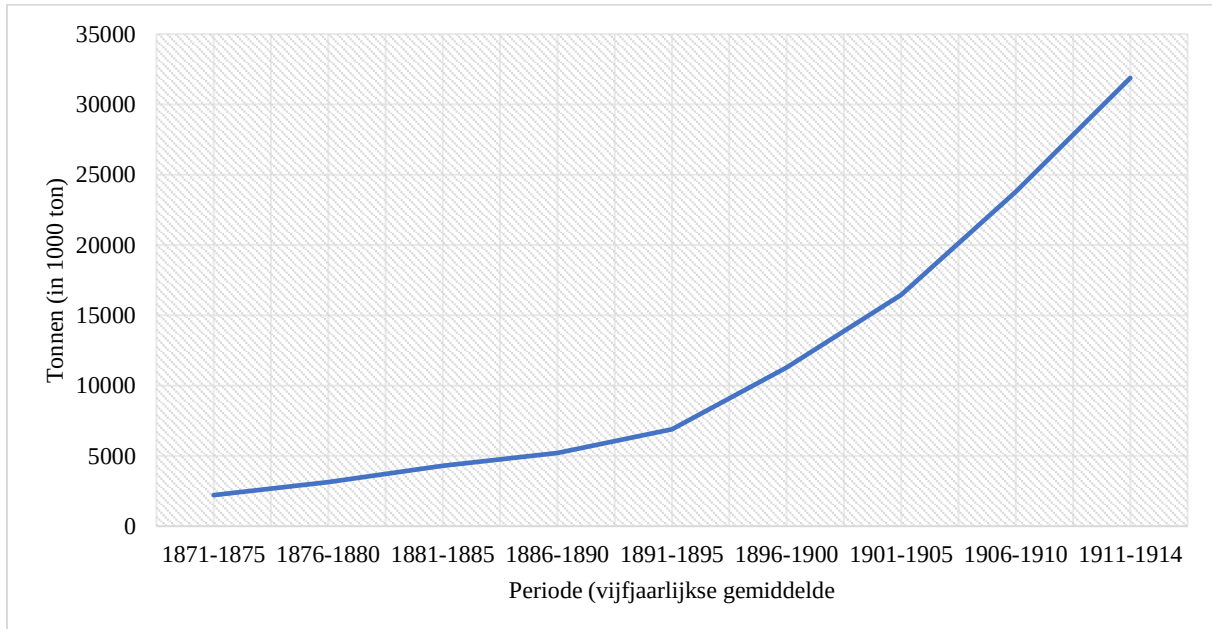
⁷⁶ M. Casper, 'L'aménagement du parcours allemand du Rhin', *La Houille Blanche* 2 (1959) 229-248.

⁷⁷ Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool*, 315-316.

concurrerende spoorwegmaatschappijen samen te werken en werden standaardtarieven ingesteld. Hierdoor en door het uitblijven van grote technologische innovaties bleven de kosten van het vervoer over spoor gelijk.

De concurrentiepositie van de Rijn ten opzichte van het spoor werd door deze ontwikkelingen van 1880 sterk beïnvloed. Waar de prijzen van het spoorwegvervoer gelijk bleven, daalden die van de Rijnvaart constant. Vanaf ongeveer 1870 daalden de kosten van de Rijnvaart tot onder die van het vervoer per spoor en kon de Rijn de belangrijkste schakel worden tussen het Ruhrgebied en de zeehavens. Als gevolg hiervan nam het Rijnverkeer toe. In figuur 4.2 is het vijfjaarlijkse gemiddelde totaal aantal vervoerde tonnen (stroomopwaarts en stroomafwaarts) weergegeven. In de grafiek wordt duidelijk dat het Rijnverkeer tussen 1871 en 1891 geleidelijk toenam met 311 procent. Na de jaren 1890 won de Rijnvaart definitief de concurrentieslag met het treinverkeer. In de grafiek is duidelijk zichtbaar dat tussen 1891 en 1911 het Rijnverkeer nog sterker toenam dan in de periode daarvoor, met een stijging van maar liefst 462 procent.⁷⁸

Figuur 4.2. *Totaal aantal vervoerde tonnen (stroomopwaarts en stroomafwaarts), 1871-1914 (in 1000 ton)*



Bron: Klemann en Schenk, 'Competition in the Rhine delta', 834, eigen berekening.

⁷⁸ Klemann en Schenk, 'Competition in the Rhine delta', 826–845.

De lagere kosten voor het vervoer werden doorberekend in de prijs die door de schippers werd gevraagd. Dit betekende dat zij per tonkilometer een lager bedrag ontvingen. Dit werd ruimschoots gecompenseerd doordat schepen meer tonnen konden vervoeren. Een schipper kon bijvoorbeeld in 1850 slechts twintig ton vracht vervoeren tegen een prijs van 1,010 cent per kilometer, wat 20,2 cent per tonkilometer opleverde. In 1900 kon een schipper minstens vijfhonderd ton vervoeren, tegen een prijs van 0,308 cent per tonkilometer. Dit leverde 154 cent per kilometer op. Dit is gecorrigeerd op de deflatie, een toename van 584 procent is.⁷⁹

Hoewel dit dus een toename in de omzet is, kon niet iedere schipper hier evenveel van profiteren. Grote rederijen hadden door hun schaalvoordeel de financiële mogelijkheid om modern materiaal aan te schaffen en konden bovendien op grotere schaal opereren. Hierdoor konden zij hun ladingruimte aanbieden tegen de lage prijzen en daarvan profiteren. Daarentegen hadden de kleinere zelfstandige schippers niet altijd de beschikking over moderne schepen. Zij voeren bijvoorbeeld langer door met kleine houten zeilschepen met een kleiner laadvermogen. Zij vervoerden minder tonnen per reis dan de rederijsschepen, terwijl zij dezelfde prijs per tonkilometer moesten aanhouden om te kunnen concurreren. In het geval waarin een zelfstandige schipper rond 1900 nog steeds met een schip van twintig ton voer, verdiende hij minder dan in 1850, doordat de capaciteit gelijk bleef bij een dalende prijs. Dit kon enkel gecompenseerd worden door te investeren in moderner materiaal, het bestaande schip uit te breiden of door meer te varen. Als een schipper de fondsen bijeen wist te werven voor de aankoop van een groter schip, voer hij nog jarenlang met een hoge schuld rond.⁸⁰

Het is dus niet verwonderlijk dat vooral de kleine Rijnschippers de dupe waren van de dalende prijs, terwijl de grote rederijen juist profiteerden. Daarom vormde de dalende vervoersprijs voor hen een motief om tot staken over te gaan. Een voorbeeld hiervan was de staking van de Nederlandse particuliere schippers in 1898, onder leiding van Cornelis Muller.⁸¹ De eisen die doorgaans voortkwamen uit dit motief waren een hoger loon of betere bevrachtingsvoorwaarden. Dit hing samen met loonsverhoging, aangezien hierin ook de vervoersprijs werd afgesproken.⁸² Dat achter de eis voor een hoger loon ook andere motieven konden schuilen, wordt in de volgende paragraaf duidelijk.

⁷⁹ Smits et al., *Dutch GNP*, 195-200, 229-230. Zie voor de cijfers tabel 4.1.

⁸⁰ Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool*, 197.

⁸¹ Deze staking is in hoofdstuk drie toegelicht.

⁸² 'De staking der Schippers', *Het Volk*, 6 maart 1916.

Situatie tijdens hoogconjunctuur

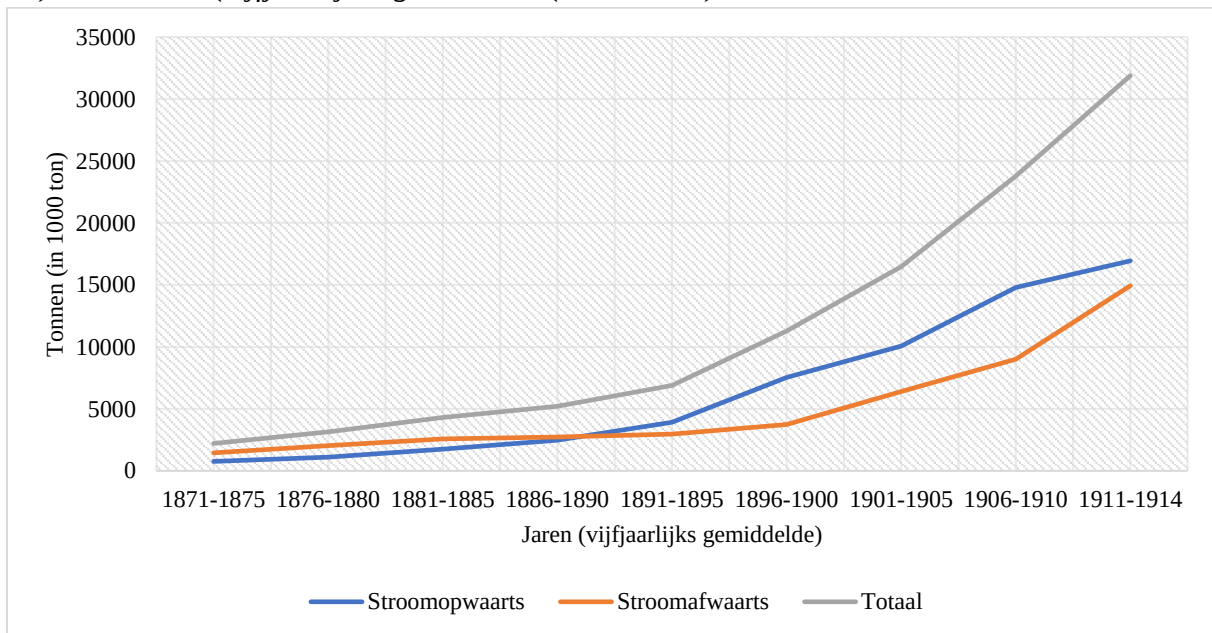
Voor het begrip van de volgende twee paragrafen is het noodzakelijk om de werking van vraag en aanbod in de Rijnvaart toe te lichten. De Rijnvaart kan gezien worden als een markt van diensten, waarbij het verplaatsen van goederen de dienst is. Deze dienst kan ook omschreven worden als het aanbieden van transportruimte. Als wordt gesproken over vraag en aanbod, kunnen de partijen die hun waren vervoerd wilden zien worden aangemerkt als de vraagkant. In de maritieme context worden zij ook wel verladers genoemd. De werknemers in de Rijnvaart en in het bijzonder de scheepsbemanning waren de aanbieders van transportruimte. Daartussenin zaten de bevrachters, die kunnen worden gezien als makelaars van de transportruimte. Het aanbod en de vraag naar transportruimte kwamen niet altijd overeen. In periodes van laagconjunctuur was het aanbod te groot en de vraag te klein, tijdens hoogconjunctuur was de vraag te groot en het aanbod te klein. De situatie voor laagconjunctuur wordt later in dit hoofdstuk besproken, in deze paragraaf ligt de nadruk op de hoogconjunctuur.⁸³

Vanuit de vraagzijde is het van belang om te kijken naar het Ruhrgebied. Dit Duitse industriegebied maakte in de tweede helft van de negentiende eeuw een flinke groei mee. De belangrijkste goederen die stroomopwaarts naar het Ruhrgebied werden vervoerd waren bulkgoederen erts en graan, in 1914 gezamenlijk goed voor zestig procent van het vervoer. Vooral het aandeel erts in het totaaltransport nam toe in de periode vanaf 1870, van 11,2 procent in 1871 tot 49,4 procent in 1911. Het aandeel ijzerwaren en machines en overige producten nam juist af, van totaal 50,9 procent, naar 14,9 procent. Deze ontwikkeling toont aan dat het Ruhrgebied in deze periode een overgang maakte naar een industriegebied. In plaats van het inkopen van machines, werden ertsen ingekocht om deze zelf te maken. Dat is terug te zien in de exportgegevens. Het aandeel stroomafwaarts uitgevoerde ijzerwaren en machines steeg van 7,2 procent naar 10,9 procent. Dit beeld werd versterkt doordat het exportoverschot in 1871 veranderde naar een importoverschot in 1911 voor Duitsland. Waar in 1871 nog 691.000 ton meer werd geëxporteerd dan geïmporteerd, werd in 1911 juist 2.012.000 ton meer geïmporteerd dan geëxporteerd. Dit betekent dus dat een aanzienlijk tonnage in Duitsland bleef of op andere wijze Duitsland werd uitgevoerd. Het omslagpunt lag rond 1890, zoals is te zien in figuur 4.3. In deze figuur zijn het totaal aantal vervoerde tonnen stroomopwaarts, stroomafwaarts en het gecombineerde aantal zichtbaar.⁸⁴

⁸³ K. Vonk, 'De Rijnvaart; enkele historische en structurele kanttekeningen', *Tijdschrift voor vervoerswetenschap* 52 (1969) 128; Verrips, *Als het tij verloopt*, 14; Eisen, 'The Structure of Rhine Traffic', 254-267.

⁸⁴ Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool*, 482; Klemann en Schenk, 'Competition in the Rhine delta', 826-847.

Figuur 4.3. Totaal aantal vervoerde tonnen (stroomopwaarts, stroomafwaarts en totaal aantal), 1871-1914 (vijfjaarlijkse gemiddelde (in 1000 ton))



Bron: Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool*, 482-483, eigen berekening

Het aanbod bleef door verschillende oorzaken achter op de vraag. Een tekort kon bijvoorbeeld ontstaan doordat het vervoer vanwege naturomstandigheden niet gelijkmatig over het jaar verdeeld kon worden. In koude winters konden ijsschotsen over de Rijn drijven. Naast het feit dat ijsschotsen aanzienlijke schade aanrichten aan bruggen, sluizen en dijken, vormden zij ook een gevaar voor het scheepvaartverkeer. Het was dus niet verwonderlijk dat schepen niet konden varen wanneer de Rijn vol lag met ijs.⁸⁵ Tijdens nog strengere winters kon zelfs de hele Rijn dichtvriezen, wat uiteraard nadelige financiële gevolgen had. Dit gebeurde echter enkel in 1917 en 1929 (in de periode 1895-1935).⁸⁶ Andere nadelige naturomstandigheden waren hoogwater en laagwater. Hoogwater kwam vooral in het voorjaar voor, wanneer in de Alpen sneeuw smolt of wanneer het regende. Als de hoeveelheid gesmolten sneeuw of de hoeveelheid gevallen regen hoger was dan gemiddeld, steeg het waterpeil. Het kon dan te gevaarlijk zijn voor schepen om te varen. Aan de andere kant kon door een tekort aan smeltwater en regen het waterpeil juist

⁸⁵ 'De koude', *Het nieuws van den dag*, 6 februari 1912; 'IJen op den Rijn', *Limburger koerier*, 9 december 1921.

⁸⁶ 'Gemeende berichten', *Algemeen Handelsblad*, 24 februari 1917; 'Neue sozialpolitische Geschenke für die Rheinschiffahrt' *Deutsche Bergwerke Zeitung*, 6 maart 1929; 'Hilfsaktion für die Rheinschiffahrt', *West Deutsche Schifffahrt Zeitung*, 14 maart 1929.

zover dalen, dat de schepen niet genoeg diepgang hadden. Wanneer het vervoer door natuuromstandigheden tijdelijk stil had gelegen, moest dat in het tijdsbestek daarna ingehaald worden. Daardoor kon de vraag tijdelijk relatief hoog zijn.⁸⁷

Een andere oorzaak waardoor het aanbod laag kon zijn was dat er simpelweg niet genoeg scheepsruimte was om aan de vraag te voldoen. Dit lijkt echter onlogisch, aangezien de scheepsruimte enkel toenam door de technologische verbeteringen. Desondanks kon het zo zijn dat de vraag dermate hard steeg, dat het aanbod hier simpelweg niet op aansloot. Aangezien het bouwen van een schip niet van de ene op de andere dag gebeurde, kon deze situatie ontstaan.

Op de hierboven beschreven situatie kan de theorie van vraag en aanbod worden toegepast. Waar in een situatie waarin het aanbod te groot was, de vrager zich in een luxepositie bevond, bevonden de aanbieders zich nu in die positie en stonden zij sterk in de onderhandelingen met de vragers. Doordat het aantal vragers groot was en het aanbod juist klein was, waren de alternatieven voor de vragers beperkt. Vanwege de schaarste van transportruimte moesten de vragers wel akkoord gaan met de gestelde eisen van de aanbieders, als zij hun vracht vervoerd wilden zien worden. Aanbieders hoefden tevens niet bang te zijn om overgeslagen te worden door een vrager wanneer zij hoge eisen stelden. Door de grote vraag was een nieuwe vrager zo gevonden en kon de dienst alsnog worden aangeboden. Daarnaast konden, in het geval van de particuliere schippers, ongunstige aanbiedingen voor het vervoeren van vracht worden overgeslagen. De situatie voor de schippers in loondienst week af van deze situatie. Zij onderhandel- den niet direct met de bevrachters, maar met het bestuur van de rederijen. Daarin waren de rederijen de vragers van arbeid, terwijl de arbeiders hun diensten aanboden.⁸⁸

Dat deze situatie gold voor de Rijnvaart in de tweede helft van de twintigste eeuw is uit tabel 4.2 af te lezen. Daarin is te zien dat de vraag, uitgedrukt in het totale aantal vervoerde tonnen (stroomopwaarts en stroomafwaarts) tussen 1925 en 1929 toenam van veertig miljoen ton naar vijftien miljoen ton, wat neerkomt op een toename van 137 procent. Het aanbod, uitgedrukt in het totale tonnage van de gehele Rijnvloot, nam toe van 5,1 miljoen naar 6,6 miljoen, wat neerkomt op een toename van 129 procent. De groei van de vraag was duidelijk groter dan die van het aanbod. De toename van het aanbod was overigens volledig toe te schrijven aan de Nederlandse vloot, welke van alle Rijnlanden de enige was die enige groei liet zien.⁸⁹

⁸⁷ 'Laagwater', *Nieuwe Tilburgsche Courant*, 30 augustus 1904; 'Rijnvaart', *Provinciale Geldersche en Nij-meegsche courant*, 10 juli 1912.

⁸⁸ Van der Velden, *Stakingen in Nederland*, 54.

⁸⁹ Ronald van der Bie en Jan Pieter Smits, *Tweehonderd jaar statistiek in tijdreeksen, 1800-1999* (Amsterdam 2001) 63; J. Walter, *Enige economische beschouwingen over de Rijnscheepvaart* (Assen 1951) 85.

Tabel 4.2. *Totaal aantal vervoerde tonnen (stroomopwaarts en stroomafwaarts) en tonnage van de Rijnvloot, 1925-1929*

Jaar	Totaal aantal vervoerde tonnen (stroomopwaarts en stroomafwaarts (in miljoenen tonnen))	Tonnage van de Rijnvloot (in duizend tonnen)
1925	40	5.163
1929	55	6.680

Bron: Van der Bie en Smits, Tweehonderd jaar statistiek in tijdreeksen, 63; Walter, *Enige economische beschouwingen over de Rijnscheepvaart*, 85.

Volgens de theorie van vraag en aanbod zou de prijs moeten stijgen als de vraag stijgt en het aanbod gelijk blijft. In het geval van de Rijnvaart steeg de prijs echter niet altijd automatisch zodra de vraag steeg. Dat kon bijvoorbeeld komen doordat de contracten van particuliere schippers nog doorliepen of doordat rederijen onder de prijs van de concurrenten wilden blijven varen.⁹⁰ Een manier om de prijzen alsnog te laten stijgen wanneer onderhandelen geen effect had was staken. Voor particuliere schippers ging het om het niet meer aannemen van vracht van verladers. Bij schippers in loondienst ging het om stakingen tegenover het bedrijf.

Een voorbeeld van een staking waarin de schippers een gunstige stakingspositie hadden vond plaats in mei 1912. In de gehele meimaand van dat jaar legden ongeveer 4500 man personeel het werk neer en lagen meer dan duizend schepen stil. In de winter van 1912 had het scheepvaartverkeer last gehad van de winterse weersomstandigheden. Vooral in het Duitse deel van de Rijn, waar het in februari tot dertig graden onder nul werd, lag het scheepvaartverkeer vast. In Nederland was het vervoer vanwege drijvende ijsschotsen ook gedeeltelijk stilgelegd.⁹¹ Toen de lente inviel en het Rijnverkeer op gang kwam, bleek dat het aanbod aan laadruimte niet voldeed aan de gestegen vraag. De vraag steeg plotseling doordat het achtergebleven vervoer moest worden ingehaald. De aanbieders konden daardoor hogere eisen stellen aan de vragers, waardoor zij in een gunstige positie kwamen om te staken. In *De Telegraaf* van 31 mei, waarin werd teruggekeken op de stakingen wordt aangehaald dat de stakingseisen: ‘gesteld werden op een gunstige tijd. De lente bracht een sterker verkeer op de rivieren, elke arbeidskracht was welkom. Stroomop en stroomaf lagen de varen op transport te wachten.’ De uitkomst van de staking laat tevens zien wat er gebeurde wanneer de gunstige stakingspositie omsloeg. Doordat de verladers en de rederijen stakingsbrekers uit het buitenland haalden, voldeed het aanbod

⁹⁰ ‘Staking’, *Het Centrum*, 11 juli 1922.

⁹¹ ‘De koude’, *Het nieuws van den dag*, 6 februari 1912.

ineens aan de vraag. De stakers verloren hierdoor hun gunstige onderhandelingspositie, waardoor de gestelde eisen niet werden ingewilligd.⁹²

Andere stakingen die voortkwamen uit deze situatie vonden plaats in de tweede helft van de jaren twintig. In deze periode ging het economisch voorspoedig met de Rijnvaart. Het aantal vervoerde tonnen lag het hoogste van de hele periode tussen 1895 en 1935 en eerder is al duidelijk geworden dat het aanbod achterbleef. De staking van mei-juni 1928 was bijvoorbeeld het gevolg van deze factor. Bij deze zeer omvangrijke staking legden 12.000 werknemers het werk neer, wat neerkwam op ongeveer de helft van al het Rijnvaarpersoneel. De stakingseis bestond uit het verlangen om de lonen met dertien procent te verhogen. Door de gunstige onderhandelingspositie moesten de verladers de stakers wel tegemoetkomen.⁹³

Situatie tijdens laagconjunctuur

De Rijnvaart was sterk afhankelijk van de industrie in het Ruhrgebied, die op haar beurt afhankelijk was van de wereldwijde conjunctuur. Deze afhankelijkheid was uiterst riskant wanneer het economisch minder voorspoedig ging. Wat de Rijnvaart economisch nog kwetsbaarder maakte, was het relatief grote aantal zelfstandige schippers. Cijfers uit 1937 laten zien dat van de in Nederland geregistreerde vaartuigen 85 procent (5198 vaartuigen) in particulier eigendom was en dat 15 procent (872 vaartuigen) aan een rederij toebehoorde. De cijfers voor in Duitsland geregistreerde schepen laten een geheel verschillend beeld zien. Daar was 58 procent (1870 vaartuigen) van de schepen particulier eigendom. 42 procent (1325 vaartuigen) waren in het bezit van een reder. Hoewel het percentage en het absolute getal in Duitsland dus een stuk lager lag, ging het nog steeds om een groot aantal zelfstandigen. In totaal waren in Nederland en Duitsland gezamenlijk 7068 zelfstandige schippers geregistreerd.⁹⁴ Een kanttekening hierbij is dat de cijfers uit 1937 komen. Hoewel dit buiten de periode van dit onderzoek valt, gaat het om slechts twee jaar na het einde van de onderzochte periode.

Het gevaar van de zelfstandige schippers was dat zij volledig op zichzelf waren aangewezen. Schippers die in loondienst waren konden rekenen op de steun en zekerheid van een reder. Bovendien konden reders gemakkelijker contracten met afnemers afsluiten, omdat zij door hun omvang eerder in aanmerking kwamen en doordat zij gemakkelijker contact legden met de verladers. Doordat de reder de contracten afsloot hoefden de schippers in loondienst hier

⁹² 'Het einde der Rijnschippersstaking: een terugblik', *De Telegraaf*, 31 mei 1912.

⁹³ 'Verschärfung der Streiklage in der Rheinschiffahrt: Auch die Arbeit für ausländische Schiffe eingestellt', *Düsseldorfer Nachrichten*, 15 mei 1928.

⁹⁴ Filarski, *Tegen de stroom in*, 202.

zelf niet naar om te kijken. Verladers klopten tevens altijd als eerste aan bij de rederijen, en pas wanneer deze niet genoeg aanbod hadden werd naar de zelfstandige schippers uitgeweken. Bovendien hadden enkele grote industriële ondernemingen hun eigen schepen waar zij hun vracht mee vervoerden, waardoor de zelfstandige schipper nog lager in de rangorde terecht kwam. Hierdoor vielen de particuliere Rijnschippers bij laagconjunctuur buiten de spreekwoordelijk boot.⁹⁵

Een ander belangrijk nadeel van het grote aantal zelfstandigen bij tegenvallende economische ontwikkelingen, was dat het aanbod van ladingruimte hierdoor nauwelijks kromp. Dit was van belang, aangezien een sanering van het aanbod van ladingruimte de enige mogelijkheid was om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. In een goed werkende economie is dat ook wat gebeurt bij een discrepantie tussen vraag en aanbod: één van de twee herstelt zich naar het niveau van de ander. Dit kan gebeuren doordat het aanbod krimpt, of doordat de vraag toeneemt. Hier kunnen gelijkenissen worden opgemerkt met de particuliere binnenvaart, die in hoofdstuk twee is besproken. In beide gevallen gebruikten de schippers hun schip namelijk ook als woonruimte voor zichzelf en voor hun gezin. Zij konden daardoor niet zomaar stoppen met het beroep van schipper, aangezien zij dan dakloos zouden worden. Bovendien waren de schippers sterk gehecht aan hun bestaan op een Rijn- of binnenvaarschip en wilden zij het schippersbestaan niet opgeven. Doordat een groot aantal schepen in het bezit van een particuliere schipper was, speelde deze factor sterk mee. Voor schippers in loondienst is dit aspect minder sterk aanwezig. De reder kon in geval van een lage vraag een deel van de vloot van de hand doen, om op die manier kosten te besparen.⁹⁶

Door het hierboven beschreven karakter van de Rijnvaart is het niet verwonderlijk dat zij stevig werd getroffen door de wereldwijde economische crisis van 1929. In figuur 4.4 is te zien dat het aantal vervoerde tonnen (totaal aantal stroomopwaarts en stroomafwaarts) afnam van vijftien miljoen ton in 1929, naar drieëndertig miljoen ton in 1932. Het aantal tonnen van 1932 is slechts 58 procent van het aantal in 1929.⁹⁷ Volgens de theorie van vraag en aanbod zou het aanbod zich moeten aanpassen aan de vraag, wanneer deze daalt. In het geval van de Rijnvaart zou dat betekenen dat de totale ladingruimte zou afnemen, aangezien de vraag in ieder geval niet toenam. In tabel 4.3 is echter af te lezen dat het laadvermogen van de Rijnvloot juist toenam in deze periode, van 6.680 duizend ton in 1929, naar 7.231 ton in 1935. Dat is een toename van acht procent, ondanks dat de vraag met drieëntwintig procent afnam. Hierdoor liep

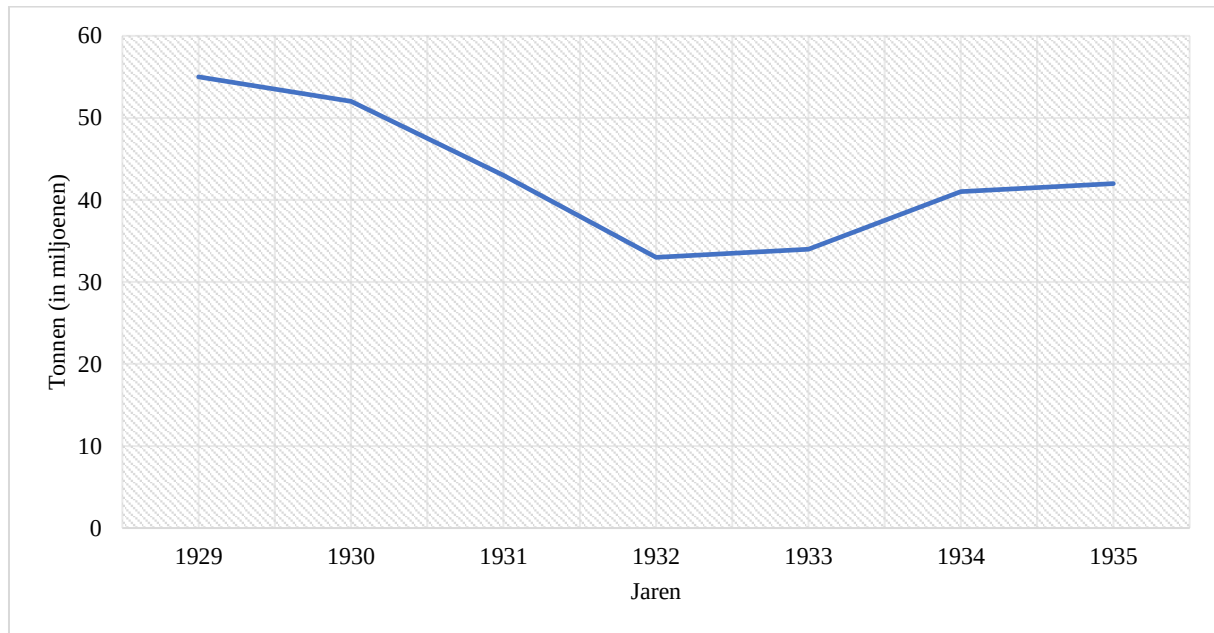
⁹⁵ Verrips, *Als het tij verloopt*, 1-7.

⁹⁶ Verrips, 'Nederlandse binnenschippers en het probleem van de solidariteit', 227-229.

⁹⁷ Van der Bie en Smits, *Tweehonderd jaar statistiek in tijdreeksen*, 63.

het overschot aan ladingruimte op tot ruim 800.000 ton.⁹⁸ De oorzaak van deze toename was dat de zelfstandige schippers tijdens laagconjunctuur juist de ladingruimte op hun schip lieten uitbreiden, om zo een hoger rendement per reis te ontvangen.⁹⁹ Hierdoor en door het gebrek aan sanering bleef het aanbod groter dan de vraag.¹⁰⁰

Figuur 4.4. *Totaal aantal vervoerde tonnen (stroomopwaarts en stroomafwaarts), 1929-1935 (in miljoenen tonnen)*



Bron: Van der Bie en Smits, Tweehonderd jaar statistiek in tijdreeksen, 63.

Tabel 4.3. *Totaal aantal vervoerde tonnen (stroomopwaarts en stroomafwaarts) en tonnage van de Rijnvloot, 1929-1935*

Jaar	Totaal aantal vervoerde tonnen (in miljoenen tonnen)	Tonnage van de Rijnvloot (in duizend tonnen)
1929	55	6.680
1935	42	7.231

Van der Bie en Smits, Tweehonderd jaar statistiek in tijdreeksen, 63; Walter, *Enige economische beschouwingen over de Rijnscheepvaart*, 85.

De hierboven genoemde situatie heeft uiteraard invloed op de onderhandelingspositie van de schippers. Doordat de vrager kon kiezen uit een relatief groot aanbod, was de onderhandelingspositie van de schippers ongunstig. Dit gold uiteraard ook tijdens de stakingen, wanneer de

⁹⁸ Klemann, *Tussen Reich en Empire*, 225.

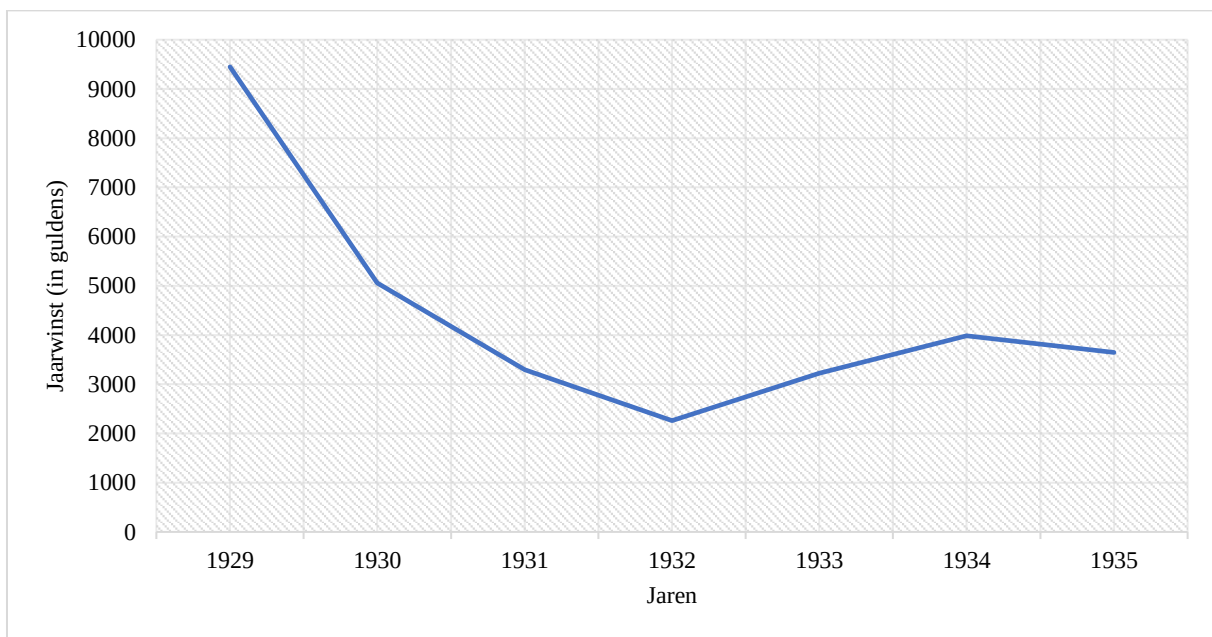
⁹⁹ Walter, *Enige economische beschouwingen over de Rijnscheepvaart*, 85.

¹⁰⁰ 'De staking in de Rijnvaart: slechts enige particuliere boten zijn vertrokken', *Nieuwsblad van het noorden*, 7 april 1932.

vragers de stakers kon negeren en relatief gemakkelijk met een andere aanbieder in zee kon gaan. Daarom viel het aantal stakingen tijdens laagconjunctuur lager uit dan tijdens hoogconjunctuur. Dit wil echter niet zeggen dat er niet werd gestaakt ten tijde van laagconjunctuur.

Als gevolg van de ongunstig geworden onderhandelingspositie daalden de prijzen voor het vervoer van vracht.¹⁰¹ De dalende vrachtprijs zorgde er automatisch voor dat de inkomsten van de schippers in de Rijnvaart daalden. Er was immers minder te vervoeren door de dalende vraag, terwijl de prijs die daarvoor werd betaald ook nog eens lager werd. Om dit beeld te illustreren is gekeken naar het jaarinkomen van de zelfstandige Rijnschipper W.J. Touw, in de periode 1929 tot 1935. De gegevens komen uit de door de schipper zelf bijgehouden kasboeken. Deze cijfers zijn niet representatief voor de gehele Rijnvaart. In figuur 4.5 is zichtbaar dat de jaarwinst van W.J. Touw in de periode 1929 tot 1932 drastisch daalde. In tabel 4.4 zijn de cijfers geïndexeerd op het peil van 1929, waarna deze zijn gecorrigeerd voor de kosten van het levensonderhoud. Op het dieptepunt, in 1932, was de winst nog 27 procent van de winst in 1929.¹⁰²

Figuur 4.5. *Jaarwinsten van het schip 'Vertrouwen', 1929-1935 (in guldens)*



Bron: Maritiem Museum Rotterdam, archief schipper W.J. Touw, inventarisnummer H539-H544, 1921-1941, eigen berekening.

¹⁰¹ H. Von Werner, 'Zur Lohnfrage in der Deutschen Rheinschiffahrt', *Der Rhein: Zeitschrift für die westdeutschen Wasserstraßen* 27:4 (1928) 61-62.

¹⁰² Maritiem Museum Rotterdam, archief schipper W.J. Touw, inventarisnummer H539-H544, 1921-1941.

Tabel 4.4. *Jaarwinsten van het schip 'Vertrouwen', 1920-1941 (in guldens)*

Jaar	Jaarwinst	Geïndexeerd en gecorrigeerd op kosten van levensonderhoud (1929 = 100)
1929	9448,37	100
1931	3295,82	39
1933	3221,15	40
1935	3645,64	46

Bron: Maritiem Museum Rotterdam, archief schipper W.J. Touw, inventarisnummer H539-H544, 1921-1941; Klemann, *Tussen Reich en Empire*, 89, eigen berekening.

De discrepantie tussen vraag en aanbod gaf een motief om te staken, wat leidde tot verschillende stakingseisen. Om het aanbod te verkleinen moest de totale ladingruimte worden verkleind. Dit uitte zich bijvoorbeeld in de stakingseis om minstens één dag per week rust te hebben, doorgaans op de zondag. Het idee hierachter was dat de capaciteit met veertien procent zou worden verminderd, aangezien de schepen dan een zevende deel van de week stillagen.¹⁰³ Daarnaast werd in deze periode gestaakt tegen de verlaging van het machinekamerpersoneel van drie naar twee man. Deze vermindering was hoogstwaarschijnlijk door het bestuur van de rederijen ingezet om zo op de kosten te besparen.¹⁰⁴ Een laatste motief om te staken was tegen verlaging van de lonen, die volgde op de dalende vraag. In april 1932 staakte bijvoorbeeld het Nederlandse sleeppersoneel tegen een loonsverlaging van vijftien procent.¹⁰⁵

Conclusie

Verschuillende economische ontwikkelingen op verschuillende momenten hebben motieven gevormd om te staken. Door de liberalisering van de Rijn, technologische ontwikkelingen op het gebied van scheepsbouw, verbeteringen aan de waterloop en de opkomst van bulkgoederen daalden de kosten voor het transport aanzienlijk. Hierdoor kon de Rijn competitief worden tegenover het vervoer per spoor en de overhand nemen in het transport tussen Rotterdam en het sterk groeiende Ruhrgebied. De keerzijde hiervan was dat de lonen sterk daalden. Voor de grotere rederijen was dit geen enkel probleem. Door een schaalvoordeel konden zij opereren onder de vrachtprijs en profiteerden zij van de lagere prijs per kilometer. Bovendien waren zij kapi-

¹⁰³ Klemann, *Tussen Reich en Empire, 1929-1936* (Amsterdam 1990) 226; 'Staking in de Rijnvaart', *Bredasche Courant*, 3 april 1932; 'De staking in de Rijnvaart', *Leeuwarder nieuwsblad*, 8 april 1932.

¹⁰⁴ 'Staking', *De Banier*, 2 juni 1931.

¹⁰⁵ 'Arbeidsvoorwaarden in de Rijnvaart: conflict bij de sleepbootdiensten op den Rijn in den scherpsten vorm aanvaard', *Algemeen Handelsblad*, 1 april 1932; 'Staking in de Rijnvaart', *Nieuwsblad van Friesland*, 4 april 1932.

taalkrchtig genoeg om nieuw materiaal aan te schaffen dat benodigd was om de lagere vrachtprijs te compenseren. Voor de nog lange tijd traditioneel opererende zelfstandige schippers was de dalende prijs echter een probleem. Zij konden niet op tegen het kostenvoordeel dat de grotere rederijen hadden en moesten daardoor ofwel varen tegen het lage tarief of meer werk aannemen dan de arbeiders om toch rond te kunnen komen, of hoge investeringen doen om een groter schip aan te schaffen. De voornaamste stakingseis die uit deze ontwikkeling voortkwam was de vraag naar loonsverhoging.

Doordat het Ruhrgebied groeide, nam de vraag naar transportruimte toe. Het aanbod van transportruimte voldeed echter niet altijd aan de vraag. Dit kon komen doordat het vervoer niet gelijkmatig was verdeeld over het jaar, bijvoorbeeld door de weersomstandigheden of het waterpeil, doordat er niet genoeg schepen waren, doordat er niet genoeg personeel was om te schepen te bemannen of door een combinatie van factoren. In het geval waarin het aanbod te klein was bevonden de werknemers en zelfstandige schippers in de Rijnvaart zich in een gunstige onderhandelingspositie, wat essentieel was. Liepen de onderhandelingen op niets uit, dan konden de werknemers en schippers zich richten op werkonderbrekingen. Hierin hadden zij ook een gunstige positie. De vrager van laadruimte had immers door een tekort aan aanbod geen alternatief. Het gevolg was dat de vrager wel akkoord moest gaan met (een deel van) de eisen van de aanbieder.

Het tegenovergestelde gebeurde tijdens laagconjunctuur. Als door externe economische omstandigheden de vraag naar ladingruimte vanuit het Ruhrgebied stagneerde, reageerde het aanbod daar niet op. Vanwege het grote aantal zelfstandige schippers was het uitermate lastig om de Rijnvloot te saneren en het tegenovergestelde gebeurde na de crisis van 1929. In plaats van het aanbod te verkleinen om deze beter af te stemmen op de vraag, lieten schippers hun schepen uitbreiden. Het idee was dat per reis een hoger rendement kon worden behaald, maar in de praktijk steeg het totale tonnage enkel. Het gevolg hiervan was dat de onderhandelingspositie verslechterde. Een veelgenoemde stakingseis in deze periode was het invoeren en naleven van zondagsrust. De gedachte hierachter was dat de het totale tonnage dan met veertien procent zou dalen.

5 Sociale factoren

In dit hoofdstuk worden de sociale factoren besproken die ten grondslag lagen aan de Rijnstakingen, aan de hand van de derde deelvraag: ‘welke sociale factoren droegen bij aan de Rijnstakingen?’. Als eerste wordt onderzocht of onder het personeel en de zelfstandigen die werkzaam waren in de Rijnvaart solidariteit bestond. Een andere factor die dient te worden onderzocht, is de verhouding tussen de werknemers en de bondsbestuurders. Vervolgens wordt onderzocht in welke mate de werkomstandigheden aanleiding gaven om te staken. Als laatste wordt onderzocht wat de gevolgen van de Eerste Wereldoorlog waren op de stakingsbereidheid.

Solidariteit

De eerste sociale factor die onderzocht dient te worden is solidariteit onder de stakers. Hierop kan de speltheorie van collectieve actie worden toegepast, in het bijzonder de variant prisoners dilemma. Deze theorie vormt een versimpelde weergave van de werkelijkheid en kan als volgt worden toegelicht. Twee partijen hebben in een bepaalde situatie de keuze uit twee mogelijkheden. Zij kunnen ervoor kiezen om wel of geen actie te ondernemen, in dit geval is de actie staken. De theorie is in principe van toepassing op elke werkonderbreking waar verschillende partijen aan deelnamen. Zowel binnen een enkele onderneming, als binnen de gehele Rijnvaart stonden werknemers voor de keuze om wel of niet te staken. De theorie gold echter het meeste voor de zelfstandige schippers, aangezien zij in hun eentje opereerden en de volledige vrijheid hadden om deze keuze te maken. Bovendien had een staking van een enkele zelfstandige schipper een grotere invloed dan die van een gemakkelijk vervangbare medewerker in loondienst.¹⁰⁶

Het ondernemen van actie volgens de speltheorie is altijd een kwestie van risico nemen. Staken vroeg namelijk om een grote investering van de staker. Het leidde immers tot een tijdelijk verlies van omzet en inkomen en op de lange termijn kon de staker zijn klanten verliezen. Daarnaast was er altijd het risico dat de investering zinloos was geweest, wanneer de staking niet het gewenste resultaat opleverde. Bovendien liepen particuliere schippers altijd het risico dat hun schip beschadigde. Dit kon gebeuren als het schip stillag in de haven of als het schip in

¹⁰⁶ Wanneer een medewerker het werk onderbrak, kon het bedrijf waar deze werkzaam was een vervanger zoeken. Het schip kon alsnog varen, uiteraard met enige vertraging. Wanneer een zelfstandige schipper staakte, was dat schip daadwerkelijk uit de roulatie.

een blokkade lag. Als het schip beschadigde konden de schippers niet alleen hun werk niet meer uitvoeren, zij waren ook hun onderkomen en tevens dat van hun gezin kwijt.¹⁰⁷

Niet staken behoefde daarentegen om geen enkele inzet. Aangezien hier tevens geen risico werd genomen, kan hier worden gesproken van een risicomijdend strategie. Daarnaast bestonden zogenaamde ‘free riders’. Dit waren schippers die niet stakten, maar wel profiteerden als de stakingseisen werden ingewilligd. De reden achter deze strategie kan opzettelijk risicomijdend gedrag zijn of het kan voortkomen uit onwetendheid betreffende de aanwezigheid van stakingen.¹⁰⁸

Bij een werkonderbreking waren er simpel genomen twee uitkomsten, de staking kon positief (er werd aan de eisen voldaan) of negatief (er werd niet aan de eisen voldaan) aflopen. Een compromis wordt in deze context beschouwd als een positieve uitkomst. De uitkomst was altijd een publiek goed, waarmee wordt bedoeld dat iedereen in de sector met de uitkomst te maken had. Wanneer beide partijen stakten, ongeacht de uitkomst, namen zij een gelijk risico en deden zij een gelijke investering. Als slechts één van de groepen stakte en de uitkomst was positief, dan profiteerden beide groepen terwijl slechts één groep een investering heeft gedaan. De andere groep is bestond in dat geval uit free riders. In het geval van een investering door één groep en een negatieve uitslag profiteerden beide groepen niet, terwijl één groep een nutteloze investering heeft gedaan. Wanneer beide groepen risicomijdend te werk gingen, werd geen actie ondernomen en was de uitkomst altijd negatief.¹⁰⁹

In tabel 5.1 staan alle mogelijk manieren om te handelen met de mogelijke uitkomsten schematisch uitgewerkt. Op de horizontale as staan de opties van de eerste groep mogelijke stakers, op de verticale as staan de opties van de tweede groep mogelijke stakers. In de vakken daartussen staan de mogelijke uitkomsten. Uit deze tabel blijkt dat het beste resultaat met de meest eerlijk verdeelde inzet (allebei staken) werd behaald wanneer zoveel mogelijk deelnemers stakten.

¹⁰⁷ D. Blanchflower en J. Cubbin, ‘Strike propensities at the British workplace’, *Oxford Bulletin of Economics and statistics* 48:1 (1986) 19-22.

¹⁰⁸ Robin Naylor, ‘Strikes, Free Riders, and Social Customs’, *The Quarterly Journal of Economics* 104:4 (1989) 771-773.

¹⁰⁹ Blanchflower en Cubbin, ‘Strike propensities at the British workplace’, 19-22.

Tabel 5.1. Overzicht van handelingsmogelijkheden en de gevolgen volgens de speltheorie

Groep 1			
Groep 2	Wel staken	Wel staken	Niet staken
		<i>Positieve uitkomst</i> Investering door beide groepen. Allebei hebben profijt. Beide groepen doen evenveel concessies en winnen evenveel.	<i>Positieve uitkomst</i> Investering door groep 2. Allebei hebben profijt. Groep 2 doet als enige concessies, terwijl beide groepen profiteren.
	Niet staken	<i>Negatieve uitkomst</i> Investering door beide groepen. Allebei hebben geen profijt. Beide groepen doen evenveel concessies en verliezen evenveel.	<i>Negatieve uitkomst</i> Investering door groep 2. Allebei hebben geen profijt. Beide groepen profiteren niet, maar groep 2 doet als enige concessies.
		<i>Positieve uitkomst</i> Investering door groep 1. Allebei hebben profijt. Groep 1 doet als enige concessies, terwijl beide groepen profiteren.	<i>Positieve uitkomst</i> Geen investering. Allebei hebben geen profijt. Beide groepen doen geen concessies en winnen evenveel.
	Niet staken	<i>Negatieve uitkomst</i> Investering door groep 1. Allebei hebben geen profijt. Beide groepen profiteren niet, maar groep 1 doet als enige concessies.	<i>Negatieve uitkomst</i> Geen investering. Allebei hebben profijt. Beide groepen doen geen concessies en verliezen evenveel.

Bron: Naylor, 'Strikes, Free Riders, and Social Customs', 771-773; Blanchflower en Cubbin, 'Strike propensities at the British workplace', 19-22.

Voor het nemen van het hierboven beschreven risico en daarbij behorende investering was het nodig dat er een prikkel aanwezig was om tot actie over te gaan. Een sterk wegend economisch motief, uitgebreid behandeld in hoofdstuk vier, kon bijvoorbeeld de impuls geven om dit risico te nemen. Hier bovenop was het van groot belang dat er solidariteit en vertrouwen was. Alleen wanneer de werknemers op elkaar konden vertrouwen dat de actie collectief zou worden ondernomen, durfden zij het risico van staken te nemen. Enkel door de rationeel overwogen keuze te maken om collectieve actie te ondernemen kon het prisoners dilemma overwonnen worden en werden risico's en de gevolgen daarvan verdeeld. Wanneer dat vertrouwen er niet was, lag daarentegen een risicomijdende strategie voor de hand.¹¹⁰

¹¹⁰ Harrison en Stewart, 'Strike Duration and Strike Size', 831.

Essentieel voor solidariteit en vertrouwen was goede onderlinge communicatie. Als er goed gecommuniceerd werd, waren de werknemers en zelfstandigen van elkaar op de hoogte of en wanneer gestaakt zou worden. Zij konden hierop inspelen door een rationele keuze te maken. Het was daarom van wezenlijk belang dat informatie symmetrisch beschikbaar was. Dit hield in dat iedereen gelijke toegang tot informatie had en daardoor dezelfde kennis kon verkrijgen. Het verspreiden van informatie binnen een rederij verliep relatief gemakkelijk. Medewerkers in loondienst hadden vaker onderling contact en communiceerden vaker. Particuliere schippers daarentegen leefden individueel en hadden minder onderling contact, waardoor het verspreiden van symmetrische informatie lastiger verliep.¹¹¹

Op de speltheorie kan de stelling van Kerr en Siegel worden toegepast. Zij betoogden dat geografisch en sociaal geïsoleerde groepen eerder geneigd zijn om te staken. Het isolement waarin deze groepen leefden zorgde ervoor dat er betere communicatie zou bestaan binnen de groep. De mensen in de groep hebben immers weinig communicatie met de wereld buiten hun eigen beroep en zijn daardoor op elkaar aangewezen.¹¹² De vraag is echter of bij de zelfstandige schippers informatie gemakkelijker werd gedeeld door hun isolement. Zij leefden nog meer afgezonderd dan bijvoorbeeld havenarbeiders, omdat zij een volledig individueel bestaan leidden. Het isolement van de rest van de wereld dreef hen echter naar elkaar toe. Wanneer een schipper contact had, was dat eerder met een andere schipper dan met een walbewoner. Het blijft echter lastig om te stellen dat van goede onderlinge communicatie sprake was.¹¹³

De bonden

Een eerste mogelijke manier om solidariteit te meten is door het bestuderen van schippersbonden. Op het moment dat bonden bestonden liet dit solidariteit zien. Hoe groter de bonden waren en hoe beter zij functioneerden, hoe groter de solidariteit was. Lid worden van een bond was namelijk een investering, in de vorm van contributie en deelname aan acties. Het doen van deze investering liet zien dat de deelnemers solidair waren met elkaar.

In deze paragraaf worden expliciet de bonden voor de schippers bestudeerd, omdat deze bonden het grootste deel van de werknemers in de Rijnvaart vertegenwoordigde. De schipperpopulatie in de Rijn- en binnenvaart heeft een groot scala aan bonden gekend, waarin grote variëteit bestond. Zo kenden de verschillende takken van de binnenvaart ieder hun eigen bon-

¹¹¹ Harrison en Stewart, 'Strike Duration and Strike Size', 831-832.

¹¹² Kerr en Siegel, 'The interindustry propensity to strike', 189-212.

¹¹³ Verrips, 'Nederlandse binnenschippers en het probleem van de solidariteit', 227-229.

den. Er bestonden bijvoorbeeld bonden die enkel opkwamen voor de belangen van de particuliere binnenlandse schippers of voor de beurtschippers. Aan de andere kant kwamen bonden voor de Rijnvaart enkel op voor deze tak van de binnenvaart. Er waren ook bonden die leden hadden in verschillende sectoren, wat het overzicht er niet makkelijker op maakt. Een deel van de bonden die hieronder behandeld worden vielen in de laatste categorie.¹¹⁴

Binnen de Rijnvaart hadden de bonden elk hun eigen karakter met de daarbij behorende aanhang. Zo voeren sommige bonden een gematigde koers, terwijl andere, socialistisch georiënteerde bonden, volledige regulering van de markt nastreefden. In de jaren twintig trad bovendien verzuiling op binnen de Rijnvaart. Het gevolg was dat het landschap nog meer versplinterde. Dit was tevens terug te zien in de aanhang die de bonden hadden. Terwijl sommige bonden slechts een klein aantal leden hadden, vertegenwoordigde andere bonden een groot deel van de sector. Over het algemeen waren de Algemene Rijnschippersbond (ARSB) en de Internationale Schippers Vereniging (ISV) het grootste, met respectievelijk 1500 en 2500 leden op het hoogtepunt. De Algemene Schippers Bond (ASB) heeft in het begin van haar korte bestaan kunnen rekenen op 7000 leden, maar dit betroffen vooral binnenlandse schippers. De andere bonden hadden een kleinere aanhang. Het totaal aantal schippers dat lid was van een bond wisselde ook door de jaren heen.¹¹⁵ Waar tijdens de Eerste Wereldoorlog nog tachtig procent lid was van een bond, was dat in de jaren dertig nog maar vijftientig procent. Een laatste verschil tussen de bonden was de manier waarop zij hun doelen wilden bereiken. Waar de ene bond probeerde om door middel van overleg haar doel te bereiken, ging de andere bond al gauw over tot actie, in de vorm van stakingen, blokkades of petitie.¹¹⁶

In tabel 5.2 zijn de belangrijkste Nederlandse bonden terug te vinden. Naast de naam van de bond zijn de doelgroep, de omvang en de periode waarin de bond actief was ingevuld. Wanneer in de laatste kolom een enkel jaartal wordt genoemd (oprichtingsjaar) en een einddatum ontbreekt, bestond deze bond na 1935 nog steeds.

¹¹⁴ Verrips, *Als het tij verloopt*, 1-9.

¹¹⁵ Het gaat bij deze cijfers om alle Nederlandse binnenschippers, waaronder de Nederlandse Rijnschippers.

¹¹⁶ Verrips, *Als het tij verloopt*, 127-137

Tabel 5.2. *Overzicht van de belangrijkste Nederlandse schippersbonden*

Naam	Doelgroep	Omvang	Periode
Algemene Rijnschippers Bond (ARSB)	Algemeen	Ongeveer 1500 leden	1898
Algemene Schippers Bond (ASB)	Socialistisch, binnenlands	Ongeveer 500 leden	1912-1921
De Rechte lijn	Algemeen	Ongeveer 500 leden	1918
Sint-Nicolaas	Rooms-Katholiek	Minder dan 600 leden	1919
Nederlandsch Protestantisch-Christelijke Schippersbond (NPCSB)	Protestants	Minder dan 600 leden	1919
De Eendracht	Algemeen	Ongeveer 500 leden	1920
CSB	Socialistisch	Ongeveer 500 leden	1920
CSV	Socialistisch	Ongeveer 500 leden	
NSV	Socialistisch	Ongeveer 500 leden	1929-1935
Internationale Schippers Vereniging (ISV)	Liberaal, sterk voor de vrije handel	Ongeveer 2500 leden	1931

Bron: Verrips, *Als het tij verloopt*, 89-129, eigen bewerking.

Het feit dat een dergelijk groot aantal bonden heeft bestaan duidt op wisselend succes. Natuurlijk was het zo dat verschillende groepen hun eigen bonden hadden, echter kende bijvoorbeeld de socialistische schippers al vier bonden. Dit kan erop duiden dat de bonden niet genoeg aantrekkingskracht hadden om personen lang genoeg lid te laten blijven of het kan zo zijn dat de Rijnvaartwereld dermate verdeeld was dat zelfs binnen een bepaalde ideologie de mensen niet met elkaar in eenzelfde bond wilden deelnemen. Verrips heeft in zijn studie aandacht gewijd aan dit aspect. Volgens deze studie lieten schippers zich moeilijk voor langere tijd verenigen in een bond, zeker wanneer dat door een gunstige conjunctuur op het eerste gezicht niet nodig leek te zijn. Enkel wanneer het economisch slecht ging hadden de bonden een grote aantrekkingskracht. Zodra de economie aantrok, liepen de bonden leeg en hielden zij meestal op te bestaan. Dit zou het wisselende succes van de bonden kunnen verklaren.¹¹⁷

Net als Nederland, kende Duitsland ook verschillende bonden. Jus et justitiae is onbetwist de belangrijkste Duitse bond geweest. Deze bond is in 1890 opgericht en is net als alle andere Duitse bonden in 1935 opgegaan in een verplichte bevrachtingsbeurs te Ruhrort. Daarnaast bestonden enige plaatselijke bonden, zoals Rheingold en de Mannheimer Schifferbund.¹¹⁸ Andere kleinere bonden waren de Deutsche Verkehrsbund en het St. Nicolaus Schifferverband.¹¹⁹ Door een gebrek aan tijd is het beeld van de Duitse bonden helaas onvolledig. Naar

¹¹⁷ Verrips, *Als het tij verloopt*, 235-252.

¹¹⁸ 'De staking der Rijnschippers', *Algemeen Handelsblad*, 14 mei 1912 (avondeditie).

¹¹⁹ Regina Winterberg, *St.-Nikolaus-Schifferverband - Zielsetzung und Entwicklung* (Dortmund 2008) 23; 'De Rijnvaart', *De Tijd*, 1 april 1924.

andere landen waar de Rijn langs, doorheen of in de buurt van stroomt (Frankrijk, België en Zwitserland) is geen onderzoek gedaan betreffende de plaatselijke bonden.

Werkwilligen

Een andere factor om de solidariteit te meten is door te kijken naar het aantal werkwilligen en hoe daarop werd gereageerd door de stakers. Met werkwilligen worden in het kader van dit onderzoek personen bedoeld die binnen een groep stakers zouden passen, maar om wat voor reden dan ook besloten om niet te staken of om de staking af te breken. De motivatie kan bijvoorbeeld voortkomen uit het niet durven nemen van een risico om te staken (financiële overweging, zie eerdergenoemde speltheorie) of andere, wellicht persoonlijke redenen. Het is vaak speculeren wat de motivaties van werkwilligen waren.

Als eerste dient een schets van het aantal werkwilligen te worden gemaakt, wat een lastige klus blijkt te zijn. Niet altijd zijn de aantallen stakers even duidelijk. Het is ook niet automatisch zo dat de mensen die niet staakten werkwilligen waren. Zij konden bijvoorbeeld buiten de groep stakers vallen, hetzij omdat zij buiten het geografische stakingsgebied vielen hetzij omdat enkel een specifieke groep staakte. Bovendien verschilde het aantal en de samenstelling van de groep werkwilligen uiteraard per staking. Als de staking beperkt bleef tot een klein geografisch gebied en een enkele sector, is het gemakkelijker om aantallen te duiden dan wanneer de staking een groot geografisch gebied betrof of wanneer niet exact duidelijk was om welke groep werknemers het ging. Derhalve is het niet mogelijk om het aantal werkwilligen te benoemen.

Een lastig bijkomend punt is de kwestie rond stakingsbrekers. Daarmee worden arbeiders bedoeld die ingehuurd werden om de arbeidsplaatsen van de stakers (tijdelijk) over te nemen, om zo de staking te breken. Zij konden overal vandaan geplukt worden. Zo werden bij de staking van mei 1921 stakingsbrekers uit het buitenland gehaald, maar helaas zijn ook in dit geval geen aantallen bekend.¹²⁰ Het is tevens de vraag of buitenlandse werkwilligen afbreuk deden aan de onderlinge solidariteit, omdat zij niet tot de originele groep stakers behoorden. Wel kon de aanwezigheid van stakingsbrekers ertoe leiden dat partijen een risicomijdende strategie aan gingen houden en daardoor ophielden te staken. Indirect beïnvloedden de stakingsbrekers daarmee weldegelijk de solidariteit, maar zij waren geen werkwilligen.

¹²⁰ ‘Het einde der Rijnschippersstaking: een terugblik’, *De Telegraaf*, 31 mei 1912.

Niet zelden werd door de stakers met geweld gereageerd op de werkwilligen. Cijfers zijn niet bekend, maar met kwalitatief onderzoek zijn een aantal zaken gevonden waarbij geweld werd gebruikt. In 1900 staakte het sleepbootpersoneel in Rotterdam, vanwege een geschil met de directies van enkele sleepbootmaatschappijen. Werkwilligen werden door stakers tegengehouden. Om de werkwilligen te beschermen werden zij te water militair begeleid.¹²¹ Tijdens een staking in juli 1919 werden werkwilligen opnieuw belaagd.¹²² Een laatste voorbeeld vond plaats in 1933, toen een kapitein van een Franse sleepboot tijdens zijn werk werd beschoten, waarvan werd aangenomen dat het om een staker ging.¹²³ Het is duidelijk dat stakers niet schuwden om door middel van geweld solidariteit op te leggen aan werkwilligen.

Aan de andere kant gebeurde het soms dat personeel enkel staakte uit solidariteit met andere werknemers, een zogenaamde solidariteitsstaking. In een dergelijk geval was de groep die uit solidariteit het werk onderbrak zelf niet van plan om staken, maar deed zij dat enkel om haar steun te betuigen aan de eerste groep stakers.¹²⁴

Het is lastig gebleken om het aantal werkwilligen cijfermatig te meten. Bovendien haalden werkgevers vaak buitenlandse stakingbrekers tevoorschijn, die niet als werkwilligen konden worden gezien. De reactie van stakers op werkwilligen ging geregeld gepaard met geweld.

Grensoverschrijdende solidariteit

Naast nationale vormen van solidariteit speelde grensoverschrijdende solidariteit een belangrijke rol, zeker vanwege het internationale karakter van de Rijnvaart. Het voordeel van een klein stakingsgebied was dat het aantal actoren relatief klein was. Hierdoor was het voor de verschillende partijen overzichtelijker met wie zij te maken hadden en verliep de communicatie gemakkelijker. Zij konden dan beter het risico om te staken inschatten, zeker als zij bekend waren met elkaar. De werknemers zouden vervolgens eerder tot collectieve actie overgaan. Bij internationale stakingen was het aantal actoren relatief groot, waardoor het lastig was om in te schatten of de buitenlandse collega's ook het werk zouden neerleggen. Het risico dat moest worden genomen was daardoor groter, waardoor een risicomijdende strategie eerder voor de hand lag. De grotere schaal van internationale stakingen maakte bovendien de onderlinge communicatie lastiger. Er was namelijk een groter aantal partijen waarmee overlegd moest worden, verspreid

¹²¹ Van der Wal, *Of geweld zal worden gebruikt!*, 214.

¹²² 'Staking van de rivierschippers.', *Bataviaasch nieuwsblad*, 19 juli 1919.

¹²³ 'De beschieting van de 'Condor'', *Haagsche Courant*, 12 januari 1933.

¹²⁴ 'De staking in de Rijnvaart', *Leeuwarder nieuwsblad*, 9 mei 1928.

over een groot geografisch gebied. In principe golden bij internationale stakingen dezelfde mogelijkheden als in tabel 5.1, echter met de aanvulling dat de onderlinge communicatie nog lastiger verliep en dat het aantal partijen nog groter was.¹²⁵

Een aantal factoren spraken in het na- of voordeel van grensoverschrijdende solidariteit tijdens de Rijnstakingen. De eerste factor die het tegensprak is het feit dat het grootste deel van de stakingen zich enkel op nationaal niveau afspeelde. Van de 31 Rijnstakingen strekte slechts drie zich uit over de landgrenzen. Een kanttekening hierbij is dat dit relatief omvangrijke stakingen waren en dat de gevolgen groot waren. Onder de andere 41 stakingen waren soms kleine stakingen die zich enkel op een lokale haven richtten. In die gevallen was niet eens sprake van landelijke solidariteit, laat staan internationale.¹²⁶

Internationale solidariteit werd tegengehouden door zogenaamde pushfactoren. Een voorbeeld van een pushfactor was het instellen van concurrerende maatregelen. Een dergelijke maatregel was het voeren van een protectionistisch beleid, bedoeld om de eigen economie te beschermen en te stimuleren.¹²⁷ Tussen 1895 en 1935 speelde deze factor niet in de Rijnvaart. Pas nadat het naziregime in 1933 in Duitsland aan de macht was gekomen namen zij protectionistische maatregelen, met het instellen van een verplichte bevrachtingsbeurs te Ruhrort in 1935. Hierdoor bleven stakingen van Duitse kant uit en ontstond onvrede tussen Duitse en Nederlandse schippers, waardoor de solidariteit verminderde.¹²⁸

Wat daarnaast tegen grensoverschrijdende solidariteit spreekt is het ontbreken van internationale bonden. De bonden, die eerder in deze deelvraag zijn geïntroduceerd, beperkten zich allemaal tot de nationale grenzen. Voor internationale coördinatie bestond de Internationale Transportarbeiders Federatie (ITF). Deze internationale koepelorganisatie werd in 1896 opgericht, na verschillende havenstakingen in Rotterdam. Het idee hierachter was dat een staking enkel invloed kon hebben als deze internationaal gesteund werd. Als dat niet het geval was, kon bijvoorbeeld in het geval van een plaatselijke havenstaking een schip doorvaren naar de volgende haven en daar gelost worden. De staking werd op die manier omzeild en had weinig invloed op de bedrijfsvoering, waardoor de kans op het inwilligen van de stakingseisen afnam.¹²⁹ De ITF had dan wel een internationaal bereik, zij was enkel een federatie van nationale

¹²⁵ Susanne Pernicka et al., 'When does solidarity end? Transnational labour cooperation during and after the crisis—the GM/Opel case revisited', *Economic and Industrial Democracy* 38:3 (2017) 377-378; Mark Anner et al., 'The Industrial Determinants of Transnational Solidarity: Global Interunion Politics in Three Sectors', *European Journal of Industrial Relations* 12:1 (2006) 23-24.

¹²⁶ Zie bijlage 1: overzicht van de Rijnstakingen, 1895-1935.

¹²⁷ Anner et al., 'The Industrial Determinants of Transnational Solidarity', 11.

¹²⁸ Klemann, *Tussen Reich en Empire*, 227-228.

¹²⁹ Broeze, 'Militancy end pragmatism', 188.

bonden. Internationale bonden bestonden niet. Bovendien stonden de Nederlandse Rijnschippers niet volledig achter het besluit van de ARSB om zich bij de ITF aan te sluiten.¹³⁰

Desalniettemin is de ITF een voorbeeld van een samenwerking over de landgrenzen heen. Hoewel het enkel een federatief verband was, liet het weldegelijk van zich spreken. Tijdens verschillende stakingen nam de ITF de rol van tussenpersoon op zich tussen de bonden en de bevrachters. Daarnaast was de ITF dikwijls een spreekbuis voor de schippers in landelijke media. In krantenberichten is bijvoorbeeld terug te lezen dat uitspraken over het aantal stakers geregeld door de ITF werden gedaan. Dergelijke rollen werden vooral door de ITF gespeeld tijdens grotere stakingen en bij voorkeur bij stakingen met een internationaal bereik.¹³¹

Een ander voorbeeld van grensoverschrijdende solidariteit waren stakingen die daadwerkelijk in verschillende landen plaatsvonden. Vooral in de jaren twintig vonden een aantal stakingen plaats die zich over verschillende landgrenzen uitstreek.

Voorzichtig kan worden gesteld dat er sprake was van solidariteit onder de Rijnarbeiders. In het kader van de speltheorie van collectieve actie was overgaan tot een werkonderbreking voor de werknemers en kleine schippers een risico. Om dat risico toch te nemen moest genoeg vertrouwen bestaan dat collega's ook zouden gaan staken. Goede communicatie was daarbij essentieel. Solidariteit uitte zich in het bestaan van een breed scala aan bonden, die echter allen een klein deel van de gefragmenteerde schipperspopulatie vertegenwoordigde. Wanneer personen die tot een groep stakers behoorden niet staakten, wordt van werkwilligen gesproken. Over het aantal stakingsbrekers zijn echter geen goede cijfers bekend en bovendien werden zogenaamde stakingsbrekers regelmatig uit het buitenland gehaald. Daarnaast kan voorzichtig worden gesteld dat enige vorm van grensoverschrijdende solidariteit bestond. Van internationale bonden was dan wel geen sprake en stakingen bleven in de meeste gevallen beperkt tot de landgrenzen. Echter, de ITF mengde zich nadrukkelijk in de stakingen en er zijn voorbeelden geweest van internationale stakingen.

Verhoudingen tussen de werknemers en de bondsbestuurders

De volgende sociale factor is onrust binnen de bonden. Hierboven werd het effectief functioneren van de bonden reeds betwijfeld. Het soms slechte functioneren kon daarnaast duiden op onrust tussen de leden van de bonden en het bestuur. Een bond waar regelmatig onrust heerste

¹³⁰ 'Rijnschippersbond te Rotterdam', *De Telegraaf*, 2 augustus 1900.

¹³¹ 'De staking op den Rijn', *Het vaderland*, 15 mei 1928; 'Kleine kroniek: de Rijnvaart-staking', *De Tribune*, 19 mei 1928.

was de ASB.¹³² Andere bonden, zoals de ARSB en de ISV kenden ook onrustige momenten. In 1900 werd bijvoorbeeld door de leiding van de ARSB melding gemaakt van ‘weerspanningheid van eenige hunner tegen het bestuur, het weigeren van contributiebetalingen’. Dit zou volgens het bestuur ‘niet bevorderlijk zijn geweest voor het welzijn van de bond’.¹³³ De onvrede wordt benadrukt doordat op bepaalde momenten een groot deel van de leden uit onvrede uit de bond stapte, om vervolgens een nieuwe bond op te richten.

Bij deze factor speelde de theorie van Ashenfelter en Johnson een belangrijke rol.¹³⁴ Zij betoogden dat een staking drie belangengroepen kende, namelijk de leiding van het bedrijf waar werd gestaakt, de arbeiders van het bedrijf en de bondsbestuurders. Iedere groep streefde haar eigen belangen na. Om de groep schippers tevreden te houden en om te laten zien dat zij zich weldegelijk inzetten voor deze groep, konden de bondbestuurders sneller inzetten op een staking. Een staking hoefde daarbij niet volledig uit de lucht te komen vallen. Logischer was het dat wanneer onderhandelingen reeds stroef verliepen, de vakbondsleiding deze stuk liet klappen ten gunste van een staking. Met een staking liet het bestuur van de bond zien dat zij zich inzette voor de leden en bereid was om actie te ondernemen. Onderhandelingen waren namelijk minder tastbaar voor de arbeiders en de zelfstandige schippers, van een staking ging daarentegen een duidelijk signaal uit.¹³⁵

Concrete stakingen die voortkwamen uit de onvrede binnen de bonden zijn lastig aan te wijzen. Dat er onvrede was staat vast, maar het is moeilijk vast te stellen of dit daadwerkelijk leidde tot stakingen. Als het bestuur van een bond besloot om een staking uit te roepen om zo de leden tevreden te houden, werd dit uiteraard niet zo gecommuniceerd. Hierdoor kan niet worden vastgesteld dat er stakingen een gevolg waren van onvrede binnen de bonden.

Zware en gevaarlijke werkomstandigheden

Een andere sociale factor waren de zware en gevaarlijke arbeidsomstandigheden in de Rijnvaart. De werkdagen waren lang, de werkzaamheden waren zwaar en er was weinig tijd voor rust. In een week werd soms 110 uur gewerkt, waarbij diensten soms wel 72 onafgebroken uren duurden.¹³⁶ Schippers moesten constant alert blijven, het dekpersoneel en havenarbeiders waren altijd lichamelijk aan het werk. De onvrede over deze omstandigheden bood een motief om het

¹³² Verrips, *Als het tij verloopt*, 65-67

¹³³ ‘Schipper Muller en de Rijnschippersbond’, *Leeuwarder courant*, 4 augustus 1900.

¹³⁴ Deze theorie is in hoofdstuk twee behandeld.

¹³⁵ Ashenfelter en Johnson, ‘Bargaining Theory’, 35-49.

¹³⁶ ‘De staking der Rijnschippers’, *De Telegraaf*, 1 mei 1912.

werk te onderbreken. Dit motief bracht een aantal stakingseisen voort. Vooral naleving en uitbreiding van de rusttijden was een veelvoorkomende eis. Deze werd op verschillende manieren geformuleerd. In sommige gevallen werd gevraagd om een uitbetaling van de overgewerkte uren. In andere gevallen werd gepleit voor afschaffing of verkorting van het nachtwerk.¹³⁷ Tijdens andere stakingen werd zondagsrust en rust tijdens feestdagen geëist of uitbetaling van dit werk.¹³⁸

De eis om rusttijden kan beter begrepen worden door deze in een economisch perspectief te plaatsen. Deze eis werd zowel tijdens hoogconjunctuur en als tijdens laagconjunctuur gesteld. Het verschil is dat het motief en de positie van de stakers in beide situaties anders was. Bij hoogconjunctuur betekende het stellen van deze eis daadwerkelijk dat er rust gewenst was. Zodra de vraag naar transportruimte hoog was verzwaarden de arbeidsomstandigheden en werd daardoor weinig rust genomen. Daarnaast hadden stakers tijdens hoogconjunctuur een goede uitgangspositie om te staken, zoals in hoofdstuk vier is behandeld. Het spreekt voor zich dat het personeel in een dergelijke situatie zich kon richten op bredere aspecten dan enkel de hoogte van het loon en ook eisen kon stellen over andere aspecten van het werk, zoals rusttijden. In het geval van laagconjunctuur was er een lage vraag en kwam de eis voor meer rust waarschijnlijk deels voort uit het motief om de capaciteit te verkleinen.¹³⁹

Naast dat het werk in de Rijnvaart zwaar was, was het ook gevaarlijk. Exacte cijfers van de ongevallen in de gehele Rijnvaartsector zijn niet bekend. Over ongevallen in de haven zijn enige kwantitatieve gegevens bekend. Zo werden in 1913 alleen al 4600 ongevallen gerapporteerd.¹⁴⁰ Uit kwalitatief krantenonderzoek bleek dat in de Rijnvaart zelf ook de nodige ongelukken zijn voorgevallen. Een nadeel van dit onderzoek is dat het lastig blijkt om conclusies te trekken over het aantal ongevallen. Bovendien lijkt het zo te zijn dat enkel over de grote, sensationele ongevallen werd gerapporteerd.¹⁴¹

Uit het onderzoek is gebleken dat de gevaarlijke arbeidsomstandigheden geen motief vormden om het werk te onderbreken. Het staat echter vast dat ongevallen geen bijzonderheid waren. De vraag is in hoeverre het personeel in de Rijnvaart dit als een probleem zag of dat zij het accepteerden als het risico van het vak. De enige relatie die kan worden getrokken tussen het afkeuren van gevaarlijk arbeidsomstandigheden en de stakingseisen, zijn de eis voor nieuwe

¹³⁷ 'De Rijnvaart', *De Tijd*, 1 april 1924; 'De Rijnvaart', *Nieuwe Tilburgsche Courant*, 1 april 1924; 'Een staking op de Rijnsleepvaart.', *Algemeen Handelsblad*, 16 december 1924.

¹³⁸ 'Staking bij de Rijn-Scheepvaart', *De Telegraaf*, 26 september 1919.

¹³⁹ Klemann, *Tussen Reich en Empire*, 226.

¹⁴⁰ Evert Smit, *De syndicale onderstroom: stakingen in de Rotterdamse haven, 1889-2010* (Amsterdam 2013) 74.

¹⁴¹ 'Ongeluk op den Rijn', *De Tijd*, 27 mei 1909; 'Ongeluk op den Rijn', *Het vaderland*, 10 juni 1924; 'Het ongeluk op den Rijn: Het lijk van den vader opgehaald', *Voorwaarts*, 3 juni 1927.

bevrachtingsvoorwaarden en de eis voor meer rust. De relatie tussen de eerste eis en de werkomstandigheden was als volgt. Bevrachtingsvoorwaarden waren het geheel van voorwaarden die golden als een schip werd geladen en gelost. Naast afspraken over tarieven, werd daarin ook vastgelegd in hoeveel tijd een schip moest worden geladen en gelost en hoeveel mensen daarbij moesten helpen. Door in deze voorwaarden vast te leggen dat tijdens het lossen rustiger aan kon worden gedaan, zou de kans op ongevallen afnemen. Daarnaast kon het opnemen van meer rust leiden tot een minder gehaaste werksfeer, waarin minder fouten werden gemaakt die tot ongevallen leidden. Het eisen van betere rusttijden sloot hierop aan.¹⁴²

Met enige zekerheid kan worden vastgesteld dat het werk van het personeel in de Rijnvaart zwaar en gevaarlijk was. Vooral het eerstgenoemde gaf een motief om te staken. Het gevaarlijke werk lijkt kwam niet direct terug in de stakingseisen, waardoor het lastig is om aan te geven in hoeverre dit een motief was om te staken.

De Eerste Wereldoorlog

Een laatste sociale factor is de invloed van de Eerste Wereldoorlog op de Rijnstakingen. De reden dat de Eerste Wereldoorlog bij de sociale factoren wordt besproken, is dat de Eerste Wereldoorlog een sterke invloed had op het sociale leven van het personeel in de Rijnvaart.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog daalde het aantal vervoerde tonnen aanzienlijk. In tabel 5.3 is het totaal aantal vervoerde tonnen (stroomopwaarts en stroomafwaarts) per jaar af te lezen van 1911 tot en met 1921. De drie jaren voor en na de Eerste Wereldoorlog zijn meegenomen om het contrast duidelijk te maken. Om duidelijk te maken hoe groot de daling was, zijn de cijfers geïndexeerd op het aantal tonnen van 1911. Daardoor wordt zichtbaar dat het vervoerde tonnage in 1918 nog maar 16 procent was van het aantal van 1911. Ter visuele verduidelijking zijn de cijfers in figuur 5.1 in een lijngrafiek weergegeven. Hierin is opnieuw de sterke daling vanaf 1914 zichtbaar.¹⁴³

¹⁴² Filarski, *Tegen de stroom in*, 166

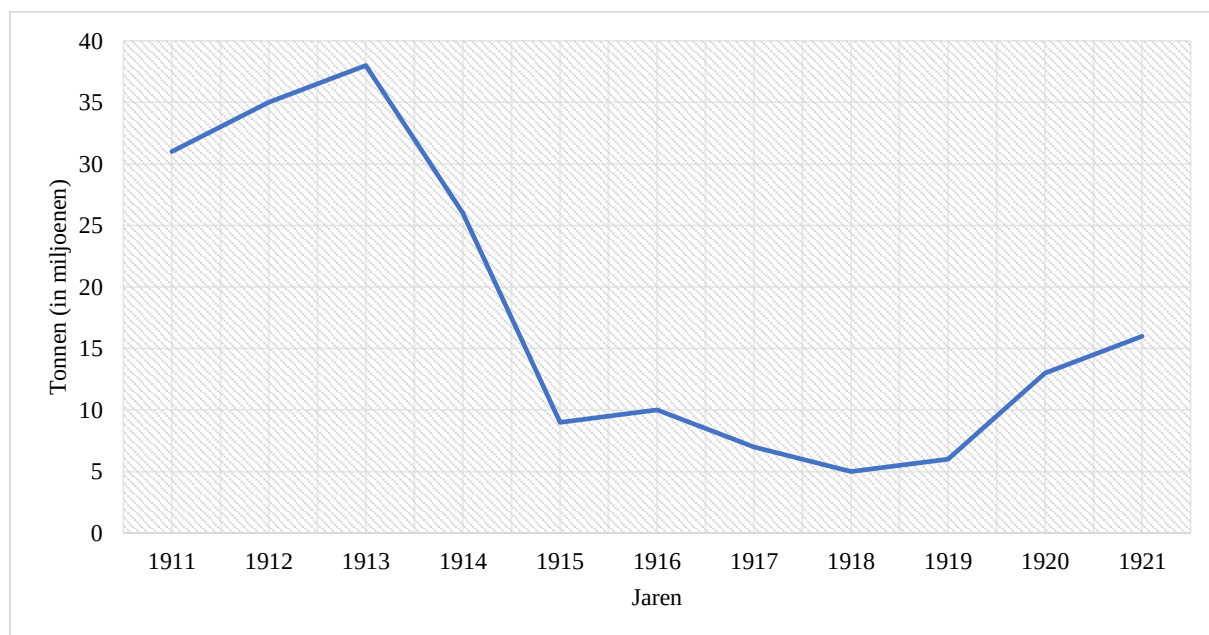
¹⁴³ Van der Bie en Smits, *Tweehonderd jaar statistiek in tijdreeksen*, 63.

Tabel 5.3. *Totaal aantal vervoerde tonnen, 1911-1921 (in miljoenen tonnen)*

Jaar	Totaal aantal vervoerde tonnen	Totaal aantal vervoerde tonnen (1911 = 100)
1911	31	100
1912	35	116
1913	38	122
1914	26	83
1915	9	29
1916	10	32
1917	7	26
1918	5	16
1919	6	19
1920	13	42
1921	16	52

Bron: Van der Bie en Smits, Tweehonderd jaar statistiek in tijdreeksen, 63, eigen berekening.

Figuur 5.1. *Totaal aantal vervoerde tonnen, 1911-1921 (in miljoenen tonnen)*



Bron: Van der Bie en Smits, Tweehonderd jaar statistiek in tijdreeksen, 63, eigen bewerking.

De daling van het transport tijdens de Eerste Wereldoorlog had twee oorzaken. Ten eerste vond op de Noordzee een zeeblokkade plaats door Duitse en Engelse schepen en werd een duikbotenoorlog gevoerd. Dit hield in dat alle schepen die binnen het geblokkeerde gebied kwamen, werden aangehouden en tot zinken werden gebracht. Daarbij werd geen onderscheid gemaakt tussen militaire schepen en koopvaardij schepen enerzijds en tussen de vlag waaronder werd gevaren anderzijds. Het gevolg van de blokkade en de duikbotenoorlog was dat de haven van Rotterdam nauwelijks bevoorraad werd. Daardoor kwamen vanzelf minder goederen binnen

die voor de Rijnschepen bestemd waren. Ten tweede kon een deel van de werknemers in militaire dienst zijn. Cijfers het aantal Rijnschippers dat aan het front was zijn niet bekend. Hierdoor is het lastig om verdere uitspraken te doen over deze factor.¹⁴⁴

Tijdens de Eerste Wereldoorlog vonden geen Rijnstakingen plaats. Uiteraard was er minder personeel aanwezig, omdat zij aan het front zaten. Hierdoor ontstond minder snel onrust en konden minder mensen staken. Een andere oorzaak van het uitblijven van stakingen is plichtsbesef, deze oorzaak is echter lastig te verifiëren. Wellicht wilden de werknemers in de Rijnvaart de Duitse oorlogsmachine niet schaden door te staken. Het Ruhrgebied was ontzettend belangrijk voor de Duitse oorlogsindustrie en om de aldaar gevestigde wapenfabrieken draaiende te houden was een constante aanvoer nodig van ijzererts via de Rijn. Bovendien werd door de Duitse autoriteiten druk uitgeoefend om niet te staken. In aanplakbiljetten richtten de autoriteiten zich specifiek op arbeiders in wapenfabrieken. Stakers werden neergezet als ‘laf-aards’ en ‘vijanden van het volk’. Het is goed mogelijk dat de werknemers in de Rijnvaart zich dit ook aantrokken, zeker gezien het feit dat zijn aan de wapenfabrieken leverden.¹⁴⁵

De gevolgen van de Eerste Wereldoorlog gaven daarentegen juist aanleiding tot staken. In 1923 kon Duitsland niet meer voldoen aan de hoge herstelbetalingen die door de geallieerden mogendheden werden geëist. Daarom bezetten België en Frankrijk gezamenlijk de industriegebieden in het Ruhrgebied. De Duitse autoriteiten reageerden met passief verzet. In het gehele bezette gebied werd een algemene staking afgekondigd. Onder andere de werknemers in de Rijnvaart deden mee aan deze actie.¹⁴⁶

Een ander gevolg van de Eerste Wereldoorlog was dat de Duitse Rijnvloot kromp. Een deel van de schepen was door de geallieerde mogendheden in beslag genomen. Andere schippers zagen dit tijdens de oorlog waarschijnlijk al aankomen en registreerden hun schip in het neutrale Nederland. Deze ontwikkeling gaf echter geen aanleiding om het werk te onderbreken, maar zorgde er wel voor dat de nationale verhoudingen tussen de geregistreerde schepen wijzigden.¹⁴⁷

Zowel tijdens als na de Eerste Wereldoorlog waren er gevolgen voor de Rijnvaart. De oorlog leidde tot een sterke daling in het totaal aantal vervoerde tonnen. Het gevolg was dat in

¹⁴⁴ Paul Moeyes, *Buiten schot: Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog 1914-1918* (Amsterdam 2011) 283-286.

¹⁴⁵ ‘De stakingen in Duitschland; een oproep van Groner’, *De Telegraaf*, 27 april 1917.

¹⁴⁶ John F. Flynn, *The 1923 Ruhr Crisis as a Two-front War: Intra-German and German-French Confrontations* (Ohio 1977) 109, 135-139.

¹⁴⁷ Klemann, *Tussen Reich en Empire*, 223-224.

deze periode niet werd gestaakt. In de nasleep van de oorlog werd echter wel gestaakt, als gevolg van de bezetting van het Rijnland en de in reactie daarop uitgeroepen staking.

Conclusie

Verschillende sociale factoren droegen bij aan de Rijnstakingen. Als eerste was er enige vorm van solidariteit. De actie om wel of niet tot staken over te gaan kan worden gezien als een uitwerking van de speltheorie. Hierin hebben de verschillende partijen verschillende mogelijkheden en zijn er verschillende uitkomsten, die allen in tabel 5.1 schematisch zijn weergegeven. Om tot actie over te gaan is er enige vorm van communicatie en coördinatie, van onderling vertrouwen en van solidariteit nodig. Solidariteit kan worden gemeten aan de hand van het bestuderen van de bonden. Het is gebleken dat in Nederland een veelvoud aan bonden heeft bestaan. De werking daarvan was niet altijd even succesvol. Daarnaast bleek dat er regelmatig werkwilligen waren, die met dwang of geweld monddood werden gemaakt. Een laatste factor was grensoverschrijdende solidariteit. Daarvan was enigszins sprake, want hoewel de meeste stakingen niet verder gingen dan de landsgrenzen en er geen internationale bonden bestonden, waren er weldegelijk internationale stakingen en was er in de vorm van de Federatie voor transportarbeiders enige vorm van internationaal overleg.

Een andere sociale factor was de onrust binnen de bonden. Wanneer tussen het bestuur en de aanhang van de bond spanning heerste, kon het bestuur besluiten om door middel van een staking te laten zien dat zij zich inzette voor de werknemers. De derde sociale factor waren de arbeidsomstandigheden. Het werk was lichamelijk zwaar en er was weinig tijd voor rust. Bovendien was het werk gevaarlijk. Hoewel goede kwantitatieve cijfers ontbreken, is het bekend dat er geregeld ongelukken gebeurden. De laatste sociale factor was de Eerste Wereldoorlog. Tijdens de oorlog werd nauwelijks gestaakt. Dit kwam door de zeeblokkade, de dienstplicht in Duitsland, preventieve repressie en plichtsbesef. Na de oorlog werd juist wel gestaakt. Het bezetten van het Rijnland door België en Frankrijk leidde tot algemene stakingen waar de Rijnvaart ook aan deelnam.

6 Technologische factoren

In dit hoofdstuk komt de vierde deelvraag ‘welke technologische factoren droegen bij aan de Rijnstakingen?’ aan bod. Eerst worden de verschillende innovaties beschreven in de scheepsbouw en in de havens. Vervolgens wordt onderzocht of en waarom deze innovaties leidden tot stakingen.

De invoering van machines die de arbeiders vervingen lokte dikwijls een reactie uit van diezelfde arbeiders. Onder hen ontstond namelijk de angst dat zij hun baan zouden verliezen en daarmee ook hun inkomen. De reactie was er daarom meestal één van ongenoegen. Aangezien de invoering van machines tegelijkertijd plaatsvonden met de oprichting van de eerste vakbonden, kon dit ongenoegen omslaan in een georganiseerde werkonderbreking. Mits de arbeiders goed georganiseerd waren. Zelfs wanneer technologie de sector en de werkgelegenheid ten goede kwam, werd deze dikwijls afgekeurd. Hier lag de conservatieve houding van de vakbonden aan ten grondslag.¹⁴⁸ Tevens is deze reactie verklaarbaar vanuit de theorie van Ashenfelter en Johnson. Wanneer binnen een vakbond reeds onrust heerst, bood de invoering van nieuwe werktuigen een gemakkelijk podium om door middel van een staking de arbeiders enigszins tevreden te houden.¹⁴⁹

Innovaties in de scheepsbouw

De belangrijkste innovaties in de scheepsbouw en de economische gevolgen daarvan zijn in hoofdstuk twee en vier uitgebreid behandeld. In het kort ging het om de overgang van hout naar ijzer en verbeteringen in de aandrijving van de schepen. De belangrijkste gevolgen hiervan waren dat de laadcapaciteit toenam en dat de dienstregeling sneller en betrouwbaarder werd, waardoor de Rijnvaart kon groeien en de rol van het vervoer per spoor kon overnemen.¹⁵⁰

In het onderzoek zijn geen stakingen gevonden die het gevolg waren van technologische innovaties in de scheepsbouw. Dit kan betekenen dat andere factoren een belangrijkere rol speelden. Het is echter aannemelijker dat technologische innovaties in de scheepsbouw geen enkele aanleiding gaven om het werk te onderbreken. De reden daarvoor was dat deze innovaties geen bedreiging vormden op de werkgelegenheid en omdat de schippers zich niet bedreigd voelden. In tegendeel, de vernieuwingen stelden de schippers in staat om een hogere omzet te behalen zonder dat er enig verlies van arbeidsplekken was.

¹⁴⁸ Pelz, *A People's History of Modern Europe*, 83.

¹⁴⁹ Ashenfelter en Johnson, ‘Bargaining Theory’, 35-49.

¹⁵⁰ Klemann en Schenk, ‘Competition in the Rhine delta’, 833-838.

De keerzijde van al deze ontwikkelingen was dat de prijzen voor het vervoer sterk daalden. Het nadeel daarvan was dat kleine schippers de ontwikkelingen niet altijd konden bijhouden. Zij waren niet altijd in staat om de kosten op te brengen voor nieuw materiaal, waardoor zij lang door moesten varen met oude, inefficiënte en kleine schepen. Wanneer de vraag naar laadruimte hoog was, vormde dit geen probleem. De kleine schippers kregen dan immers alsnog vracht om te vervoeren. Pas bij een lage vraag werd deze situatie problematisch, omdat de grote rederijen vooraan stonden. Indirect leidde de nieuwe technologie tot stakingen, maar deze economische implicaties zijn in hoofdstuk vier besproken. Daar komt bij dat de nieuwe schepen niet de enige factor waren die tot een lagere prijs leidden, maar dat zij onderdeel waren van een brede economische ontwikkeling.¹⁵¹

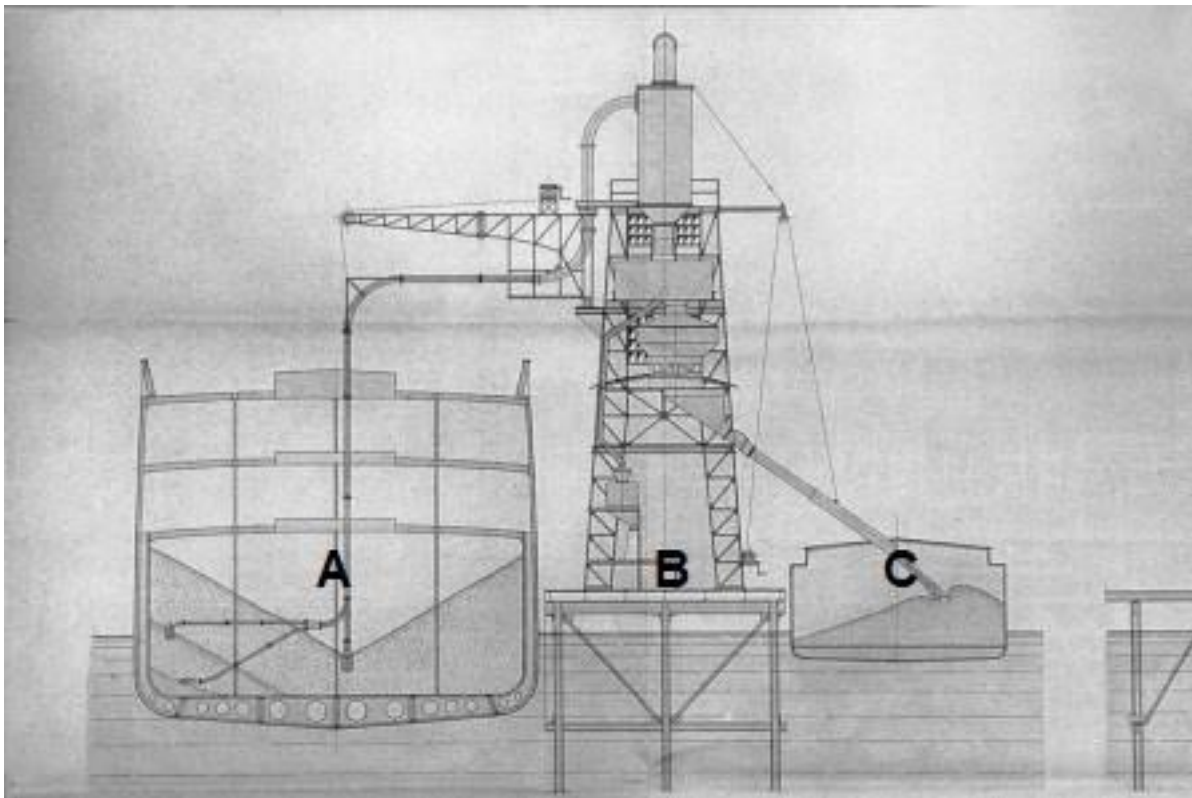
Innovaties in de haven

De introductie van nieuwe technologieën in de havens heeft, in tegenstelling tot de vernieuwingen in de scheepsbouw, verschillende malen een motief gegeven om het werk te onderbreken. De belangrijkste vernieuwing was de introductie van de graanelevator, die kort is besproken in hoofdstuk twee. Voordat deze machine werd geïntroduceerd, werd graan in zakken vervoerd. Het laden en lossen werd door arbeiders, zogenaamde sjouwers, gedaan. Het was fysiek werk, dat door ongeschoolde arbeiders werd uitgevoerd. Het werk was lichamelijk zwaar, eentonig, onzeker en niet zonder gevaar. Desondanks konden de arbeiders niet zonder het loon dat zij er voor kregen. Vanuit de werkgeverskant was er echter behoefte aan een machine die het werk van de arbeiders overnam, om geld op de lonen te kunnen besparen en om sneller te kunnen lossen. Bovendien vond tijdens het lossen fraude plaats, wat tot omzetverlies leidde. Zo werden zakken gevuld met zand, om de prijs op te drijven. De graanelevator kwam voort uit die behoefte van de werkgevers.¹⁵²

¹⁵¹ Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool*, 197.

¹⁵² Van Lente, 'Machines and the Order of the Harbour', 81-83.

Figuur 6.1 *De werking van de graanelevator*



Bron: Techniek in Nederland, 'De invoering van de pneumatische elevator in de Rotterdamse haven': https://technikinnederland.nl/nl/index.php?title=De_invoering_van_de_pneumatische_elevator_in_de_Rotterdamse_haven (19-07-2018), eigen bewerking.

De graanelevator functioneerde als volgt. Een buis zoog het graan uit een schip op en spuugde het vervolgens weer uit. Het graan kon via een transportband naar de opslag worden vervoerd of het kon direct in een ander schip worden gespuugd. In figuur 6.1 is te zien dat het graan uit een zeeschip (zichtbaar bij de A in figuur 6.1) werd gezogen door de graanelevator (zichtbaar bij de B in figuur 6.1) en in een Rijnschip werd gespoten (zichtbaar bij de C in figuur 6.1).¹⁵³

De gevolgen van de graanelevator op de personeelsbezetting waren groot. In de oude situatie waren voor het lossen van een schip van 6.000 ton 126 man nodig, die acht dagen aan het werk waren. Met behulp van de graanelevator konden 28 personen hetzelfde schip in twee dagen lossen. Het aantal werkdagen per lossing daalde aanzienlijk, van 1.008 naar 56.¹⁵⁴

Groot was dan ook de verontwaardiging onder de havenarbeiders toen in 1905 de eerste graanelevator in gebruik werd genomen. Arbeiders legden massaal het werk neer en de overslag

¹⁵³ Techniek in Nederland, 'De invoering van de pneumatische elevator in de Rotterdamse haven': https://technikinnederland.nl/nl/index.php?title=De_invoering_van_de_pneumatische_elevator_in_de_Rotterdamse_haven (19-07-2018).

¹⁵⁴ Van Lente, 'Machines and the Order of the Harbour', 84-85.

van graan lag lange tijd compleet stil. Rijnschepen konden daardoor niet met graan worden gevuld, waardoor het scheepvaartverkeer stillag en het Ruhrgebied zonder voedsel kwam te zitten. Het havenbedrijf zag af van verdere uitrol van de graanelevator, om de arbeiders weer aan het werk te krijgen. Twee jaar later werd de machine opnieuw geïntroduceerd. Deze keer bonden de havenbedrijven niet in en bleef de elevator staan. Al gauw nam de machine het werk van de sjouwers over en verliep het grootse deel van de graanoverslag via dit apparaat.¹⁵⁵

Vergelijkbaar met de graanelevator waren de introductie van de kolentip in 1886 en kranen voor het lossen van kolen en erts in 1896. Hiermee werd het overslaan van kolen en erts makkelijker en goedkoper, waarbij eveneens arbeidsplaatsen verloren gingen. Verschillende malen leidden deze machines tot stakingen in de Rotterdamse haven.¹⁵⁶

Het is opvallend dat de stakingen in Rotterdam naar aanleiding van de introductie van de kolentip en de graanelevator de enige Rijnstakingen tussen 1895 en 1935 waren die voortkwamen uit nieuwe technologie. In de andere havens langs de Rijn werd wel gestaakt, maar techniek speelde daarin geen doorslaggevende rol.¹⁵⁷ Een simpele verklaring ligt in het karakter van de Rotterdamse haven. Rotterdam was de enige haven aan de Rijn waar goederen werden overgeslagen van zeeschepen naar Rijnschepen en andersom. Hierdoor was de overslag van veel grotere schaal dan in de andere Rijnhavens. Het complete tonnage dat in Rotterdam werd overgeslagen moest immers worden verdeeld onder alle andere Rijnhavens. Door de grote schaal van de overslag was mechanisering in de Rotterdamse haven bovendien een belangrijke kwestie, terwijl dit in de andere Rijnhavens in mindere mate speelde.

Stakingen in andere zeehavens bevestigden dit beeld. Hamburg, Antwerpen en Liverpool waren stuk voor stuk belangrijke zeehavens. Evenals in Rotterdam werden bulkgoederen-goederen overgeslagen van zeeschepen naar binnenvaartschepen en treinen en andersom. Vanwege de grote schaal werd de overslag in deze havens aan het einde van negentiende eeuw en het begin van de twintigste eeuw eveneens gemechaniseerd. Net als in Rotterdam leidde dit tot verzet onder de arbeiders. Een voorbeeld van dergelijk verzet vond plaats in de haven van Liverpool, waar de overslag vanaf de jaren 1870 werd gemechaniseerd. Dit leidde tot angst onder de havenarbeiders, die in 1876 een petitie aanboden aan het havenbedrijf. Daarin vroegen zij om een verbod op het laden en lossen door middel van machines. Twaalf jaar later, in 1888,

¹⁵⁵ Van Lente, 'Machines and the Order of the Harbour', 86-104.

¹⁵⁶ Smit, *De syndicale onderstroom*, 409-413.

¹⁵⁷ 'Staking bij de Rijn-Scheepvaart', *De Telegraaf*, 26 september 1919; 'Buitenlandsch nieuws', *Nieuwe Rotterdamse Courant*, 7 juni 1925; 'Havenstaking te Duisburg-Ruhrort', *De Tijd*, 17 november 1931.

vond de eerste staking plaats tegen de introductie van de graanelevator. De angst van de arbeiders in Liverpool was hetzelfde als die van de arbeiders in Rotterdam. Zij waren bang voor verlies van arbeidsplaatsen en inkomen, aangezien de elevator een groot deel van de arbeiders overbodig maakte.¹⁵⁸

Conclusie

De invoering van nieuwe technologieën ging gepaard met angst onder de arbeiders en werknemers om hun baan te verliezen. Vernieuwingen in de scheepsbouw werden niet als bedreiging gezien, omdat deze tot een hogere omzet leidden, zonder enig verlies van arbeidsplaatsen. De komst van de graanelevator, de kolentip en de kolen- en ertschranen zorgden daarentegen voor een aanzienlijke afname van het aantal arbeidsplaatsen. Als reactie hierop werd door de havenarbeiders gestaakt. Dat dergelijke acties beperkt bleven tot Rotterdam, kwam door de schaal van de overslag aldaar en de ligging van de Rotterdamse haven aan de zee.

¹⁵⁸ R. Bean, 'The Liverpool Dock Strike of 1890', *International review of social history* 18:1 (1973) 52-59.

7 Conclusie

In dit onderzoek is onderzocht waarom de stakingen in de Rijnvaart tussen 1895 en 1935 plaatsvonden. Daartoe is de volgende hoofdvraag gesteld: *welke Rijnstakingen vielen tussen 1895 en 1935 waar te nemen en welke factoren veroorzaakten die stakingen?* Om deze hoofdvraag te beantwoorden is eerst kwalitatief bronnenonderzoek gedaan naar de stakingen zelf. Daarvoor zijn krantenberichten gebruikt uit de periode van 1895 tot 1935. Vervolgens zijn de stakingen met de uitkomsten hiervan verklaard, aan de hand van economisch, sociale en technologische factoren.

Met het begrip Rijnstaking werd in dit onderzoek een werkonderbrekingen van arbeiders en zelfstandigen die werkzaam waren in de Rijnvaartsector bedoeld. Zij legden het werk neer, namen geen vracht meer aan of maakten het anderen onmogelijk om hun werkzaamheden uit te voeren. Onder stakingen werden nadrukkelijk ook het niet meer aannemen van vrachten door kleine Rijnschippers gerekend. De stakingen die in het onderzoek zijn meegenomen zijn onder andere stakingen in de havens aan de Rijn en stakingen onder het varend personeel op de Rijn, de bemanning van de schepen in het algemeen en bepaalde specialisaties daarbinnen in het bijzonder. Door de tijd heen varieerde de omvang, deelnemers en gevolgen van de stakingen. Simpelweg liep de eerste periode van 1895 tot 1912. Hierin lag het aantal stakingen relatief hoog en hadden zij dikwijls een plaatselijk karakter. Hierna brak een periode aan waarin nauwelijks werd gestaakt. Vanaf 1918 nam het aantal stakingen en de omvang daarvan toe, met een piek in de eerste helft van de jaren twintig. Na deze piek nam het aantal stakingen langzaam af. Het onderzoek stopt in 1935, omdat vanaf dat jaar nauwelijks meer gestaakt werd.

Als eerste zijn drie economische ontwikkelingen besproken. De dalende prijzen van het Rijnvervoer zorgden dat de lonen daalden. Dit pakte nadelig uit voor de particuliere Rijnschippers, omdat zij niet altijd de middelen hadden om over het modernste materiaal te beschikken. De andere twee economische factoren werden bepaald door de werking van vraag en aanbod, waarbij de onderhandelingspositie van het stakend personeel een belangrijke rol speelde. Tijdens hoogconjunctuur was de vraag naar laadruimte groter dan het aanbod. Hierdoor konden de aanbieders een hogere prijs vragen voor hun ladingruimte. Essentieel hierbij was de gunstige onderhandelingspositie van de (zelfstandige) schippers. Staken was onderdeel van die strategie. Tijdens laagconjunctuur was de situatie juist andersom. Hoewel de vraag daalde, bleef het aanbod gelijk. Dit laatste werd veroorzaakt door het grote aantal zelfstandigen, waardoor de vergelijking kan worden gemaakt met de in hoofdstuk twee genoemde particuliere binnenvaart.

Terwijl de vraag naar transportruimte sterk daalde, bleef het aanbod gelijk. Hierdoor kwamen de aanbieders juist zwak te staan tegenover de vragers. Dit leidde ertoe dat de prijzen en het inkomende daalden vanaf 1929. Dit gaf aanleiding om te staken. Het aantal stakingen lag echter relatief laag, door de ongunstige onderhandelingspositie van de aanbieders.

Daarnaast speelden vier verschillende sociale ontwikkelingen een belangrijke rol in de Rijnstakingen. Cruciaal was het aspect van solidariteit, wat nodig was om tot collectieve actie over te gaan. Het besluit om tot staken over te gaan was een rationele keuze, welke gebaseerd was op vertrouwen en het idee van solidariteit. Een andere factor was de onrust binnen de (vak)bonden. Doordat bedrijfsleiding, personeel en bondsbestuurders verschillende belangen hadden, vonden geregeld botsingen plaats. De bondsbestuurders probeerden welwillendheid te kweken bij de werknemers door te laten zien dat zij zich weldegelijk inzetten voor de belangen van de werknemers. Dit kon bijvoorbeeld worden bewerkstelligd door te staken. Daarnaast waren de werkomstandigheden zwaar. Het werk was lichamelijk zwaar en er was weinig tijd voor rust. Daarom werd regelmatig uitbreiding en naleving van de rusttijden geëist. Naast zwaar, was het werk ook gevaarlijk. De laatste sociale factor was de Eerste Wereldoorlog. Tijdens de oorlog daalde het vervoer tot een kwart van het vervoer in 1913. Dit leidde niet tot stakingen, vanwege een zeeblokkade, repressie vanuit de overheid, wellicht plichtsbesef en het feit dat een groot deel van de werknemers en zelfstandigen in het leger diende. De algemene stakingen na de oorlog troffen ook de Rijnvaart.

De laatste categorie factoren ging over technologische innovaties. In de scheepsbouw leidde dit niet tot stakingen, aangezien de innovaties daar leidden tot een grotere omzet, zonder verlies van arbeidsplekken. In de havens gingen met de introductie van de kolentip en de graan-elevator echter wel arbeidsplaatsen verloren, waardoor daar wel werd gestaakt. De onrust die nieuwe technologieën veroorzaakten is een breed fenomeen. Zo leidden innovaties in andere havens, zoals in Liverpool, daar ook tot stakingen.

Hoewel de factoren afzonderlijk zijn behandeld, kunnen zij niet altijd los van elkaar worden gezien. Technologische verbetering (technologische factor) droegen bijvoorbeeld bij aan een dalende prijs (economische factor). Zo kon een verbetering in de scheepsbouw aan de ene kant leiden tot een omzetstijging voor schippers, terwijl aan de andere kant daardoor de prijzen en daarmee het inkomen daalde. Een ander voorbeeld zijn de zware werkomstandigheden (sociale factor) en de economische situatie. De werkomstandigheden werden vanzelf zwaarder als de vraag naar producten toenam. Tevens kunnen de verschillende groepen werknemers nauwelijks van elkaar worden onderscheiden, wanneer het om staken ging. Wanneer

een enkele groep staakte, had dat direct invloed op de andere werknemers. Wanneer bijvoorbeeld het sleep personeel het werk neerlegde, konden zelfstandige schippers eveneens niet meer varen.

In hetzelfde rijtje is uitbreiding van rusttijden een problematische stakingseis, waar verschillende motieven aan ten grondslag hebben gelegen. Het kon werkelijk een sociale wens van de stakers zijn om uitbreiding en waarborging van de rusttijden voor elkaar te krijgen. Zeker wanneer de vraag hoog was en hard gewerkt moest worden kan dit waar zijn geweest. Wanneer de vraag laag was, was er echter nog steeds een roep om uitbreiding van de rusttijden. Dit is opvallend, aangezien tijdens laagconjunctuur veel schepen stillagen en er dus automatisch meer rusttijd was. Het motief hierachter was echter dat rust gebruikt werd om de capaciteit in te perken. Hier liepen opnieuw een economisch motief (capaciteitsverkleining) en een sociaal aspect (hiervoor is solidariteit nodig) door elkaar heen.

Concluderend kan de hoofdvraag ‘welke Rijnstakingen vielen tussen 1895 en 1935 waar te nemen en welke factoren veroorzaakten die stakingen’ als volgt worden beantwoord. Tussen 1895 en 1935 werd geregeld gestaakt. De intensiteit, locatie en omvang daarvan varieerde sterk door de jaren heen. De achterliggende oorzaken zijn in te delen in drie groepen factoren. Economisch waren dat de dalende kosten van het vervoer, de situatie tijdens hoogconjunctuur en de situatie tijdens laagconjunctuur. De vier sociale factoren waren onderlinge solidariteit, onrust binnen de bonden, de werkomstandigheden en de Eerste Wereldoorlog. De technologische vernieuwingen die een rol speelden waren innovaties in de scheepsbouw en innovaties in de havens. Vooral de economische en sociale factoren hebben aan de ontevredenheid bijgedragen, de rol van de technologische factoren was aanzienlijk kleiner. Hierbij komt een pragmatische benadering naar voren. Technieken die geen bedreiging vormden werden omarmd, technieken die dat wel waren konden op weerstand rekenen. De belangrijkste bevinding uit het onderzoek is dat verschillende economische, sociale en technologische factoren aan de basis lagen van ontevredenheid onder de werknemers en zelfstandige schippers die werkzaam waren in de Rijnvaart. Door deze onvrede waren zij tussen 1895 en 1935 bereid om verschillende malen het werk te onderbreken, met als gevolg de Rijnstakingen.

Verschillende redenen zijn aandraagen ter ondersteuning van de relevantie van dit onderzoek. Ten eerste was een verandering in de tijd waarneembaar, wat het aantal stakingen betreft. Met dit onderzoek zijn de factoren achterhaald die daaraan ten grondslag lagen. Het is duidelijk geworden dat een verandering in economische, sociale en technologische ontwikkelingen, die in de negentiende eeuw begon, leidde tot een duidelijke toename van het aantal Rijnstakingen.

De ontwikkelingen na 1929 zorgden er juist voor dat het aantal stakingen afnam. Daarnaast zouden de factoren die naar voren zijn gekomen als veroorzakers van de Rijnstakingen ook kunnen worden gebruikt om andere stakingen, in andere vergelijkbare sectoren te begrijpen. Hoewel de Rijnvaart een sterk eigen karakter had, zijn sommige factoren gemakkelijk te vertalen naar vergelijkbare sectoren. Tevens is met dit onderzoek kenbaar gemaakt hoe sterk de Rijnvaart verweven was met andere sectoren met een soortgelijk karakter. Zo bleek dat de Rijnvaart sterk afhankelijk was van de wereldeconomie, het Ruhrgebied en van oorlogsprikelen. Het is bovendien duidelijk geworden dat in de Rijnvaart verschillende nationale belangen sterk door elkaar heen liepen en dat de verschillende groepen die werkzaam waren in de sector ieder elkaar sterk beïnvloedden.

De conclusies uit het historiografisch onderzoek gaven nog meer redenen voor dit onderzoek. Daaruit bleek namelijk dat in de bestaande literatuur weinig aandacht was voor Rijnstakingen tussen 1895 en 1935. Hoewel de hoeveelheid literatuur die is gepubliceerd over de Rijnvaart omvangrijk is te noemen, gaat daarin weinig aandacht uit naar werkonderbrekingen. Waar deze toch worden genoemd, wordt nauwelijks gerefereerd naar de oorzaken daarvan. Aan de andere kant is ruim aandacht voor verschillende ontwikkelingen die hebben bijgedragen tot stakingen, maar word in zulke gevallen geen aandacht gegeven aan de gevolgen van die ontwikkelingen voor de stakingen. Zo bestaat er een ruime hoeveelheid aan literatuur over de dalende vervoerskosten, maar wordt daarbij nauwelijks genoemd dat deze ontwikkeling aanleiding gaf om te staken. Dit onderzoek heeft eraan bijgedragen dat de Rijnstakingen aandacht hebben gekregen en dat de stakingsmotieven bekend zijn geworden. De bekende oorzaken zijn verdiept, duidelijker in verband gelegd met de stakingen en er zijn nieuwe oorzaken bijgekomen. Daarbij zijn voor het eerst de verschillende oorzaken beschreven, naast elkaar gezet en tegen elkaar afgewogen.

Dit onderzoek heeft enkele implicaties voor de gebruikte theorieën. Personeel in de Rijnscheepvaart leefde vaak op een sociaal en geografisch geïsoleerde wijze. Voor particuliere schippers gold echter dat hun leven nog geïsoleerder was. Zij hadden een sterk individueel bestaan, iets wat door Verrips wordt benadrukt en volgens deze auteur de stakingsbereidheid niet ten goede kwam. Het is daardoor lastig om te bepalen of werknemers en zelfstandige schippers door hun geïsoleerde leefwijze eerder bereid waren om te staken, of dat deze situatie in de Rijnvaart juist zorgde voor nog meer isolatie, namelijk op individueel niveau. Dit onderzoek heeft aangetoond

dat de theorie van Kerr en Siegel dus niet altijd volledig van toepassing is voor geïsoleerd levende werknemers. Hoewel de particuliere Rijnschippers geïsoleerd leefden van de rest van de samenleving, leefden zij ook afgezonderd van elkaar.

De casus van de Rijnstakingen past daarnaast binnen de theorie van Ashenfelter en Johnson. Zij stelden dat bij een staking drie verschillende belangengroepen zijn aan te wijzen, namelijk de stakers, de leiding van het bedrijf en de leiding van de vakbond, die ieder hun eigen belangen nastreven. Vooral het belang van vakbondsleiders is belangrijk. Zij streefden naar een succesvolle carrière, waarbij zij een staking konden gebruiken om erkenning binnen een vakbond te krijgen of om onrust te sussen. De theorie bleek vooral van toepassing te zijn op de sociale factor onrust in de bonden. Dit onderzoek heeft laten zien dat de stelling van Ashenfelter en Johnson uitstekend is toe te passen op de belangengroepen tijdens werkonderbrekingen.

Tijdens het onderzoek bleek daarnaast dat de theorie van vraag en aanbod een sterke invloed had op de stakingsbereidheid. Wanneer de vraag groter was dan het aanbod bevonden de aanbieders zich namelijk in een gunstige onderhandelingspositie, waarbij staken binnen de strategie paste. Wanneer de vraag daalde en het aanbod bleef gelijk, was de positie juist ongunstig en kwamen werkonderbrekingen minder voor. Door deze theorie toe te passen op een sector met een bijzonder karakter, zoals de Rijnvaart, kunnen loononderhandelingen en stakingen beter begrepen worden. Daarnaast bleek dat het geheel van wel of niet staken en de mogelijke uitkomsten binnen de speltheorie paste, in het bijzonder binnen het gevangenendilemma. Volgens deze theorie moesten deelnemers aan een staking goed hun belangen afwegen, voordat zij het risico namen om te gaan staken. De meerwaarde van dit onderzoek is dat het de complexe materie van de Rijnstakingen in een overzichtelijk keuzeschema heeft gegoten. Als laatste heeft dit onderzoek de theorie bevestigd dat arbeiders over het algemeen afkeurend reageren op technologische innovatie. De arbeiders waren namelijk bang om hun baan te verliezen door deze machines. Voor de Rijnvaart ging het onder andere om de graanelevator, de kolentip en de kraan om kolen en erts mee te lossen.

Reflectie

Geen enkel onderzoek is perfect en zodoende zijn er ook enige beperkingen aan deze scriptie. Zo is het onderzoek vrij breed van aard. Er is aandacht geweest voor het economische, sociale en technologische aspect. Hoewel dit voor een compleet beeld heeft gezorgd en ook verbanden tussen de factoren heeft aangetoond, heeft het als nadeel dat het onderzoek niet altijd de diepte in kon gaan. Vanwege de beperkte tijd moesten simpelweg keuzes worden gemaakt en de keuze is geweest om alle factoren tot op een zekere hoogte gelijke aandacht te geven. Daarnaast is de

onderzochte periode vrij lang. Daardoor is de verhouding tussen de factoren gegeneraliseerd naar aanleiding van de uitkomsten over een periode van veertig jaar. Binnen een kortere periode zouden de verhoudingen tussen de factoren geheel verschillend kunnen zijn. Bovendien is de onderzochte groep werknemers zeer groot en divers. Alle direct aan de Rijnvaart verbonden werknemers en zelfstandigen zijn meegenomen. Een suggestie voor een vervolgonderzoek zou daarom zijn om dieper in de factoren te duiken, door bijvoorbeeld een enkele categorie te bestuderen. Daarbij is het interessant om een kortere periode te onderzoeken en daarbij naar een enkele groep werknemers te kijken.

Bovendien is direct nadat het historiografisch debat was onderzocht de onderzoeksopzet gemaakt, waarin vanwege de uitkomsten van het debat enkel ruimte was voor economische, sociale en technologische factoren. Daardoor zijn andere mogelijke factoren niet meegenomen. Er zou bijvoorbeeld hiernaast aandacht kunnen worden geschonken aan politieke factoren. Een suggestie voor een vervolgonderzoek is om ook naar andere factoren te kijken dan degene die nu zijn onderzocht, uiteraard wel in de diepte. Ook hier kan dan een keuze worden gemaakt om naar nieuwe stakingsmotieven te kijken van een enkele groep werknemers.

Dat de tijd beperkt was, heeft ook zijn weerslag gehad op het bronnenonderzoek. Hoewel zeer veel tijd en aandacht is gestoken in het bestuderen van kranten en het verwerken hiervan, is het overzicht van de Rijnstakingen tussen 1895 en 1935 verre van compleet. Naast het feit dat tussen de duizenden krantenberichten op Delpher waarschijnlijk nog enkele nieuwe stakingen kunnen komen bovendien, ontbreekt bij de bekende stakingen nog informatie. Hierdoor was het lastig om de stakingen tegen elkaar af te zetten en bijvoorbeeld zaken als stakingsduur en -omvang te meten en vergelijken. Wanneer er meer tijd zou zijn, zou bijvoorbeeld statistisch onderzoek kunnen worden uitgevoerd naar de relatieve omvang van de stakingen. Het zou daarom een interessant idee zijn om dit onderzoek als startpunt te nemen voor een ruim opgezet vervolgonderzoek. Daarvoor zou genoeg tijd vrijgemaakt moeten worden, zodat alle relevante krantenberichten kunnen worden doorgespit. In dit vervolgonderzoek kan vervolgens meer tijd worden gestoken in het zoeken van aanvullende bronnen en buitenlandse kranten. Alleen zo kan een compleet overzicht van de Rijnstakingen tussen 1895 en 1935 worden gemaakt.

Kort gezegd kent dit onderzoek vanwege de beperkte tijd enkele beperkingen. Suggesties voor vervolgonderzoek zijn om dieper in enkele oorzaken te duiken en om flink wat tijd te steken in het completeren van het overzicht van de Rijnstakingen.

Dankwoord

In dit dankwoord wil ik graag degene bedanken zonder wie dit onderzoek onmogelijk was geweest. Als eerste gaat mijn dank uit naar mijn begeleider, prof. dr. Hein Klemann. Wanneer ik vragen had kon ik deze altijd aan hem stellen, waarna ik direct aan de slag kon. Zijn kennis van de Rijnvaart gaat ontzettend ver, waardoor hij altijd een uitgebreid antwoord klaar had. Het was fijn om te werken met iemand die zo goed op de hoogte is van het onderwerp. Mijn dank gaat ook uit naar dr. Els Jacobs en Mark Straver MA MSc LLM. In het onderzoekscollege hebben zij mij geholpen om dit grote werkstuk op te starten. Nadat ik mijn onderzoeksvoorstel terugkreeg kon ik direct een vliegende start maken met de daadwerkelijke scriptie.

Daarnaast wil ik het Maritiem Museum Rotterdam bedanken voor het bieden van een plek waar ik gedurende negen weken stage kon lopen. Tijdens de stage heb ik mij verder kunnen verdiepen in de Rijnvaart en heb ik nuttige literatuur en gegevens verzameld. Daarnaast heb ik aan allerlei interessante werkzaamheden deelgenomen. Persoonlijke dank gaat uit naar mijn stagebegeleider Sjoerd de Meer, die met zijn enthousiasme altijd klaar stond om te helpen.

Ten slotte gaat mijn dank uit naar mijn vrienden en familie. Evita, bedankt voor het eindeloos doorlezen van mijn stukken, bedankt voor het motiveren op momenten dat ik vastliep met schrijven, het liefste mijn laptop dicht zou klappen en niet aan mijn scriptie wilde denken en bedankt voor al je geduld. Andere vrienden en familie wil ik graag bedanken voor het eindeloos anhoren van mijn verhalen over het schrijven van mijn scriptie, de Rijnvaart en de Rijnstakingen, die waarschijnlijk niet voor iedereen even interessant waren.

*Vincent Malafronte
Den Haag, 31 juli 2018*

8 Bibliografie

Primaire bronnen

Maritiem Museum Rotterdam

Maritiem Museum Rotterdam, archief schipper W.J. Touw, inventarisnummer H539-H544, 1921-1941.

Nationaal archief Den Haag

Nationaal Archief, Den Haag, archief ministerie van Buitenlandse Zaken: DEZ-dossiers (Directie Economische Zaken).

Kranten

Algemeen Handelsblad

Arnhemse Courant

Bredasche Courant

Bataviaasch Nieuwsblad

De Banier

De Gooi- en Eemlander

De Graafschapbode

De Maasbode

De Sumatra post

De Telegraaf

De Tijd

De Tribune

Deutsche Bergwerke Zeitung

Dordrechtsche Courant

Düsseldorfer Nachrichten

Haagsche Courant

Hamburger Fremdenblatt

Hamburgischer Correspondent

Het Centrum

Het nieuws van den dag

Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië

Het Vaderland
Het Volk
Leeuwarder courant
Leeuwarder Nieuwsblad
Leidsche courant
Limburger koerier
Limburgs dagblad
Nieuwe Rotterdam Courant
Nieuwe Tilburgse Courant
Nieuwsblad van Friesland
Nieuwsblad van het noorden
Provinciale Geldersche en Nijmeegsche courant
Rotterdamsch nieuwsblad
Tilburgse Courant
Tubantia
Voorwaarts
West Deutsche Schiffahrt Zeitung

Literatuur

- Anner, Mark, et al., 'The Industrial Determinants of Transnational Solidarity: Global Interunion Politics in Three Sectors', *European Journal of Industrial Relations* 12:1 (2006) 7-26.
- Ashenfelter, Orley en George E. Johnson, 'Bargaining Theory, Trade Unions, and Industrial Strike Activity', *The American Economic Review* 59:1 (1969) 35-49.
- Banken, Ralf, 'The Coal market between Mannheim and Basel: The competition between the Saar and Ruhr Coal in the middle and upper Rhine valley', in Ralf Banken en Ben Wubs (eds.), *The Rhine: a transnational Economic History* (Baden-Baden 2017).
- Bean, R., 'The Liverpool Dock Strike of 1890', *International review of social history* 18:1 (1973) 51-68.
- Bie, Ronald van der en Jan Pieter Smits, *Tweehonderd jaar statistiek in tijdreeksen, 1800-1999* (Amsterdam 2001).
- Blanchflower, D. en J. Cubbin, 'Strike propensities at the British workplace', *Oxford Bulletin of Economics and statistics* 48:1 (1986) 19-39.
- Broeze, Frank, 'Militancy end pragmatism: an international perspective on maritime labour, 1870-1914' *International review of social history* 36 (1991) 165-200.
- Casper, M., 'L'aménagement du parcours allemand du Rhin', *La Houille Blanche* 2 (1959) 229-248.
- Card, David, 'Strikes and Bargaining: A Survey of the Recent Empirical Literature', *The American Economic Review*, 80:2 (1990) 410-415.
- Church, Roy A, Quentin Outram en David N. Smith, 'The Militancy of British Miners, 1893-1986: Interdisciplinary Problems and Perspectives', *The Journal of Interdisciplinary History* 22:1 (1991) 49-66.
- Dalton, Margaret S. en Laurie Charnigo, 'Historians and Their Information Sources', *College & Research Libraries* 65:5 (2004) 400-425.
- Dollhoff, Josef, *Die Kölner Rheinschiffahrt. Von der Römerzeit bis zur Gegenwart* (Keulen 1980).
- Earl, Jennifer, et al., 'The Use of Newspaper Data in the Study of Collective Action', *Annual Review of Sociology*, 30 (2004) 65-80.
- Eisen, Edna, 'The Structure of Rhine Traffic', *Economic Geography* 10:3 (1934) 254-267.
- Euwe, Jeroen, 'The post-war economic recovery of the German Rhine economy, 1918-1929', in Ralf Banken en Ben Wubs (eds.), *The Rhine: a transnational Economic History* (Baden-Baden 2017) 283-309.
- Filarski, Ruud, *Tegen de stroom in: binnenvaart en vaarwegen vanaf 1800* (Utrecht 2014).

- Flynn, John F., *The 1923 Ruhr Crisis as a Two-front War: Intra-German and German-French Confrontations* (Ohio 1977).
- Harrison, Alan en Stewart, Mark, 'Strike Duration and Strike Size', *The Canadian Journal of Economics / Revue canadienne d'Economie* 26:4 (1993) 830-849.
- Jong, Herman J. de, 'Dutch Inland Transport in the Nineteenth Century a Bibliographical Review', in Gerald Crompton (eds.), *Canals and inland navigation* (1996) 143-164.
- Kerr, C en Siegel, A.J., 'The interindustry propensity to strike. An international comparison', in A. Kornhauser, R. Dubin en A.M. Ross (eds.), *Industrial conflict* (New York 1954) 189-212.
- Klemann, Hein A.M., *Tussen Reich en Empire: De economische betrekkingen van Nederland met zijn belangrijkste handelspartners: Duistland, Groot-Brittanië en België en de Nederlandse Handelspolitiek, 1929-1936* (Amsterdam 1990).
- Klemann, Hein A.M. en Joep Schenk, 'Competition in the Rhine delta: waterways, railways and ports, 1870–1913', *Economic History Review*, 66:3 (2013) 826–847.
- Klemann, Hein A.M., 'The central commission for navigation on the Rhine, 1815-1914. Nineteenth century European integration', in Ralf Banken en Ben Wubs (eds.), *The Rhine: a transnational Economic History* (Baden-Baden 2017) 33-67.
- Laan, R., *1918-'55: jaren van principiële strijd: geschiedenis van de Centrale Bond* (Rotterdam 1956).
- Lente, Dick van, 'Machines and the Order of the Harbour; The Debate About the Introduction of Grain Unloaders in Rotterdam, 1905–1907', *International review of social history* 43:1 (2001) 79-109.
- Moeyes, Paul, *Buiten schot: Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog 1914-1918* (Amsterdam 2011).
- Naylor, Robin, 'Strikes, Free Riders, and Social Customs', *The Quarterly Journal of Economics* 104:4 (1989) 771-785.
- Nusteling, Hubertus P.H., *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool, 1831-1914* (Amsterdam 1974).
- Pelz, William A., *A People's History of Modern Europe* (Londen 2016).
- Pernicka, S., et al., 'When does solidarity end? Transnational labour cooperation during and after the crisis—the GM/Opel case revisited', *Economic and Industrial Democracy* 38:3 (2017) 376-398.

- Rossum, Matthias van, *Werkers van de wereld: Globalisering, arbeid en interculturele ontmoetingen tussen Aziatische en Europese zeelieden in dienst van de VOC, 1600-1800* (Hilversum 2014).
- Schenk, Joep, *Havenbaronnen en Ruhrbonzen: Oorsprong van een wederzijdse afhankelijkheidsrelatie tussen Rotterdam en het Ruhrgebied 1870-1914* (Rotterdam 2015).
- Smit, Evert, *De syndicale onderstroom: stakingen in de Rotterdamse haven, 1889-2010* (Amsterdam 2013).
- Smits, Jan-Pieter, Edwin Horlings, Jan Luiten van Zanden, *Dutch GNP and its components, 1800-1913* (Groningen 2000).
- Techniek in Nederland, 'De invoering van de pneumatische elevator in de Rotterdamse haven': [https://techniekinnederland.nl/nl/index.php?title=De invoering van de pneumatische elevator in de Rotterdamse haven](https://techniekinnederland.nl/nl/index.php?title=De_invoering_van_de_pneumatische_elevator_in_de_Rotterdamse_haven) (19-07-2018).
- Thiemeyer, G. en I. Tölle, 'Supranationalität im 19. Jahrhundert? Die Beispiele der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und des Octroivertrages 1804-1851', *Journal of European Integration History* 17 (2011) 177-196.
- Velden, Sjaak van der, *Stakingen in Nederland, Arbeidersstrijd 1830-2008* (Amsterdam 2000).
- Verrips, Jojada, 'Nederlandse binnenschippers en het probleem van de solidariteit,' *Sociologisch Tijdschrift* 14:2 (1987) 224-254.
- Verrips, Jojada, *Als het tij verloopt...: over binnenschippers en hun bonden 1898-1975*, (Amsterdam 1991).
- Vonk, K., 'De Rijnvaart; enkele historische en structurele kanttekeningen', *Tijdschrift voor vervoerswetenschap* 52 (1969) 117-157.
- Wal, Ronald van der, *Of geweld zal worden gebruikt!: militaire bijstand bij de handhaving en het herstel van de openbare orde 1840-1920* (Hilversum 2001).
- Walter, J., *Enige economische beschouwingen over de Rijnscheepvaart* (Assen 1951).
- Werner, H. Von, 'Zur Lohnfrage in der Deutschen Rheinschiffahrt', *Der Rhein: Zeitschrift für die westdeutschen Wasserstraßen* 27:4 (1928) 61-62.
- Winterberg, Regina, *St.-Nikolaus-Schifferverband - Zielsetzung und Entwicklung* (Dortmund 2008).
- Yang, Tze-I, Andrew J. Torget en Raha Mihalcea, 'Topic Modeling on Historical Newspapers', in Kalliopi Zervanou en Piroska Lendvai (eds.), *Proceedings of the 5th ACL-HLT Workshop on Language Technology for Cultural Heritage, Social Sciences, and Humanities* (2011) 96-104.

Bijlage 1: overzicht van de Rijnstakingen, 1895-1935.

OVERZICHT RIJNSTAKINGEN 1895-1935 31 in totaal

Datum	Locatie	Concreet	Groep	Omvang	Oorzaken/motief	Uitgebreid	Eisen	Verloop
17/03/1896-2	Stad	Rotterdam	Havenarbeiders	500 -	Technologisch	Lossen van erts met een kraan.	Tegenhouden introductie technologie	Ploegensterkte van 12 naar 9 man
02/1898-03/1	Stad	Rotterdam	Schippers		Economisch	De bevrachtingsvoorwaarden waren s	Nieuwe bevrachtingsvoorwaarden.	Cornelis Muller richtte een groepje op
07/1900-22/1	Gebied	Rotterdam	(e) Schippers, bootwerkers en	160	Economisch/sociaal	Bevrachtingsvoorwaarden	Nieuwe bevrachtingsvoorwaarden tus	Onrust binnen de ARSB. Sleepboten st
04/11/1905-2	Stad	Rotterdam	Havenarbeiders	700 -	Technologisch	Introductie graanelevator	Tegenhouden introductie technologie	Technologische innovaties
16/08/1907-1	Stad	Rotterdam	Havenarbeiders	3300 -	Technologisch	Introductie graanelevator	Tegenhouden introductie technologie	Staking bij vijf havenbedrijven.
06/1907	Stad	Rotterdam	Schippers	1200	Economisch/sociaal	Werkomstandigheden	Uitbreiding van de rusttijden	'De staking onder het scheepsvolk in d
07/1908	Gebied	Nederlandse Sleeppersoneel	125	10	Economisch/sociaal	Aflopen oude contract	Nieuw contract	Werkwilligen kregen politiebegeleiding
1910	Stad	Rotterdam			Economisch/sociaal	Werkomstandigheden	6 tot 18 werkdag, overwerk 100%, zon	O.a. Rijnshippers deden mee
08/1911	Stad	Rotterdam	Sleeppersoneel	60				Stakend personeel werd ontslagen
29/04/1912 -	Gebied	Duitse deel R Matozen, stoker, m	4500, 1	1094	Economisch/Sociaal	Loonsverhoging en werkomstandighe	Loonsverhoging, zondagsrust en afsch	Grote staking op de Duitse Rijn. In het
07/1912	Gebied	Ruhrort en F Kapiteins		31	Economisch/Sociaal	Vaar- en loonconditiën niet naar wens	Nieuwe vaar- en loonconditiën gewens	Sleeppersoneel (kapiteins) van een aai
1919	Gebied	Nederlandse deel Rijn			Economisch	Lage vraag en hoog aanbod	Instelling van een bevrachtingsbeurs	Niet stakende schipper werd belaagd.
03/1919	Stad	Duisburg/Rul Havenarbeiders					Trof de kolenoverslag	
09/1919	-	AFGEWEND	Arbeiders	-	Economisch	Loonsverhoging en werkomstandighe	Loonsverhoging, zondagsrust en afsch	NOG GEEN STAKING, AANGEKONDIGD
02/1920	Gebied	Rotterdam	Havenarbeiders, slk	5000				Een havenstaking in Rotterdam breidd
26/04/1920-0	Gebied	Rijn-Wezerkanaal, Dortmund-Eemskanaal,			Economisch/Sociaal	Mislukte onderhandelingen tussen	transportarbeidersbonden en werkgevers	Onderhandelingen over tarieven tusse
25/10/1920	Gebied	Rijn, Main, H Zetschippers, machinisten		140	Economisch	Loonsverhoging	Loonsverhoging en arbeidsvoorwaarden	
01/02/1921-1	Stad	Duisburg/Rul Havenarbeiders		Hele haven	Sociaal/economisch	Verkortings opzegtermijn van 14 naar 1	Langere opzegtermijn	Het werk in de hele haven lag stil
07/1921	International	Hele Rijn	Alle groepen	Grote omvang, geen	Economisch	Loonsverhoging	Loonsverhoging	Vooraf Duitse stakers, ook Franse en N
10/07/1922-0	International	Hele Rijn	Alle arbeiders	Grote omvang, geen	Economisch	Geschied over collectief contract	Nieuw contract	Algemene staking. De staking begon o
01/1923	Gebied	Duitse deel R	Machinisten en stokers, Sleeppersoneel		Sociaal	Inbeslagnamen door Frankrijk	Einde aan inbeslagnamen	Kolen lagen klaar om te worden gelost
04/1924	Gebied	Duitse deel Rijn			Sociaal	Werkomstandigheden	12 uur nachtrust	
12/1924	Stad	Dordrecht	Sleeppersoneel	16	Economisch	Geen uitbetaling van overwerk	Duurttoeslag	16 sleepboten in Dordrecht staken. De
06/06/1925-2	Stad	Duisburg/Rul Havenarbeiders		Hele haven	Economisch	Loonsverhoging	Loonsverhoging	
10/1926	-	AFGEWEND			Economisch	Loonsverhoging	Loonsverhoging	
19/08/1927-2	Gebied	Boven-Rijn, Z Dekpersoneel		Omvangrijk	Sociaal/economisch	Conflict over regeling van loon en arbeidstijd.		In oktober/november 1926 waren de l
02/05/1928-1	International	Duitse deel F	Vooraf werknemers: 12000	8000	Economisch	Loonsverhoging en betere arbeidsvoor	Loonsverhoging, vakantieregeling	Van de Boven-Rijn tot Mannheim weri
05/1929	Gebied	Duitse deel Rijn			Economisch	Loonsverhoging	Loonsverhoging	Vooraf Duits, maar Nederlands schippi
04/1931	Gebied	Nederlandse Sleeppersoneel	50-60	25	Economisch	Er is meer aanbod dan vraag		Staat onder leiding van de centrale bo
06/1931	Gebied	Tussen Rote Personeel van reder 'vota			Economisch	Staking ten gevolge van de verminderd	drie man machinekamerpersoneel	Onderleiding van de Centrale bond van
17/11/1931-2	Stad	Duisburg/Rul Havenarbeiders	800 -		Economisch	Loonsdaling 5%	Niet laten dalen van loon	
04/1932-02/11	Gebied	Nederlandse Sleeppersoneel	55	15	Economisch	Loonsdaling 15%	Niet laten dalen van loon	Staking duurde bijna een jaar!
01/1933	Gebied?	?	Sleeppersoneel (Frans)			Loonsverhoging	Loonsverhoging	Het Franse sleeppersoneel staakte, va