

HET DIENSTENVERKEER

5.1 Inleiding

Nederland is niet alleen een belangrijk handelsland, ook is het door zijn strategische ligging aan de monding van Rijn, Schelde en Maas al eeuwen een belangrijk doorvoerland. Zo hebben de ligging aan zee en de koloniale contacten steeds voor belangrijke buitengaats zeevaart gezorgd. Rotterdam, de grootste haven, was in de eerste plaats gericht op het Duitse achterland. 65% van het vervoer in Rotterdam betrof transport van en naar Duitsland. Behalve overslag in de haven bracht dit transitohandel, Rijnvaart en een grote activiteit in het bank- en verzekeringswezen met zich mee. Sinds de Eerste Wereldoorlog financierde het Nederlandse bankwezen de grondstoffentransporten naar Duitsland.

Van de totale goederen- en dienstenuitvoer in 1929 betrof 21% dienstenuitvoer en het tekort op de handelsbalans werd in dat jaar voor bijna 40% gecompenseerd door het overschot op de dienstenbalans.¹ Het belang van de dienstensectoren mag daarom niet onderschat worden, temeer niet omdat deze bedrijfstakken een belangrijke bron van werkgelegenheid vormden. De ontwikkeling in deze sectoren week in een aantal opzichten af van de ontwikkeling in de goederenhandel en wordt daarom in dit hoofdstuk apart bekeken. De dienstenexport valt te splitsen in sectoren die samenhangen met de doorvoer naar Duitsland, de havens, Rijnvaart, transitohandel etc. en sectoren die een meer mondiale markt hadden, waarbij in de eerste plaats aan de zeevaart gedacht moet worden. Langs die lijnen is dit hoofdstuk in paragrafen ingedeeld. Lang niet alle dienstensectoren worden behandeld. Voor de belangrijke sectoren die met het financiële verkeer over ons land samenhangen, ontbreken daartoe de gegevens. In verband met de bronnen zal daarom de beschrijving van de ontwikkelingen in het internationale dienstenverkeer beperkt blijven tot de sectoren die met transport en doorvoer samenhangen.

Net als de goederenhandel kreeg de dienstenhandel te maken met de monetaire schok die op de crisis van 1932 volgde. Uiteraard wordt deze ontwikkeling in dit hoofdstuk slechts behandeld voor zover deze relevant is voor de hier besproken sectoren. Daarnaast zal per sector bekeken worden wat voor houding de Nederlandse regering er tegenover aannam. Ook de politiek van de regeringen van de omringende landen zal worden belicht. Opnieuw zal blijken dat de Nederlandse regering slechts moeizaam een antwoord kon vinden op de problemen die op haar afkwamen. Na per sector de beschikbare cijfers bekeken te hebben, komt de dienstenbalans ter sprake. Het zal duidelijk worden dat deze cijfers te onbetrouwbaar zijn om iets mee te doen. Ondanks dat zal door de cijfers per sector en door de kwalitatieve gegevens die ons ter beschikking staan een beeld van de ontwikkelingen in de dienstensectoren gegeven worden dat weinig afwijkt van de ontwikkelingen die we in de goederensector gezien hebben.

5.2 De scheepvaart buitengaats

Na de Eerste Wereldoorlog hadden de Nederlandse reders de enorme winsten die ze in of vlak na de oorlog hadden geboekt, geïnvesteerd, waardoor de koopvaardij kon worden uitgebreid en gemoderniseerd.² Nederland was niet het enige land dat zijn vloot uitbreidde. Uit nationalistische en militair-strategische overwegingen werd in menig land met overheidssteun een koopvaardij op poten gezet. In Duitsland werd bovendien de in beslag genomen vloot snel vervangen. Nieuwe schepen waren veelal motorschepen, waarvan de effectieve laadruimte veel groter was dan die van de nu wat verouderde stoomschepen. Ook de groeiende effectiviteit van de havenoverslaginstallaties, die het verblijf in de havens sterk bekortte, leidde ertoe dat er niet slechts meer schepen waren dan voor de oorlog maar dat bovendien de transportcapaciteit per schip veel groter geworden was. De ontwikkeling van de wereldhandel had hiermee geen gelijke tred gehouden, waardoor er sprake was van latente overcapaciteit.³ Het vervoer betrof een onuitputtelijk aantal produkten, maar een beperkt aantal was van doorslaggevend belang, namelijk het transport van graan, grondstoffen en steenkool. Het economisch nationalisme van na de oorlog werd juist gekenmerkt door een streven om voor dit soort basisprodukten niet van overzeese aanvoer afhankelijk te zijn. Vooral met voedsel moest men zichzelf kunnen bedruipen, zo hadden Europese landen van de blokkade tegen Duitsland opgestoken. De vrachtprijzen waren door deze ontwikkelingen in het gehele interbellum laag.

Een echte depressie trof de sector toen de landbouwcrisis de vaart op de belangrijkste route, die van de Rio Plate met Argentijns graan

naar Europa, overbodig maakte. De mondiale depressie, waarvan de landbouwcrisis één van de aanzetten was, leidde tot een daling van de handel die sneller ging dan de produktiedaling. De scheepvaart bleek nu een weinig gezonde sector, waarvan de overcapaciteit spoedig manifest werd. Wel deed de lijnvaart het iets beter dan de wilde vaart. De Nederlandse koopvaardij was voor de vaart op Indië actief in de lijnvaart. Door kartelafspraken met Duitse en Britse reders, was deze Indië-vaart volledig gereguleerd.⁴ Van veel groter belang was de wilde vaart.

Door de landbouwcrisis ging de scheepvaart er mondiaal sterk op achteruit. In Nederland leidde dat al in 1930 tot een toeneming van het percentage van de vloot dat opgelegd was van 0,2 tot 6,3%. Mondiaal steeg dit percentage van 5,5, tot 8,6%.⁵ Toch uitte de depressie zich in 1930 nog vooral in dalende prijzen en zo goed als lege schepen. In 1931 reageerden de reders vrij massaal door het opleggen van schepen. In juni 1931, nog voor de val van het pond, was al 16% van de wereldvloot en 17% van de Nederlandse vloot opgelegd. Hierdoor wist men de val van de vrachtprijzen tot staan te brengen.⁶ De actie van de reders moet niet gezien worden als een georganiseerde reactie op de depressie. In de Britse archieven is van een internationaal gecoördineerde actie in dit stadium van de crisis niets terug te vinden en zonder de Britten, die zo'n 30% van de wereldvloot bezaten, was zo'n actie onmogelijk. Uit de cijfers blijkt niet dat de Nederlandse zeevaart het beter of slechter deed dan de buitenlandse concurrentie. Men liep keurig in de pas, maar dat was in deze jaren ernstig genoeg. De malaise in de scheepvaart bracht eindelijk de scheepsbouw tot stilstand, wat gegeven de omvang van de vloot al veel eerder had moeten gebeuren.⁷

Met het pond, de munt van de belangrijkste zeevarende natie, verlieten ook de geldeenheden van de Scandinavische landen, eveneens landen met een omvangrijke koopvaardij, de gouden standaard. Traditioneel werden vrachten in sterling verrekend en er was na de val van het pond, doordat de landen van het sterling-blok 54% van de mondiale vloot beheersten, geen enkele reden om van die gewoonte af te wijken.⁸ Voor reders in die landen werden gages, afschrijvingen, rente en aflossingen, kortom het leeuwedeel van de kosten voortaan in gedeprecieerde munt berekend. Voor de Nederlandse reders gold dat niet. Evenmin als in de goederenhandel stegen de vrachtprijzen in gedeprecieerde ponden. Integendeel, de mondiale overcapaciteit was zo groot dat de Britse koopvaardij de wereldhandel alleen had afgekund.⁹ Weliswaar was een niet onaanzienlijk deel van de vloot opgelegd (in 1932 21% van de wereldvloot¹⁰); dat betekende niet dat die schepen geen invloed op de prijs meer hadden. Telkens als er zich een lichte stijging in de vrachtprijzen leek voor te doen, werd een aantal schepen weer in de

vaart genomen in de hoop ten minste een deel van de vaste kosten terug te verdienen. De prijsstijging werd zo in de kiem gesmoord (tabel 5.1).

Tabel 5.1: *Scheepvaart. Percentage van de vloot dat is opgelegd. Indexcijfers vrachtprijzen (1929 = 100). Omvang vloot in miljoenen ton (BRT).*

Jaar	Nederland			Groot-Brittannië		
	Omvang vloot mln BRT	Daarvan opgelegd in %	Vrachtprijs 1929 = 100	Omvang vloot mln BRT	Vrachtprijs 1929 = 100	Omvang Wereldvloot mln BRT
1929	2,9	0,2	100	20,2	100	68,1
1930	3,1	6,3	78	20,4	81	69,6
1931	3,1	17,0	76	20,3	81	70,1
1932	3,0	27,3	55	19,7	76	69,7
1933	2,8	20,0	52	18,7	72	67,9
1934	2,6	12,0	48	17,7	74	65,6
1935	2,6	11,0	46	17,4	74	64,9
1936	2,5	4,0	57	17,3	86	65,1

Bronnen: League of Nations: *Statistical Yearbooks*.

Van de 46% van de wereldvloot die in handen was van landen die niet gedeprecieerd hadden, werd een aanzienlijk deel door allerlei overheidsmaatregelen gesteund.¹¹ De Nederlandse koopvaardij, volledig onbeschermd – wat zo langzamerhand eerder uitzondering dan regel was – kreeg te maken met hoge kosten, vooral met hoge gages. In oktober 1931 waren die al hoger dan waar ook ter wereld met uitzondering van die in de Verenigde Staten, een land dat sinds de Eerste Wereldoorlog zijn koopvaardij krachtig steunde.¹² Daarnaast kreeg de Nederlandse scheepvaart ook te maken met het meer algemene probleem dat de economische malaise die op de monetaire crisis van 1931 volgde, ertoe leidde dat de omvang van de wereldhandel verder daalde. Weliswaar ging ook de koopvaardijvloot er mondiaal iets op achteruit, maar deze daling – het ging om niet meer dan 2,5 procent – was op geen stukken na voldoende. Opnieuw moest 5% van de wereldvloot worden opgelegd en zelfs dat kon niet voorkomen dat de vrachtprijzen in gedeprecieerde ponden met ongeveer 6% daalden.¹³ De over het algemeen vrij moderne Nederlandse vloot had de concurrentie vóór de Britse depreciatie steeds behoorlijk kunnen volhouden, ondanks de hoge gages. Wel was de opbrengst van voor het buitenland verrichte scheepvaartdiensten, in 1929 nog 196 miljoen, in 1931 gedaald met bijna eenderde tot 133 miljoen, maar dat betekende bij een daling van de vrachtprijzen met niet minder dan een kwart, een reële daling van slechts 8%. In

1932 daalde de opbrengst van voor het buitenland verrichte scheepvaartdiensten tot 91 miljoen (of met 32% nominaal) bij een daling van de vrachten met ruim een kwart.¹⁴ Ook in 1932 was de reële achteruitgang dus gering, ongeveer 6%, maar de prijsdaling was wel zodanig dat de toch al verliesgevende rederijen nu in acute problemen kwamen.

Al vóór de val van het pond steeg het percentage van de Nederlandse vloot dat was opgelegd en dit proces werd versneld na de Britse depreciatie. In maart 1932 was 36% van de Nederlandse vloot opgelegd, een dieptepunt.¹⁵ De daling van dit percentage die daarna intrad, was een dubieus genoegen. Voor een deel werd deze bewerkstelligd door het verwakken van schepen of de verkoop ervan aan het buitenland. Zo ging in 1932 ongeveer 10% van de Nederlandse koopvaardij teloor.¹⁶ De schrootmarkt raakte door deze politiek verzaagd, maar ook dit leidde er niet toe dat de vrachtprijzen verder op peil bleven.¹⁷ Eind december 1931 klopten de reders bij de minister aan om steun, iets waar Verschuur niet onwelwillend tegenover stond.¹⁸ Er werd een commissie ingesteld die tot taak kreeg een regeling te ontwikkelen tot steun aan de noodlijdende scheepvaart. De commissie pakte een idee op dat in Indië al eens was toegepast om noodlijdende cultuurmaatschappijen uit het moeras te trekken. Dit zal wel van Hirschfeld uitgegaan zijn, zijnde de enige in de commissie met een Indische achtergrond. In haar rapport van 23 april adviseerde de commissie tot het oprichten van een maatschappij met de taak kredieten aan de reders te verstrekken, om de gage-verschillen met het buitenland te overbruggen. De kredieten zouden slechts verstrekt worden aan reders met een op zich gezonde bedrijfsvoering.¹⁹ Een week nadat de commissie met haar rapport kwam hechtte de regering er haar goedkeuring aan. Zo kon eind mei een wetsvoorstel gebaseerd op dit plan worden ingediend.²⁰ Eind oktober kwam de Maatschappij tot Behartiging van Nationale Scheepvaartbelangen (Benas) tot stand, een maatschappij die de rederijen door middel van kredieten overeind moest houden. In feite kwamen die kredieten neer op subsidies, want indien een reder geen winst maakte, schreef de overheid de verstrekte kredieten af.²¹ Er werd opnieuw een bedrijfstak in stand gehouden, opdat zij haar rol in de Nederlandse economie weer zou kunnen spelen nadat aanpassing van het Nederlandse prijspeil bereikt zou zijn. Economisch veranderde er voor de bedrijfstak niets en de subsidie zou, gezien het streven naar een evenwichtige begroting op de één of andere wijze op het publiek verhaald moeten worden. Voor een meer structurele verbetering van de situatie waren een herstel van de wereldhandel én een inkrimping van de mondiale vloot nodig. Alleen een algemene economische opleving zou het eerste, alleen absoluut vrije concurrentie (waardoor de zwaksten stukgeconcurrereerd zouden worden) of internationale afspraken zou het laatste bewerkstelligen. Met het oprichten van de Benas liet Nederland, dat altijd de mond

vol had over vrijhandel, blijken niet bereid te zijn om de vrije concurrentie haar rol te laten spelen, nu het zelf tot de landen met een zwakke concurrentiepositie was gaan behoren. In sloop volgens internationale afspraken geloofde niemand.²² De malaise zou nog wel enige tijd aanhouden, omdat geen enkel land bereid was de vrije concurrentie haar gang te laten gaan. Slechts de Benas-steun hield de Nederlandse scheepvaart overeind. In 1933 zou de opbrengst van de Nederlandse scheepvaart uit het buitenland opnieuw met 21% dalen tot 72 miljoen gulden, wat gegeven een daling van de vrachtprijzen met niet meer dan een 5,5% een reële achteruitgang met 16% betekende.²³ Ondanks de overheidssteun moest de scheepvaart die al vele jaren verliezen leed, in 1933 bij een rampzalig prijspeil afhaken.²⁴ In ponden lagen de vrachtprijzen in 1933 zo'n 25% beneden het niveau van 1929, hetgeen een daling van die vrachten in guldens tot ongeveer de helft betekende.²⁵ Aangezien de daling van de sterling-koers voortging, daalde ook de opbrengst voor de reders verder. Het is dan ook geen wonder dat de reders pogingen gingen ondernemen om op één of andere wijze vraag en aanbod te coördineren. In een subcommissie voor de scheepvaart werden gedurende de wereldconferentie te Londen allerlei plannen besproken, maar evenmin als op monetair of handelspolitiek gebied kwam er op deze conferentie iets voor de scheepvaart tot stand. Toch deden de Nederlanders nuttige contacten op. Samen met de Scandinaviërs werden diverse voorstellen ingediend, wat tot blijvend overleg leidde. Ook met de Britse reders hield men contact, maar die waren onderling verdeeld zodat dit voorlopig niets kon opleveren.²⁶ Betrekkelijk onverwachts nam Noorwegen begin 1934 het initiatief tot een conferentie van de Scandinavische landen en Nederland, de zeevarende naties van het al haast vergeten Oslo-blok. Men kwam zowaar tot enige, hoewel nog weinig concrete besluiten. De Britse regering werd gevraagd een scheepvaartconferentie te beleggen waarop de zeevarende naties een regeling moesten treffen tot het inkrimpen van de vloot en het afschaffen van subsidies. Dat dit nog heel wat voeten in de aarde zou hebben, bleek al onmiddellijk uit het feit dat Nederland liet aantekenen dat het een devaluatiewinst als een indirecte subsidie beschouwde!²⁷ Ook de reders van diverse landen kwamen in maart bijeen en ook dezen vroegen de Britse regering een conferentie te organiseren.²⁸ Zo ontstond een situatie waarin Londen min of meer verplicht werd ten minste iets te ondernemen.

Al enige tijd oefenden Britse reders druk op hun regering uit, om op één of andere manier steun te verlenen aan de eigen scheepvaart. Het was de reders niet ontgaan dat de protectionistische handelspolitiek een opleving van hun bedrijfstak belemmerde. De regering steunde de industrie ten koste van de scheepvaart, nu vond de scheepvaart dat ook

zij recht op steun had. Whitehall kon niet ongevoelig blijven voor de argumenten van de reders, die er onder andere op wezen dat het ten onder gaan van de Britse transportvaart niet slechts de betalingsbalans zou schaden en de contacten binnen het rijk zou bemoeilijken, maar bovendien de bevoorrading van het moederland in tijden van nood in gevaar zou brengen.²⁹ De reders eisten subsidie en vlagdiscriminatie ten gunste van Britse schepen voor vervoer binnen het rijk. Niets wees erop dat de Britse regering iets voelde voor de plannen van haar reders, maar het was voor de Noren aanleiding tot hun initiatief.³⁰ Vlagdiscriminatie kon, zo was al snel duidelijk, de Britse vloot slechts schaden. Ook voor subsidies voelde Runciman aanvankelijk weinig, maar in juli 1934 verklaarde hij zich bereid om nieuwbouw te subsidiëren, mits voor ten minste driemaal het nieuw te bouwen tonnage gesloopt zou worden en de reders het eens konden worden over een schema om de markt te reguleren. In één klap wilde Runciman de scheepsbouw steunen, de vloot moderniseren én inkrimpen én de markt reguleren.³¹ Het Scandinavisch-Nederlandse voorstel kwam op het moment waarop de Britse reders genoopt werden ook in de richting van marktregulering te denken wilden ze voor subsidies in aanmerking komen. Allerlei oplegen sloopplannen werden in overweging genomen.³² Inmiddels waren de Britse reders om subsidie binnen te halen overgegaan tot de instelling van een Tramp Shipowners Committee dat tot taak kreeg de samenwerking tussen de reders, inclusief de niet-Britse reders, te bevorderen. Er moest een regeling getroffen worden die ertoe zou kunnen leiden dat er geen schepen meer naar havens zouden worden gedirigeerd waar al een overvloed aan scheepsruimte aanwezig was.³³

Van 14 tot 18 januari 1935 kwamen de reders uit 17 landen, eigenaars van 93% van de wereldvloot, in Londen bijeen. Doordat juist in die tijd een overvloed aan graan in Europa manifest werd, kwam de vaart op de belangrijkste internationale scheepvaartroute, die van La Plate naar Europa, zo goed als tot stilstand. Ook elders beïnvloedde dat de vrachtprijzen. In het ruïneuze jaar 1934 bedroeg de vracht op die route nog altijd 16/6 d per ton, begin februari daalde dit met ruim een kwart tot 12/-d. Internationale actie was geboden en Grieken en Britten deden op de conferentie het voorstel een minimumvracht van 16/6 d in te stellen. Er werd een subcommittee van het Britse Tramp Shipowners Committee ingesteld, waarin ook reders uit Noorwegen, Nederland, Griekenland en Joegoslavië stemrecht kregen. Men ging de klassieke oplossing uit de binnenscheepvaart toepassen op de La Plate-route, namelijk beurtbevrachting met een minimumprijs en een verbod op het zenden van lege schepen naar havens waar al een overschot bestond.³⁴ De nood was hoog en lange-termijnplannen in de vorm van ingewikkelde sloop- en oplegschema's konden geen oplossing bieden, maar een minimum "freightrate scheme" kon onmiddellijk worden in-

gesteld. De Britse reders die steeds verdeeld geweest waren, werden door de bouw- en sloopregeling gedwongen zich te organiseren als ze hun recht op subsidie niet wilden verspelen. De buitenlandse reders zagen in dat het volgen van de Britse leiding, iets wat in die wereld toch al traditie was, de beste manier was om het eigen belang te dienen. Al snel bleek het systeem een zodanig succes dat op 21 maart ook op de St Lawrence-route en op 28 maart op de route Australië-Azië-Europa zo'n schema werd ingesteld.³⁵ De Britten waren zich ervan bewust dat ze de problemen alleen niet konden klaren en wisten de ruimhartigheid op te brengen om ook niet-Britse reders, waaronder Nederlanders, in de comité's op te nemen waardoor de schema's effectief konden worden. Op een sporadische uitzondering na, hield elke reder zich eraan. Zo kwam er onmiddellijk een hogere vrachtprijs tot stand. Ondanks de rampzalige eerste maanden kon de vrachtprijs in 1935 op het niveau van 1934 blijven steken. Voor de Nederlanders betekende dit ten gevolge van de koersontwikkeling van het pond in de eerste maanden van dat jaar, nog een kleine daling (tabel 5.1).

Door de politieke spanningen die in 1935 steeds hoger opliepen – Hitler maakte in maart bekend dat Duitsland een luchtmacht in aanbouw had en kondigde enige weken later de dienstplicht af, Mussolini viel in september Ethiopië binnen – werd de stijging van de vrachtprijzen ondersteund. Onder invloed van soortgelijke politieke spanningen – Hitlers bezetting van het gedemilitariseerde Rijnland en het begin van de Spaanse burgeroorlog – en onder invloed van de nu vrij algemene economische opleving, zou die tendens zich in 1936 voortzetten. Het vrachtenschema bleef de schepen naar die havens dirigeren waar vraag naar scheepsruimte was en bleef, indien er zich plotseling toch ergens een overschot voordeed, de marktprijs reguleren. Zo kon een al te diepe val van de vrachten voorkomen worden en kon de economische opleving zijn werk doen.

De vrachten in ponden herstelden zich in 1936 met 16%, hetgeen door de devaluatie in guldens een prijsstijging met bijna 25% voor de Nederlandse reders betekende. Hierdoor kon in 1936 voor het eerst in vele jaren weer enige winst geboekt worden. Het vrachtenschema was een succes, maar een beperkt succes. In 1935 en 1936 moest de Nederlandse regering nog met 14 miljoen gulden aan steun over de brug komen om de Nederlandse koopvaardij overeind te houden. Ook dit kon niet voorkomen dat het Nederlandse aandeel in de wereldvloot nog iets verder inzakte.³⁶ Voornamelijk werd dit veroorzaakt door de verkoop van opgelegde schepen aan het buitenland. Vanaf 1935 ging het iets beter. De vloot ging er niet verder op achteruit en het opgelegde deel werd kleiner ondanks de slechte eerste maanden. In 1936 zette deze verbetering zich voort. Het vrachtenschema heeft hierbij ongetwijfeld een rol gespeeld, maar een echte verbetering bracht de economische opleving

en de steeds snellere bewapening, twee overigens geenszins onafhankelijke factoren. Bovendien betekende de devaluatie van de gulden ook in deze sector een herstel van een normale prijs/kostenverhouding.

5.3 De doorvoer naar Duitsland, 1929-1934

Het doorvoerverkeer van en naar Duitsland, traditioneel een belangrijke bron van inkomsten voor Nederland, bestond uit twee delen. Passieve doorvoer, waarbij buitenlandse handelaren van Nederlandse havens en transportmiddelen gebruik maakten, en doorvoer via entrepot, waarbij de Nederlandse tussenhandel een rol speelde. Al in 1932 bereikte de passieve doorvoer al dan niet met overlading een dieptepunt van 25 miljoen ton, iets meer dan de helft van dit transport in 1929.³⁷ De opleving die in 1933 in Duitsland van start ging, had meteen gevolgen voor dit verkeer en de toen ingezette groei zette zich tot 1936 onverminderd voort. In dat jaar was die overslag al 60% boven het dieptepunt van 1932, maar nog steeds 13% beneden het niveau van 1928, het vorige hoogtepunt.³⁸ Van een volledig herstel was geen sprake. Het scheepvaartverkeer, de havens en de Rijnvaart, bedrijfstakken die direct samenhangen met de Duitse handel, weerspiegelden die handel. De Duitse export had zich in 1936 hersteld tot een niveau 12% boven het dieptepunt van 1933, de import was op dat lage niveau blijven steken. Beide waren nog ver beneden het niveau van 1929 (tabel 4.1). Slechts het feit dat er steeds meer grondstoffen en steeds minder finale produkten verhandeld werden, verklaart de grote toeneming van de overslag in tonnen.³⁹ De doorvoer naar Duitsland valt in de tijd te splitsen tussen de doorvoer die in deviezen betaald werd en de doorvoer via clearing. In deze paragraaf worden de dienstentransacties behandeld in de periode vóór de clearing. De omvang van de doorvoer van en naar Duitsland hing direct samen met de Duitse handel, maar ook met het aandeel dat via Nederland getransporteerd werd. Alternatieven waren transport via de Duitse havens of transport via Antwerpen. De route die de Duitse importeur voor zijn waren koos, maakte ook voor de Rijnvaart veel uit. Om de Nederlandse doorvoer naar Duitsland te bestuderen, lijkt het daarom het beste om bij het begin te beginnen: de havens.

5.3.1. *Het havenverkeer, 1929-1934*

Voor de havens aan de Nieuwe Waterweg waren Antwerpen, Hamburg, Bremen en Emden geduchte concurrenten. Zowel de Belgische als de Duitse overheid waren er bovendien op uit het belang van hun havens verder te vergroten. België deed al sinds de oorlog moeite om een snelle waternverbinding tussen Antwerpen en de Rijn te krijgen, om zo de concurrentievoorsprong van Rotterdam te verkleinen. Een accord

tussen Nederland en België over zo'n kanaal van Antwerpen naar Moerdijk, was in 1925 in de Eerste Kamer gesneuveld, maar in 1929 waren er weer besprekingen over deze kwestie op gang gekomen. In verband met de publieke opinie brak Nederland die besprekingen in augustus af, waarna België er uit revanche toe overging zijn haven te subsidiëren. Vanaf september 1929 betaalde de Belgische regering 1,5 frank (voor granen 2 frank) per ton via de Rijn van of naar Antwerpen vervoerd.⁴⁰ Brussel hoopte zo druk op Nederland uit te oefenen om het

Tabel 5.2: *In- en uitgaand verkeer op de Nieuwe Waterweg in 1000 ton. Aandelen van de Antwerpse, Hamburgse en N. Waterweghavens in het totale verkeer van die havens in procenten van de tonnages*

Jaar	Nieuwe Waterweg 1000 ton		Aandeel van de diverse havens in het totale verkeer. Percentages van de tonnage			
	Inkomend	Uitgaand	Antwerpen	Hamburg	Nieuwe Waterweg	Rotterdam
1929	23.812	24.449	30	33	38	31
1930	23.458	24.133	29	33	38	30
1931	22.791	22.696	30	33	36	29
1932	18.370	18.121	32	34	35	28
1933	18.869	19.037	32	33	35	28
1934	20.962	20.943	30	33	37	32
1935	20.933	20.824	32	32	37	31
1936	23.246	23.269	31	31	38	34

Bronnen: Kamer van Koophandel en Fabrieken Rotterdam: *Statistiek van Handel, Nijverheid en verkeer*.

gewenste kanaal alsnog te verwerven, maar met het oog op de publieke opinie in Nederland was dit Den Haag onmogelijk. De Rijnvaartpremies waren niet de enige maatregelen ten gunste van Antwerpen. Op basis van een Frans-Belgisch accord kreeg de Belgische haven al sinds de wereldoorlog vrijstelling van enige Franse belastingen voor lading die via deze haven naar Elzas-Lotharingen vervoerd werd.⁴¹ Frankrijk wilde België aan zich binden, onder andere uit militaire overwegingen. De Belgische staat moest in ruil het verslepen van de rijnen van Antwerpen naar Dordrecht voor zijn rekening nemen, opdat de afnemers in Elzas-Lotharingen niet duurder uit zouden zijn dan wanneer de uitzondering ook aan Rotterdam gegeven was.⁴² Duitsland steunde al sinds 1925 zijn havens en wel door de zogenaamde "Seehafenausnahmetarife" van de spoorwegen. De Reichsbahn bracht voor het vervoer van een aantal produkten van de Duitse industriegebieden aan de Rijn naar de Duitse zeehavens Bremen, Hamburg en Emden exceptioneel lage tarieven in rekening, om op die wijze transporten aan de niet-

Duitse Noordzeehavens en de Rijn te onttrekken. Tijdens de depressie ontstond een roep om meer van dit soort spoorwegtarieven, maar hier kwam aanvankelijk weinig van.⁴³

Ondanks deze protectionistische maatregelen wist Nederland het aandeel van zijn havens in de jaren 1929-'31 in het totale vervoer in de regio te handhaven.⁴⁴ Het vervoer over Rotterdam van of naar Duitsland betrof voornamelijk de aanvoer van erts en granen en de afvoer van steenkool. De afvoer bleef in deze periode redelijk intact, maar de aanvoer daalde scherp, een gevolg van de ernst van de Duitse depressie. Alleen al de aanvoer van erts ten behoeve van de Duitse industrie in het Roergebied daalde van 10,4 miljoen ton in 1929 tot 4,1 miljoen in 1931, hetgeen de daling van de aanvoer via Rotterdam voor 81% verklaart.⁴⁵ De werkgelegenheid in de haven ging er scherp op achteruit, waardoor ook de activiteit in allerlei aanverwante bedrijfstakken als scheepsreparatie, Rijnvaart, banken, verzekeringskantoren en tussenhandel daalde.⁴⁶

Na de sterling-depreciatie kregen ook de havens een zware klap te verduren. Zowel het in- als het uitgaande tonnage op de Nieuwe Waterweg daalde in 1932 tot 80% van het al lage niveau in 1931 (tabel 5.2). Natuurlijk is het zo dat alle Westeuropese havens door de diepe depressie in de gebieden die hun achterland vormden hun verkeer achteruit zagen gaan. Op zich was dat al erg genoeg maar erger, want mogelijk structureler, was dat de havens aan de Nieuwe Waterweg hun aandeel in het totale verkeer zagen dalen. Voor de Westeuropese havens in het algemeen ging het verkeer er in 1932 met 16% op achteruit, voor de havens aan de Nieuwe Waterweg was die daling 20%. Het aandeel van de Nieuwe Waterweg in het havenverkeer in West-Europa (tabel 5.2), in 1929 nog 38%, was in 1931 al gedaald tot iets meer dan 36% en daalde in 1932 tot minder dan 35%.⁴⁷ De Nederlandse havens verloren hun marktaandeel vooral aan Antwerpen, dat van alles deed om zijn concurrentiepositie te verbeteren. Met steun van de stad werd er in Antwerpen, traditioneel een stukgoedhaven, druk geïnvesteerd in ertsoverslaginstallaties en andere outillage nodig om een stortgoedhaven op grote schaal te worden. Ertsvervoer stroomopwaarts leidde tot steenkolentransporten stroomafwaarts om de rijnaken optimaal te benutten.⁴⁸ Van de drie havens bij het ertsvervoer betrokken (Rotterdam, Emden en Antwerpen) verzorgde de Nederlandse haven in 1930 nog 73% van het transport, in 1931 was dat 68 en in 1932 nog slechts 60%, terwijl het aandeel van Antwerpen verdubbelde van 12 tot 24%.⁴⁹ Ondanks dat viel ook in de Belgische haven de hoeveelheid overgeslagen erts terug tot minder dan 60% van de hoeveelheid in 1930.⁵⁰ Voor steenkool gold iets soortgelijks. In 1930 nam Rotterdam nog 82% van de overslag (twee havens: Rotterdam, Antwerpen) voor zijn rekening, al in 1931 daalde dit percentage tot 76, in 1932 tot

71%.⁵¹ Rotterdam, traditioneel een stortgoedhaven, moest het in de concurrentiestrijd afleggen tegen Antwerpen, een stad die voor dit type transport altijd minder geoutilleerd was, maar die achterstand snel inhaalde. Begin 1933 zou Antwerpen zelfs een folder onder buitenlandse transporteurs verspreiden, met als titel: "Anvers, port de charbois et de minerai", waarin erop gewezen werd dat Antwerpen nu voor de overslag van stortgoed net zo goed was als Rotterdam, maar goedkoper.⁵²

Van het goederenvervoer van en naar zee dat bij Lobith de grens passeerde, ging in 1930 nog 55 en in 1932 nog slechts 47% via Rotterdam.⁵³ Alle cijfers wijzen hetzelfde uit: de Nederlandse havens konden de concurrentie niet aan. Hier was geen sprake van een achteruitgang van de concurrentiekracht ten gevolge het vasthouden aan de goudwaarde van de gulden, want alle bij het havenverkeer in deze regio betrokken landen hielden de goudwaarde van hun munt op peil. Het verloren gaan van de concurrentiekracht was de schuld van de overheid, die volkomen passief bleef ondanks alle activiteit van de Duitse en Belgische autoriteiten om hun havens te steunen.

De Belgen gaven steun aan hun haven door de Rijnvaartsubsidies, een blijvende druk op Nederland om een Moerdijkkanaal toe te staan⁵⁴, investeringen door de stad Antwerpen in havenoutillage en verlaging van de haven- en loodstarieven om de prijsontwikkeling bij te houden. De Duitse havens pasten hun tarieven ook aan en profiteerden bovendien van de Seehafenausnahmetarife van de Reichsbahn, een politiek die in april 1932 aanzienlijk werd uitgebreid.⁵⁵ Voor ertsen had dit tot gevolg dat Emden de positie die het in 1931 verloren had in 1932 kon herstellen en in 1933 aanzienlijk uitbreiden, waardoor in 1932 een kwart van het transport van de drie ertshavens in dit deel van Europa via de Duitse haven ging. In 1930 was dat aandeel nog slechts 15%.⁵⁶ In Nederland stond de overheid slechts verbaal achter haar havens. Al vanaf 1920 klaagde de Kamer van Koophandel van Rotterdam dat de gemeenteraad in die stad maar niet in wilde zien dat door het vasthouden aan hoge haventarieven terwijl die van de concurrentie daalden, Rotterdam zijn vooraanstaande positie aan het verliezen was.⁵⁷ Ook de Rijksoverheid, de aangewezen instantie om de stad te hulp te schieten als deze niet tot de broodnodige aanpassingen in staat was, bleef passief en de haven verliep vanaf 1930 langzaam, maar gestaag. In het Roergebied kreeg de Rotterdamse haven meer en meer de naam te duur te zijn omdat de benodigde tariefaanpassingen uitbleven.⁵⁸ Het enige dat Verschuur met een waarschuwing van die strekking van de consul te Duisburg deed, was een afschrift aan de gemeente Rotterdam sturen.⁵⁹ Samen met een omvangrijke correspondentie met de Kamer van Koophandel en diverse requesten van binnen- en buitenlandse reders, zal dit daar wel in een la verdwenen zijn.⁶⁰

In september 1932 deed de Kamer van Koophandel opnieuw een poging de gemeente over de streep te trekken, door een automatische koppeling van de Rotterdamse haventarieven aan die van Antwerpen voor te stellen. Voor een neerwaartse concurrentieslag met de tarieven hoefde de gemeente niet bang te zijn, want de burgemeester van Antwerpen, Van Cauwelaer, was, zo meende de Kamer, verstandig genoeg om in te zien dat zo'n slag voor beide havensteden slechts nadelig kon uitpakken.⁶¹ Het mocht alles geen baat hebben, de gemeente bleef bij haar politiek en had ook nauwelijks keus door het tekort van 6,3 miljoen gulden op haar begroting.⁶² Een helpende hand van het Rijk bleef uit. Het enige wat het Rijk voor de havens deed, was een punt aan de toch al overladen agenda voor handelspolitieke besprekingen met de Duitsers toevoegen, toen in april 1932 het gerucht ging dat de Duitsers voor invoer gemakkelijker deviezen ter beschikking stelden indien het transport via Duitse havens plaatsvond.⁶³

Het gerucht dat de Duitsers hun havens toen al via deviezencontrole bevoordeelden was overigens slechts zeer ten dele juist. Deviezen werden in deze periode de importeur nog ongeoormerkt ter beschikking gesteld. Deze kon ze naar eigen inzicht besteden. Om op hun deviezencontingent te besparen, zullen er importeurs geweest zijn die het vermeden deze aan tussenhandel- en transportkosten kwijt te raken en die daarom hun invoer regelden via de Duitse tussenhandel en de Duitse havens. Als discriminatie kan dit nauwelijks worden gekenmerkt. Het is nu eenmaal inherent aan een systeem van deviezencontrole dat handelaren die krap in hun deviezen zitten, hun vraag verleggen van geïmporteerde naar binnenlandse produkten en dat gold ook voor het dienstenverkeer.⁶⁴

De problemen in de havens waren een reflectie van de moeilijkheden van in- en doorvoer. De doorvoer via het entrepot-verkeer nam scherp af. De tijdelijke opslag van goederen uit Duitsland daalde van 122 naar 55 duizend ton, die uit België van 30 naar 19 duizend. Alleen de opslag uit Groot-Brittannië nam ten gevolge van de versterkte concurrentiepositie van dat land, die ook hier zijn invloed had, iets toe, van 46 naar 48 duizend ton.⁶⁵ Daalde zo de opslag in entrepot uit de drie omringende landen met een kleine 40%, de wederuitvoer uit de entrepots naar die landen steeg juist met 22% van 431 naar 526 duizend ton.⁶⁶ De voorraden in de vemen werden verkocht en daarna niet aangevuld, een duidelijk teken van de achteruitgang van de Nederlandse tussenhandel. Behalve door de algemene malaise zal dit ook veroorzaakt zijn door het verslechteren van de concurrentiepositie van de Nederlandse havens.

In 1933 wisten de havens aan de Nieuwe Waterweg hun aandeel in het vervoer te handhaven, hetgeen door de groei van het totale vervoer een niet onbelangrijke verbetering ten opzichte van 1932 betekende.

Wel deed Antwerpen het in 1933 en vooral 1934 stukken beter voor het type vervoer dat traditioneel meer het specialisme van die stad was, het stukgoed.⁶⁷ Stukgoedvervoer brengt veel loonkosten met zich en die waren in Antwerpen veel lager dan in de Nederlandse havens. Bovendien waren dit de produkten waarop de Belgische regering haar Rijnvaartpremies concentreerde. De opbloei in Duitsland maakte grote aan- en afvoer van respectievelijk erts en steenkool nodig. Een steeds hoger percentage van het vervoer over de Rijnmondhavens bestond uit deze twee produkten, waarvan de overslag in 1935 al twee maal groter was dan op het dieptepunt in 1932. Daarentegen daalde het vervoer van graan, fruit, koffie, minerale oliën, metaalwaren en machines alleen maar verder.⁶⁸ Behalve de concurrentie van de Duitse havens, gesteund door de Duitse overheid en de Reichsbahn, speelde voor granen en andere voedingswaren de Nederlandse landbouwcrisispolitiek een rol. De grote aanvoer van granen voor de eigen markt vormde steeds de basis van de internationale graanmarkt in Rotterdam, een basis die door de landbouwpolitiek werd aangetast.⁶⁹ Voor stukgoederen werd bovendien de concurrentie van Antwerpen steeds krachtiger. Rotterdam en de andere Rijnmondhavens werden zo eenzijdig op steenkool en erts georiënteerde stortgoedhavens die het goedkoopste en minst arbeidsintensieve deel van het transport verzorgden en zelfs voor dat transport nam de kracht van de concurrentie toe. Vanaf eind 1934 werd ook het vervoer over de Nederlandse havens van en naar Duitsland via de clearing verrekend. In paragraaf 5.4 wordt hierop teruggekomen.

5.3.2 *Het Rijnverkeer, 1929-1934*

De Rijnvaart van en naar Duitsland via Rotterdam was sinds het begin van de depressie in 1929 op haar retour. Het tonnage was in 1931 al met een derde gedaald van 32,7 tot 21,7 miljoen ton (tabel 5.3). Vooral het vervoer stroomopwaarts naar het steeds meer verarmende Duitsland had onder de depressie te lijden en daalde met bijna 45% van 17,8 tot 10,1 miljoen ton. Stroomafwaarts werd de tot de financiële crisis van 1931 beter op peil blijvende Duitse uitvoer getransporteerd. Dat vervoer daalde tot 1931 met niet meer dan 20%. Zo weerspiegelde zich in de Rijnvaart de ontwikkeling van de Duitse handelsbalans. In zoverre zette deze ontwikkeling zich ook in 1932 voort, dat ook in dat jaar het Rijnvervoer in overwegende mate bepaald werd door de Duitse handelsbalans, maar die kreeg het na de val van het pond vooral aan de uitvoerzijde zwaar te verduren. Voor de Rijnvaart (tabel 5.3) betekende dit, dat nu vooral het vervoer stroomafwaarts erop achteruit ging. Maar ook de Duitse invoer en daarmee het vervoer stroomopwaarts bleef fors dalen. Van beide verkeersstromen nam bovendien het concurrerende Antwerpen een steeds groter deel voor zijn rekening, het-

geen zich uitte in een dalend aandeel van het verkeer van en naar Duitsland over Rotterdam.

Tabel 5.3: *Rijn-zee-verkeer van en naar Duitsland via Rotterdam in mln. ton*

Jaar	Stroomopwaarts	Stroomafwaarts	Totaal
1929	17,8	14,9	32,7
1930	15,8	12,4	28,2
1931	10,1	11,5	21,7
1932	7,7	7,5	15,2
1933	8,3	8,0	16,4
1934	11,3	9,8	21,0
1935	10,9	11,2	22,1
1936	13,1	12,4	15,5

Bronnen: Kamer van Koophandel en Fabrieken Rotterdam: *Statistiek van Handel, Nijverheid en Verkeer*.

Al vanaf 1928 zat de Rijnvaart in de problemen ten gevolge van de conjuncturele inzinking in Duitsland.⁷⁰ De Rijnvloot was net als de koopvaardij na de oorlog te snel gegroeid. In beslag genomen Duitse aken waren door België en Frankrijk in gebruik genomen, terwijl de Duitse Rijnreders hun vloot herbouwden. Een deel van die herbouwde Duitse vloot was in Nederland gebouwd, door Nederlandse scheepshypotheekbanken gefinancierd, voer daarom onder Nederlandse vlag maar met een Duitse bemanning en een Duitse eigenaar. Juridisch en economisch was de nationaliteit van vele schepen verschillend, wat het moeilijk maakt precies te zeggen tot welk land zo'n aak hoorde. Toch is wel duidelijk dat de meeste rederijsschepen Duitse schepen waren, terwijl de meeste Nederlandse schepen eigendom waren van particuliere schippers. Vele grote verladers op de Rijn hadden institutionele banden met rederijen en maakten slechts van de diensten van particuliere schippers gebruik als de eigen reder de vrachten niet aankon. De Nederlandse schippers opereerden op een conjunctuur-gevoelige restmarkt en dat werd toen in 1928 de terugslag in de Duitse economie op de Rijn merkbaar werd, door dezen aan den lijve gevoeld.⁷¹

Kort na de financiële crisis van 1931 kwamen de problemen van de schippers in Den Haag ter sprake. De regering zag schippers die geen werk meer vonden als werklozen die door de gemeente waar hun schip zich op dat moment toevallig bevond moesten worden onderhouden of in de werkverschaffing worden ingezet. De gemeenteraad van Amsterdam achtte dit geen oplossing en nam een motie aan waarin B en W werden opgeroepen om er bij de regering op aan te dringen steunmaatregelen voor de schippers te nemen. De binnenvaartschippers wilden zelf een systeem van beurtbevrachting (i.e. evenredige vrachtverde-

ling) waarbij degene die zich het eerst op de schippersbeurs meldde als eerste recht had op een vracht. Van die volgorde mocht niet worden afgeweken en er golden minimumtarieven. Al in 1931 was er door de schippers in Rotterdam een Centraal Bevrachtingskantoor gesticht dat dit stelsel op vrijwillige basis invoerde, maar er waren vele schippers die deze regeling ontdoken. Bovendien bleven de reders geheel buiten schot. Bij de behandeling van de begroting van het ministerie van Justitie voor 1932 vroeg het CHU-kamerlid Mej. Katz, die ook bij het totstandkomen van de motie in de Amsterdamse gemeenteraad een rol gespeeld had, om een wettelijke regeling van de beurtbevrachting. Van de regeling zag zij naast een economisch nut als bijkomend voordeel dat het een einde zou maken aan de praktijk dat schippers hun zaken in de kroeg regelden.⁷² AR-woordvoerder Duynmaer van Twist zou enige weken later bij de behandeling van de begroting van het departement van Binnenlandse Zaken ook een systeem van evenredige vrachtverdeling bepleiten.⁷³ Voorlopig deed de regering echter weinig, hetgeen samenhang met de grote juridische problemen die evenredige vrachtverdeling zou opleveren op het belangrijkste binnenwater van Nederland, de Rijn en zijn vertakkingen. Op die rivier had Nederland zich te houden aan de Acte van Mannheim uit 1868, waarin bepaald werd dat de scheepvaart vrij en zonder vlagdiscriminatie kon plaatsvinden. Den Haag mocht er niet naar eigen inzicht regulerende maatregelen treffen.

Halverwege februari 1931 kwamen er alarmerende berichten binnen van de consul te Duisburg, Van Lith, die veel met Nederlandse schippers te maken had omdat het bij Duisburg gelegen Ruhrort de grootste Rijnhaven was. Door de lange wachttijden waarmee de particuliere schippers in Ruhrort steeds vaker geconfronteerd werden vóór ze een vracht kregen, kwamen er velen in de problemen. Zij waren gedwongen een beroep te doen op rijkssteun. In de Belgische steenkolencontingenteringsovereenkomst met Duitsland was een bepaling opgenomen, waarmee het Duitsland mogelijk gemaakt werd extra-contingenten te verdienen door het transport met Belgische schepen te verrichten. Voor Nederlandse schippers, maakte dit de situatie er in die tijd nog moeilijker op.⁷⁴ De vaart op Luik, een type transport dat met speciaal daartoe gebouwde Nederlandse schepen gebeurde, kwam stil te liggen. Het transport van Luik met één of andere Nederlandse bestemming gebeurde ook niet meer door Nederlandse schippers, omdat er geen Nederlandse schepen meer in de Belgische industriestad kwamen.⁷⁵ Naast de algemene malaise verscherpte zo de Belgische politiek de ellende voor de schippers in Ruhrort. Verschuur adviseerde de Rijnschippers zich te organiseren en schipper Bolieu te Duisburg richtte daarop een vereniging op die een vrijwillig bevrachtingskantoor in Ruhrort begon.⁷⁶ Ook hoopten deze schippers van de reders, die nooit met een be-

vrachtingskantoor mee zouden doen, gedaan te krijgen dat dezen geen lege schepen meer richting Ruhrort zouden zenden en van de Nederlandse regering dat zij het bedrijfsleven een wenk zou geven om met Nederlandse schepen te varen.⁷⁷ Al snel bleek dat één van de grootste bevrachters, het “Niederländische Frachtenkontor”, de Rijnreder van de Steenkolenhandelsvereniging, wel bereid was om geen lege schepen meer naar Ruhrort te zenden, maar niet bereid was volgens de beurtlijsten van het bevrachtingskantoor te bevrachten.⁷⁸ Schippers die al weken op een vracht wachtten, moesten hierdoor regelmatig toezien, hoe een net binnengelopen collega meteen weer bevracht werd. Bij dit soort gebeurtenissen konden de opgekropte emoties tot ontlading komen en regelmatig gebeurde het dat een schipper die al te snel weer werd bevracht door zijn collegae werd afgetuigd, dat zijn scheepspapieren werden verbrand en dat de te hulp geroepen Duitse politie werd uitgescholden.⁷⁹ Een dergelijke situatie kon al te gemakkelijk uit de hand lopen of tot ernstige conflicten met de door politieke spanning in het binnenland tot het uiterste gespannen Duitse autoriteiten leiden. Van Lith achtte het daarom beter wat stoom van de ketel te nemen, door met zowel de schippers als met de SHV een gesprek aan te gaan. Hij wist te bereiken dat de SHV toezegde de schippers die zich op een speciaal daartoe door haar reder op te stellen lijst lieten plaatsen, in volgorde te bevrachten.⁸⁰ Het samenwerkingsverband bleek weinig succesvol. Nog afgezien van kleinere particuliere steenkolenhandelaars die rijnamen leeg naar Duisburg bleven zenden, waren er vele schippers die weigerden om zich op de SHV-lijst in te schrijven. Zij zagen die lijst als bedreigend voor hun bevrachtingskantoor en daarmee hun organisatie. Een samenwerking tussen de lijst van dat kantoor en die van de SHV werd echter door de Utrechtse steenkolenhandelaar afgewezen.⁸¹

In deze periode, maart-april 1932, werden de problemen op de Rijn er steeds groter op. De vloot op de Benedenrijn zou volgens het Centraal Bureau voor de Rijn- en binnenvaart (een redersvereniging) zo'n 550.000, op de Rijn als geheel zo'n 800.000 ton te groot zijn om een rendabele exploitatie mogelijk te maken.⁸² Allerlei nieuwe Seehafenausnahmetarife van de Reichsbahn, die niet alleen het transport van Rotterdam naar Hamburg en Emden, maar hierdoor ook van Rijn naar spoor verlegden, maakten de situatie nog ernstiger. Op 1 mei 1932 waren al 805 Nederlandse Rijnschepen met een totaal tonnage van 626.000 opgelegd.⁸³ Alle partijen zagen in dat er iets gebeuren moest en zo konden de verenigingen van particuliere Rijnschippers en het Centraal Bureau, de redersclub, in mei gezamenlijk tot de oprichting van een commissie komen die tot taak kreeg een internationaal congres van belanghebbenden te organiseren.⁸⁴ Ook leek het er even op dat door de vrijwillige beurtbevrachting de vrachten verder op peil zou-

den blijven, maar net als alle andere internationaal opererende bedrijfstukken moesten ook bevrachters hun kosten zien aan te passen aan de gedaalde internationale prijzen. Een kunstmatig op peil gehouden Rijnvracht was daarmee in strijd.⁸⁵ De minimum vrachtprijsregeling die de particuliere schippers instelden, was voor de bevrachters aanleiding weer lege schepen naar Ruhrort te zenden en die buiten de lijsten om te bevrachten. Schippers die al tijden op een vracht wachtten en vaak met te weinig geld om de thuisreis te aanyaarden met hun hele gezin in Ruhrort vastzaten, gingen er nu weer dagelijks toe over andere schippers, die zich voor het karretje van de bevrachters lieten spannen, een stevig pak slaag te geven. Van Lith liet weten dat er nu echt iets moest gebeuren, want dat een hardhandig treffen tussen Nederlandse schippers en de Duitse politie niet denkbeeldig was.⁸⁶ Ook de schippers zelf vonden het tijd dat de regering ingreep en vroegen deze in een request de Duitslandvaart te ordenen en een minimum vrachtprijs in te stellen.⁸⁷ Consul Van Lith was het met de schippers eens en vroeg de minister druk op de bevrachters uit te oefenen, om ervoor te zorgen dat er geen lege schepen naar Ruhrort gingen zolang het gesprek tussen de belanghebbenden duurde. De vechtpartijen konden dan verder achterwege blijven.⁸⁸ De minister stuurde de reders inderdaad een verzoek om van het zenden van lege schepen af te zien en vanaf die tijd heeft de beurtlijst enige maanden behoorlijk gefunctioneerd.⁸⁹

In juli en augustus kwam het tot internationaal overleg tussen particuliere schippers en reders uit België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland.⁹⁰ Nederland, waar de particuliere schippers domineerden, kwam met het plan om een deel van de vloot met behulp van de regeringen op te leggen en de concurrentie verder te verminderen door het instellen van nacht- en zondagsrust.⁹¹ Voor de reders, in Duitsland dominant, waren deze plannen onaanvaardbaar. Deze maatschappijen kwamen een plan overeen waarbij een consortium gevormd werd, hetgeen betekende dat de particuliere schippers buitenspel kwamen te staan.⁹² Bij de indiening van de wet op de evenredige vrachtverdeling in november 1932, hadden de schippers de hoop dat hun problemen spoedig tot het verleden zouden behoren, maar al snel werd duidelijk dat de beoogde regulering om juridische redenen op de Rijn wel nooit zou worden ingevoerd.⁹³ De particuliere schippers begrepen dat de regering weinig meer voor hen kon doen en dat de reders hen lieten zakken. De SHV begon weer lege schepen naar Ruhrort te zenden met het doel, nu gebleken was dat de regering inzake het Rijnverkeer machteloos stond, de vrachtprijzen verder te drukken. De particuliere schippers in Ruhrort begrepen wat hun te doen stond. Wel stuurde schipper Duinkerken, die de leiding van de schippers in Ruhrort in handen had genomen, minister Verschuur nog een brief waarin deze werd opgeroepen alles in het werk te stellen om de SHV tot een andere politiek te be-

wegen, maar veel vertrouwen leek Duinkerken niet meer in Den Haag te stellen.⁹⁴ In een manifest richtte hij zich samen met zijn collega Goedhart tot zijn vakbroeders. In dit geschrift, dat als kop meekreeg, "Rijnschippers! Helpt U zelve!", wezen ze de plannen van de reders en verdere samenwerking met dezen af en riepen ze op tot organisatie en eenheid, opdat men zichzelf aan goede vrachtkantoren zou kunnen helpen.⁹⁵

Met het eenzijdiger worden van de lading, steeds meer erts en steenkool, veelal bestemd voor of komende van bedrijven met een eigen Rijnvloot, werd het marktaandeel voor de particuliere schipper steeds krapper. Vlagdiscriminatie van België, niet alleen bij het betalen van de Rijnvaartpremies, maar ook bij leveranties ten behoeve van de overheid of in geval het ging om gecontingenteerde waren, maakte de positie van de Nederlandse Rijnschipper er extra moeilijk op.⁹⁶ Korte tijd later kwam er met de Nazi's in Duitsland een regime aan de macht dat immer mogelijkheden zag om zich onder internationale rechtsregels uit te draaien (en anders die regels opzij schoof). In de eerste maanden van 1933 leek het erop dat de nationaal-socialisten het Rijnverkeer meteen zouden ordenen. De organisatie die uit de actie van Goedhart en Duinkerken voortspoot, zou in samenwerking met consul Van Lith handig op die politiek proberen in te spelen. Al snel was er een principe-overeenkomst tussen Nederlandse en Duitse schippers en reders, waarin besloten werd om de schepen lager af te ijken en zondags- en nachtrust in te stellen, waar Hitler persoonlijk voorstander van zou zijn.⁹⁷ De Nederlandse schippers en het ministerie van Economische Zaken voelden eigenlijk niets voor afijken. Gegeven het grote overschot aan laadruimte zou met zo'n 40-50% moeten worden afgeijkt en dan was het maar de vraag of de vrachtprijzen zoveel omhoog zouden gaan dat de kosten eruit zouden komen. Lukte dit dan bestond weer het gevaar dat daarmee het spoor en de Duitse havens in concurrentiekracht enorm versterkt werden ten koste van Rijn en Rijnmondhavens.⁹⁸ Men gokte erop dat ook Berlijn er in verband met de kosten niets voor zou voelen en dat bleek goed gegokt.

De Duitsers begonnen hun Rijnschippers te organiseren, waarbij ze de oude Duitse schippersorganisatie "Jus et Justitiae" (J&J) als uitgangspunt namen. Deze genazificeerde organisatie kwam met de Nederlandse schippersbonden, de R.K. Schippersbond St Nicolaas, de Algemeene Rijnschippersbond en de Internationale Schippersvereniging – de laatste was een door de Duitsers opgezette nationaal-socialistische mantelorganisatie⁹⁹ – overeen, dat in Ruhrort en in Rotterdam "Meldestellen" georganiseerd zouden worden, een soort vrijwillige schippersbeurzen.¹⁰⁰ Natuurlijk was die vrijwilligheid in Ruhrort ver te zoeken, maar in verband met de status van de Rijn als internationaal vaarwater moest de schijn worden opgehouden.

In de eerste maanden dat de Nazi's aan de macht waren, werd er door belanghebbenden steeds op aangedrongen dat het principe "Duits goed in Duitse schepen" zou worden doorgevoerd. Voor zover het de Rijn betrof wilden de autoriteiten er niet aan in verband met de goede verstandhouding met Nederland, maar de achterban van "Jus et Justitiae" bleef erop hameren. Ook binnen diverse Nazi-organisaties, o.a. de Gestapo, leefde deze gedachte, maar de Duitse autoriteiten in Duisburg gooiden schippers die deze leus aanhieven in de gevangenis.¹⁰¹ In verband met die oppositie en wellicht ook in verband met het feit dat men liever niet al te grote verplichtingen aanging, vonden de Duitsers het beter voorlopig geen formele gelijkheid tussen Nederlandse en Duitse schippers vast te leggen. De situatie in Ruhrort zou blijven zoals ze was, met twee lijsten, waarbij de Nederlandse lijst een langere wachttijd opleverde dan de Duitse. Door die langere wachttijden waren de laatste maanden de emoties onder Nederlandse schippers juist hoog opgelopen.¹⁰² Nu parafeerden de besturen van de Nederlandse bonden een overeenkomst met J & J waarin de situatie wel op den duur zou worden gelijkgetrokken, maar de ongelijkheid voorlopig gehandhaafd bleef.¹⁰³ De voorzitter van de katholieke bond, rector Kerkvliet, zag meteen na het sluiten van de overeenkomst in dat hij op de foute weg was. Hij pleitte daarom tegen de overeenkomst waar zijn eigen handtekening onder stond. Op de ledenvergadering van St Nicolaas en de Algemeene Rijnschippersbond werd het accoord dan ook verworpen. Verdere samenwerking tussen de Duitsers en de katholieke bond was daarna onmogelijk.¹⁰⁴ Ook Van Lith was woedend op Kerkvliet. Hij was graag bereid zich voor de schippers de benen uit het lijf te lopen, maar dan moesten ze wel doen wat hij goed voor ze achtte. Niet zonder jaloezie schreef hij over de eensgezindheid aan Duitse kant, die tot stand kon komen door een paar oproerkraaiers enige dagen achter slot en grendel te zetten. In een brief van 23 oktober 1933 bepleitte hij dat het ministerie van Economische Zaken druk op de weerbarstige bonden zou zetten.¹⁰⁵

De door de Duitsers gecontroleerde Internationale Schippersvereniging zette ondanks de weigering van de andere bonden, de uitvoering van het accoord met J & J voort en richtte in november in Rotterdam een beurtlijst op, maar de leden van de katholieke en algemene bond ontweken de lijst.¹⁰⁶ Om wraak te nemen werden de Nederlanders die zich in Rotterdam niet hadden ingeschreven, in Ruhrort niet alleen later bevracht dan Duitse schippers, maar ook later dan hun Nederlandse collega's die dat wel hadden gedaan.¹⁰⁷ Zo ontaardde het conflict. De algemene en de katholieke bond beklaagden zich in januari 1934 bij Colijn over de discriminatie tegen hun leden en over "Nazi-terreur" op de Rotterdamse beurs.¹⁰⁸ Verschuur, toen nog minister van Economische Zaken, antwoordde dat hij beide lijsten als puur particuliere on-

dernemingen beschouwde, ze daarom niet in strijd konden zijn met de Mannheimer Acte en er daarom niets aan de hand was. Zeker voor de beurs in Ruhrort, die door de genazificeerde organisatie "Jus et Justitiae" was opgezet, was het privaatrechtelijke karakter een farce. Verschuurs standpunt was dan ook wel erg formalistisch.¹⁰⁹

Inlichtingen won Den Haag slechts in bij Van Lith en die achttien Kerkvliet en de zijnen de spelbrekers. Hij had met Goedhart en Duinkerken en in nauwe samenwerking met de Duitse autoriteiten de hele vrachtenmarkt op de Benedenrijn willen reguleren. Als beloning voor de goede samenwerking hoopte hij dan op gelijkberechtiging in Ruhrort. Naar de mening van Van Lith moest Kerkvliet, die woordbreuk had gepleegd, er maar uitgegooid worden, want van samenwerking tussen deze en de Duitse autoriteiten kon nooit meer iets komen. Nederland moest zorgen voor één Rijnschippersorganisatie die als tegenhanger van de Duitse bond dienst kon doen.¹¹⁰ Den Haag was de situatie ondertussen niet duidelijk en stuurde ambtenaar De Hoo er op uit om te onderzoeken wat er aan de hand was. Voor zijn rapport raadpleegde deze Van Lith, Goedhart, Duinkerken en de Duitse autoriteiten.¹¹¹ De uitkomst stond daarmee vast. Er moesten onderhandelingen met de Duitsers geopend worden om te komen tot één beurtlijst in Ruhrort en één in Rotterdam, hetgeen wel zou lukken, mits de Nederlanders erin zouden slagen de particuliere schippers in één organisatie te pressen. Ook de onderhandelingen met de reders zouden er dan beter voor komen te staan. Om die onderhandelingen te vergemakkelijken zouden Rijkswaterstaat, de SHV en diverse overheidslichamen ten minste een deel van hun lading via de Meldestellen in Rotterdam en Ruhrort moeten laten verlopen.¹¹² De SHV liet al direct weten hier niets voor te voelen, en daarmee viel het belangrijkste transport af.¹¹³ Om een oplossing te zoeken werd De Hoo er opnieuw op uitgestuurd, nu met steun van Dr. Kröller, één van de Nederlandse Rijnvaartcommissarissen.¹¹⁴ Opnieuw stuitte dezen op het probleem dat de Duitsers gelijkberechtiging in Ruhrort weigerden, tenzij de SHV een deel van haar lading aan particuliere schippers afstond.¹¹⁵ De achterstelling in Ruhrort werd ondertussen steeds groter, hetgeen voor een aantal Nederlandse Rijnschippers zelfs aanleiding was de Duitse nationaliteit aan te vragen.¹¹⁶ Pas na lang onderhandelen slaagden Kröller en De Hoo erin de Nederlandse Rijnschippersbonden op één lijn te krijgen. Toen kon ook een overeenkomst met de Duitsers worden aangegaan. In oktober 1934 kwam zo de overeenkomst van Boppard tot stand, waarin werd afgesproken dat er een Nederlandsche Particuliere Rijnvaart Centrale zou komen, een samenwerkingsverband van de bonden, dat de "Meldestelle" in Rotterdam zou gaan beheren.¹¹⁷ De samenwerking verliep moeizaam. Allerlei problemen kwamen op de Rijnschippers af. Zo ontstonden er financiële problemen voor vele

schippers door de achterstand in de clearing, waarvan ook zij hun gelden moesten ontvangen en voerde België extra Rijnvaartpremies in voor transport onder eigen vlag.¹¹⁸ De totstandkoming van de centrale had bovendien nog heel wat voeten in de aarde. Het duurde tot 18 maart 1935 vóór alles rond was.¹¹⁹

De deviezenproblemen aan Duitse kant begonnen in deze periode een grote rol te spelen. Net als voor de goederenhandel was het Sonderkonto gunstig voor het dienstenverkeer. Niet dat die diensten op zich via het Konto verrekend werden, maar de extra Duitse invoer uit of via Nederland bracht ook voor het dienstenverkeer extra werk met zich mee. Voor de verrichte diensten lieten de havens zich betalen vóór het schip kon vertrekken en wisten ook de reders van de koopvaardij hun gelden wel los te krijgen, maar de Rijnschippers werden vanaf de lente van 1934 in een groeiend aantal gevallen eenvoudig niet betaald, omdat hun Duitse opdrachtgevers de benodigde deviezen niet bijeen konden krijgen. Bij de opheffing van het Sonderkonto werden deze en dit soort vorderingen toegevoegd aan de achterstanden op dit Konto en vormden daarna een deel van de tot 100 miljoen RM opgelopen achterstallige handelsvordering.

5.4 Doorvoer naar Duitsland en de Duitse betalingsproblematiek

Bij het instellen van clearing kwam ook een aantal diensten onder deze betalingsregeling te vallen, maar dat gold zeker niet voor alle diensten. Hirschfeld had de transitohandel er buiten gehouden, maar het was wel toegestaan de transitokosten via die weg te verrekenen. Verder konden Rijn- en binnenvaartvrachten, zeevrachten voor zover deze op direct vervoer naar Duitsland betrekking hadden en de saldi van PTT en spoorwegen via de clearing verrekend worden. Er buiten vielen bank- en verzekeringsdiensten.¹²⁰ Voor de goederenexport werden elk kwartaal betalingscontingenten vastgesteld, maar voor het dienstenverkeer kon Duitsland van Nederland afnemen zoveel het wilde. Aan Duitsland was de keuze of het zoveel mogelijk van het strikt ingedeelde Nederlandse goederenpakket wilde afnemen, of dat het diensten nam. Naarmate Duitsland meer clearingplichtige diensten van Nederland betrok, moesten de betalingscontingenten voor de goedereninvoer uit Nederland lager worden vastgesteld.

Als we een schatting maken van de stortingen in Duitsland ten behoeve van de dienstenleveranciers uit Nederland, dan krijgen we een beeld als in tabel 5.4 kolom 1. In deze reeks is een duidelijk stijgende tendens te ontdekken, een tendens die tegengesteld is aan de totale stortingen (kolom 3). Een steeds groter deel van de ruimte in de clearing

werd voor diensten, vooral zeevrachten, Rijnvaart- en transitokosten, gebruikt (kolom 5). Die stijgende tendens in de dienstenexport naar Duitsland hing samen met de gunstige conjunctuur daar. Altijd was een gunstige conjunctuur in Duitsland al goed geweest voor de Nederlandse doorvoer, de havens en de Rijnvaart. De aan- en afvoer van het Roergebied kon niet om de Nederlandse Rijnhavens heen indien er daar een echte hoogconjunctuur heerste, gegeven de beperkte capaciteit van de Duitse havens en van Antwerpen.

Tabel 5.4: *Schatting van de stortingen in Duitsland ten behoeve van diensten en de totaalcijfers. Werkelijke totale stortingen en de afwijking ten opzichte van de schatting in miljoenen guldens en procenten*¹²¹

Periode	1. Stortingen voor dien- sten geschat	2. Totale stortingen geschat	3. Totale stortingen werkelijk	4. Afwijking tussen 3 en 4 in %	5. Diensten in % van de totale stortingen
1935					
1e kwrt	6,9	47,6	46,2	3,0	14,9
2e kwrt	6,4	46,8	46,9	0,2	13,6
3e kwrt	7,1	47,2	47,0	0,4	15,1
4e kwrt	7,3	44,8	43,1	3,9	16,9
<u>1935</u>	<u>27,7</u>	<u>186,4</u>	<u>183,2</u>	<u>1,7</u>	<u>15,1</u>
1936					
1e kwrt	8,5	44,6	44,0	1,4	19,3
2e kwrt	7,5	41,8	42,0	0,5	17,9
3e kwrt	9,1	43,3	41,7	3,8	21,8
4e kwrt	10,7	44,4	43,0	3,3	24,9
<u>1936</u>	<u>35,8</u>	<u>174,1</u>	<u>170,7</u>	<u>2,0</u>	<u>21,0</u>

Bronnen: Archief NCI doos H1 en H2: Kwartaal- en Jaarverslagen 1934, 1935 en 1936; Eigen berekeningen.

Voor de Duitsers was ruimte in de clearing met Nederland kostbaar, bijna zo kostbaar als vrije deviezen. Men kon er waardevolle en noodzakelijke voedingsmiddelen, grondstoffen en een aantal belangrijke industrieproducten voor krijgen. Voor de clearing met België gold hetzelfde. De concurrentie tussen Nederland en België was daarom vooral prijsconcurrentie als het om het dienstenverkeer ging. Voor de concurrentie met de Duitse havens en binnenlandse transportmiddelen gold dat niet. Hier speelden de capaciteitsproblemen van de Reichsbahn, van de havens op zich en – zeker niet in de laatste plaats – de belangen

die Duitsers bij het Rijnverkeer hadden een rol. Burgemeester Krogmann van Hamburg en de Reichsbahn zouden Schacht in 1936 bestoken met een uit 1933 daterend rapport, waarin na enige rekenkundige hoogstandjes, geconcludeerd werd dat het vervoer over België en Nederland Duitsland jaarlijks 90 miljoen RM aan deviezen kostte. De steeds in deviezennood verkerende Schacht liet daarop onderzoeken of het mogelijk was het verkeer naar de Duitse havens te verleggen en of er zo deviezen bespaard konden worden.¹²² Om dit gevaar af te wentelen stelde de Reichsverkehrsgruppe Binnenschiffahrt een nota op, waarin eveneens met ingenieuze rekenkundige constructies werd aangetoond dat het transport via de Rijnhavens niet alleen goedkoper was, maar dat Duitsland er bovendien zo'n 12 miljoen RM per jaar aan deviezen aan overhield.¹²³ Dat het niet tot een grootse verplaatsing van het transport naar de Duitse havens gekomen is, had slechts te maken met het feit dat geen haven dan Rotterdam de capaciteit had om indien de economie in Duitsland een hoogconjunctuur benaderde, de overslag van bulkgoederen te verzorgen.¹²⁴ De Duitse havens konden dit bulkvervoer niet aan, maar waren niettemin gevaarlijke concurrenten. Steeds weer werden om deviezen te besparen en de clearingruimte te ontzien nieuwe Seehafenausnahmetarife ingevoerd.¹²⁵ Voor producten als fruit, granen en stukgoederen werd de Duitse concurrentie gevaarlijk. Per 1 oktober 1934 werd er ten gunste van de haven van Emden een verlaagd spoorwegtarief voor ijzer- en mangaanerts ingevoerd, producten die voor Rotterdam de kern van zijn overslagfunctie betekenden.¹²⁶ Op deze manier werd dit transport voor de Nederlandse haven afgeroomd, maar op korte termijn was het geen bedreiging. Noch de haven van Emden, noch de Reichsbahn bezat de capaciteit om dit vervoer aan Rotterdam te onttrekken. Op langere termijn leken plannen om Duitsland met kanalen te doorkruisen bedreigend, maar zover is het nooit gekomen. Tegen de Duitse concurrentie om deviezenteknische redenen en tegen de bevoordeling van de Duitse havens stonden de Nederlandse havens en de Nederlandse regering machteloos. In verband met het gebrek aan internationale betaalmiddelen was Duitsland net als voor grondstoffen en voor diensten gedwongen zichzelf zoveel mogelijk te redden. Daar was geen kruid tegen gewassen.

Niettemin groeide het verkeer in de Nederlandse havens met de Duitse conjunctuur. Al in 1934 nam het Rijnverkeer van en naar Duitsland over Rotterdam toe met ruim een kwart.¹²⁷ In 1935 stagneerde het verkeer. Ten dele zal dit gekomen zijn door de stabilisatie van de Duitse handel in dat jaar, maar terwijl de handel in geldeenheden stabiliseerde groeide de handel in tonnen, wat door het groeiend belang van steenkool en erts te verklaren valt. De Belgische devaluatie voorkwam dat de Nederlandse havens daarvan profiteerden. Terwijl het totale transport

in 1935 over Rotterdam stagneerde, verschoof het belang ten gunste van het vervoer stroomafwaarts, waarin een reflectie van het herstel van het evenwicht op de Duitse handelsbalans te zien valt. In 1936 steeg het vervoer via Rotterdam over de Rijn van en naar Duitsland weer en wel met 15%. De conjunctuur in Duitsland werd steeds beter. Op sommige markten was zelfs sprake van oververhitting. De Duitse autoriteiten zagen hierdoor geen andere mogelijkheid dan een groeiend deel van de clearingruimte te gebruiken voor het betalen van Nederlandse transportkosten. In 1936 stegen de uitbetalingen voor zeevrachten met 140% en die voor Rijnvrachten, transitokosten en zeevrachten tezamen met 70%.¹²⁸

Ondanks het feit dat Duitsland op het moment dat zijn economie op topcapaciteit draaide wel van Nederlandse transportfaciliteiten gebruik moest maken, was er wel degelijk concurrentie. De concurrentie van de Duitse havens was irritant, maar zowel de Nederlandse ondernemers als de regering stonden er machteloos tegen. Zolang de kanalenplannen niet geconcretiseerd waren, kon die concurrentie geen echte bedreiging zijn. Anders lag dit voor Antwerpen.

5.4.1 De zeehavens, 1935-1936

De toeneming van het vervoer in 1933 en 1934 bestond uit erts, hout en steenkool, kortom uit stortgoed waar de Nederlandse havens traditioneel het beste voor waren uitgerust.¹²⁹ Dat die Nederlandse havens in 1934 iets van het sinds 1929 verloren marktaandeel wisten terug te winnen, lijkt daarom mooier dan het was. Praktisch al het extra vervoer was stortgoed, terwijl de Nederlandse havens steeds meer van hun toch al magere stukgoedsector aan Antwerpen verloren zagen gaan ten gevolge van de Rijnvaartpremies. Vanaf 1934 deed België allerlei pogingen om ook een deel van het steenkolen- en ertsvervoer naar het zuiden af te leiden door het instellen van nieuwe Rijnvaartpremies. Om de binnenscheepvaart van dit premiestelsel te laten profiteren, werd bovendien een hogere premie vastgesteld voor transport over de Rijn met onder Belgische vlag varende aken.¹³⁰

In Rotterdam begon men zich steeds ongemakkelijker te voelen. De havenactiviteit nam toe, maar dat betrof slechts erts en steenkool, terwijl de interessante transporten steeds meer via Antwerpen gingen voor zover de Duitsers die niet naar hun eigen havens dirigerden.¹³¹ In de tweede helft van 1934 kwam in Antwerpen een grote, met overheidssteun opgezette overslaginstallatie voor ertsen gereed en de Belgische regering stond prompt een extra premie toe om ervoor te zorgen dat er voor deze installatie ook werk kwam.¹³² Om in de concurrentieslag overeind te blijven begon Rotterdam allerlei maatregelen te overwegen. Om te beginnen werden in 1934 de haventarieven verlaagd, met als voornaamste gevolg dat Schiedam niet langer in staat

was de concurrentie tegen de grote buur vol te houden.¹³³ B en W van de Maasstad bepleitten bij de regering het instellen van Rijnvaartpremies van gelijke hoogte als de Belgische, maar Den Haag voelde daar niets voor.¹³⁴ Voor belangrijke produkten, erts, steenkool en hout, was de absolute omvang van de overslag in Rotterdam vele malen groter dan die in Antwerpen, zodat indien de Belgen een premie-race zouden beginnen, de Nederlandse schatkist op bedenkelijke wijze belast zou worden.¹³⁵

Ondertussen werd de situatie er niet beter op. Met het verdwijnen van de stukgoedsector werd het voor de lijnvaart die van het vervoer van dit soort goederen afhankelijk was, steeds minder interessant Rotterdam aan te doen. Diverse rederijen verlegden hun vaarschema's naar Antwerpen waardoor het gevaar ontstond dat er een neerwaartse spiraal zou ontstaan. De liners gingen niet meer naar Rotterdam omdat daar zo weinig stukgoed voor transport werd aangeboden en de transporteurs stuurden geen stukgoed meer naar Rotterdam omdat er toch geen liners meer kwamen. Begin 1935 leek ook in de stortgoedsector Rotterdam de slag te verliezen. De lonen in Antwerpen waren veel lager, de outillage in die stad was modern en de Rijnvaartpremies maakten de extra transportkosten naar Duitsland meer dan goed. Zelfs Krupp, het Duitse staalbedrijf met eigen ertsoverslaginstallaties in Rotterdam, overwoog voortaan Antwerpen als aanvoerhaven te nemen.¹³⁶ Als klap op de vuurpijl kwam op 28 maart de devaluatie van de frank. D.G. van Beuningen, één van de meest vooraanstaande Rotterdamse ondernemers, waarschuwde enige dagen later dat indien er niet spoedig maatregelen zouden worden genomen, de toch al te dure Rijnmondhavens door de Belgische devaluatie de genadeklap zouden krijgen.¹³⁷ Volgens B en W van Rotterdam was het verschil in kosten tussen Rotterdam en Antwerpen nu 40%.¹³⁸ De stad was bereid haar haventarieven te verlagen met 28%, maar was daar zonder rijkssteun niet toe in staat. Daarom vroeg het gemeentebestuur steun voor zijn haven ten bedrage van 7 miljoen gulden. Bovendien werd de instelling van Rijnvaartpremies geëist. Door de instelling van zulke premies zouden de Belgen tot onderhandelingen gedwongen moeten worden, waarna er wel een regeling zou komen. Geen van beide havensteden had er belang bij elkaar op leven en dood te beconcurreren. Ten slotte eiste de stad van de regering een verlaging van de loodsgelden.¹³⁹

Er werd een uitgebreide lobby opgezet om de regering tot medewerking te bewegen. De Kamer van Koophandel van Rotterdam eiste soortgelijke maatregelen als B en W, de Rotterdamse pers sloot zich hierbij aan en de Rotterdamse economen gaven in hun blad "Economisch-Statistische Berichten" een lobbyïst gelegenheid al de argumenten nog eens op een rijtje te zetten, maar de regering voelde niets voor de Rotterdamse plannen.¹⁴⁰ Den Haag vond dat de begrotingsproble-

men die zouden ontstaan door een verlaging van de haventarieven door Rotterdam zelf maar moesten worden opgelost. Het risico van Rijnvaartpremies dorst men nog steeds niet aan. Begin november, meer dan een half jaar na de Belgische devaluatie, kwam de Economische Raad met het advies om aan de eisen van de stad tegemoet te komen, maar Colijn was tegen elke steun.¹⁴¹ Volgens sommigen voelde hij er niets voor een stad te steunen die bestuurd werd door een SDAP-college.¹⁴² Als aanvullend advies raadde de Economische Raad aan om, indien men de financiële risico's van Rijnvaartpremies toch onaanvaardbaar achtte, alleen dat transport te subsidiëren waardoor België het meest getroffen zou worden, namelijk het stukgoederenvervoer. Volgens de Raad zou dit zo'n f 400.000,- kosten en voor het tienvoudige werk opleveren.¹⁴³ Ook minister van Economische Zaken Gelissen was voorstander van deze plannen, maar deze was de man niet om iets tegen de zin van Colijn door te zetten.¹⁴⁴ Zo kwam het dat er in 1935 behalve een verlaging van de loodsgelden, niets gebeurde om de Nederlandse havens tegen de versterkte concurrentie overeind te houden.¹⁴⁵

In mei 1936 meende Van Beuningen dat de kosten voor de havenondernemers in Rotterdam 106% hoger waren dan die kosten in Antwerpen. Dit viel niet te compenseren door verlies te nemen.¹⁴⁶ De concurrentieslag met Antwerpen werd op alle fronten verloren en behalve voor erts en steenkool ging het transport in de Rijnmond er voor elk produkt op achteruit. Maar ook voor erts nam het aandeel van Antwerpen in het totale transport toe van 5 tot 10%.¹⁴⁷ Slechts het feit dat de snel groeiende capaciteit van Antwerpen nog altijd beperkt was, voorkwam een absolute achteruitgang in Rotterdam in dit jaar. Van groot belang was daarbij het extra-transport naar Italië. Naar aanleiding van de Italiaanse inval in Ethiopië had de Volkenbond een boycot tegen dat land afgekondigd. Duitsland was graag bereid Italië de goederen te leveren die het elders niet kon krijgen. Er kwamen enorme transporten van Duitse steenkool naar Italië op gang die via de Nederlandse havens werden afgewikkeld.¹⁴⁸ Van Beuningen vroeg opnieuw om subsidie van het Rijk van 6 miljoen gulden voor de haven. Hij meende dat dit absolute noodzaak was, tenzij er gedevalueerd werd. De gouden standaard had in Rotterdam afgedaan. Zo goed als elke ondernemer wilde een devaluatie.¹⁴⁹ Ondertussen werd de kracht van de Rotterdamse lobby zodanig dat de regering in het najaar van 1935 een commissie instelde om opnieuw de kwestie van de Rijnvaartpremies te onderzoeken.¹⁵⁰ De conclusie van die commissie was gelijk aan de opinie van de regering, namelijk dat zulke premies een te groot risico waren, maar wel werd geadviseerd rijkssteun te geven bij het verlagen van de haventarieven.¹⁵¹ Mede onder druk van de publieke opinie, die er steeds sterker aan twijfelde of het wel juist was dat de regering maar passief toezag

hoe België met overheidssteun Rotterdam stuk concurreerde waardoor al een derde van de Rotterdamse havenarbeiders werkloos rondliep, ging men nu tot steun aan de haven over.¹⁵² Eindelijk, meer dan een jaar na de Belgische devaluatie kreeg Rotterdam, en na een wenk van de Koningin ook Amsterdam, steun van de Rijksoverheid om te proberen haar concurrentiekracht te herstellen door tariefverlaging.¹⁵³ Maar volgens de directie van één van de bedrijven in de haven was zo'n tariefverlaging maar nauwelijks interessant. De loonkosten bleven twee keer zo hoog als die in Antwerpen.

“De verdediging van de tegenwoordige goudwaarde van den gulden en het verzet tegen de aanpassing, is in Rotterdam dan ook op de meest crue wijze afgewenteld op de werklozen.”

Aldus een opvatting uit werkgevershoek.¹⁵⁴ De Duitse consul te Rotterdam zag in de veel te late aanpassing van de haventarieven een naar buiten toe nauwelijks bedekt bankroet van de Nederlandse havenpolitiek.¹⁵⁵ Ook hij meende dat Antwerpen in het voordeel bleef en dat de verlaging van de tarieven geen beslissende stap kon zijn voor het herstel van de Rotterdamse concurrentiepositie. Zelfs indien de stakers in Antwerpen volledig hun zin zouden krijgen, zou Antwerpen goedkoper blijven dan Rotterdam, aldus de consul.¹⁵⁶

De staking in Antwerpen brak op hetzelfde moment uit, als de tariefverlaging in Rotterdam tot stand kwam. Deze wilde actie heeft iedereen verrast. Zij brak uit nadat het dagblad “de Dag” naar aanleiding van een al weer bijgelegd arbeidsconflict op een schip in de haven, met een sensationele opening over een staking kwam. De eisen waren een loonsverhoging met 28% en verbetering van de arbeidsomstandigheden. Er gingen geruchten dat Nederland er de hand in had omdat het onduidelijk was wie de organisator van de staking was. Het blad “de Dag”, dat aan de wieg van de staking stond, werd er van verdacht door vreemde regeringen gesubsidieerd te worden. De Antwerpse schepen Baelde sprak van een “Hollandsche manoeuvre”.¹⁵⁷ Om meer dan geruchten ging het hier niet. Er is geen enkele aanwijzing voor zo'n Nederlandse invloed. Men kan zich Colijn ook moeilijk in de rol van stakingsleider voorstellen, zelfs niet in het buitenland. Antwerpen, de stad die zich graag presenteerde en presenteert als de Kampioen van Vlaanderen, keek in feite net als de rest van België steeds met een half oog naar Frankrijk. Daar waren sinds de verkiezingsoverwinning van het Volksfront op 26 april links en rechts stakingen uitgebroken. De Antwerpse havenstaking was een eerste teken dat die stakingsgolf naar België oversloeg.¹⁵⁸ Ondertussen kwam het Nederland mooi uit. De staking duurde een volle maand en gaf Rotterdam de kans een deel van zijn positie te herwinnen. Kort erop werd de gouden standaard verla-

ten, wat de concurrentiekracht van Rotterdam zo goed als volledig herstelde. Natuurlijk bleven de Rijnvaartpremies een probleem, maar daar viel na de depreciatie van de gulden en met de steeds meer naar een hoogconjunctuur neigende Duitse economie, wel mee te leven. In 1936 herwonnen de Nederlandse Rijnmondhavens een deel van hun positie, niet alleen ten opzichte van Antwerpen, maar zelfs ten opzichte van Hamburg. Massavervoer op een schaal als nodig gedurende een Duitse hoogconjunctuur, kon slechts via Rotterdam.

De Nederlandse regering heeft lang volstrekt passief toegezien hoe de havens, toch een traditionele en vitale bron van welvaart, uit de markt geconcentreerd werden door de steun van vreemde mogendheden aan hun havens. Zelfs een gesprek met de Belgen over de Rijnvaartpremies is er niet geweest omdat Den Haag bang was de kanalenkwestie weer op te rakelen. Toen er uiteindelijk wat steun kwam, bleek de Nederlandse regering niet meer dan 7 miljoen gulden over te hebben voor deze levensvatbare tak van de economie, die vooral door oneigenlijke concurrentie en door de monetaire politiek in de problemen zat. De steun aan de in veel gevallen nauwelijks levensvatbare landbouw bedroeg dertig maal zoveel.

5.4.2 De Rijnvaart, 1935-1936

De problemen op de Rijn leken met het onder druk van de Duitse regering tot stand gekomen systeem van Meldestellen min of meer opgelost. De reders waren daar weinig gelukkig mee en de Nederlanders onder hen boycotten de beurtlijsten indien ze tijdelijk extra scheepsruimte nodig hadden. Vanaf de tweede helft van 1935 begonnen ook de Duitse reders transport aan de particuliere schippers te onttrekken. Dag en nacht werd er door de rederijsschepen gevaren, terwijl de wachttijden in Ruhrort opliepen tot een maand en meer.¹⁵⁹ De actie van de Nederlandse reders moet als een harde, maar normale concurrentieslag beschouwd worden. De Duitse actie was politiek geïnspireerd, want in januari 1936 verklaarden de Duitse reders zich bereid een goed deel van de in de voorafgaande maanden aan de beurs onttrokken lading weer aan de particuliere schippers te gunnen, mits dat slechts aan Duitse schippers ten goede zou komen. Het ging bij deze geste om ruim twee miljoen ton.¹⁶⁰ Zo kon het ideaal van de nationaal-socialisten, Duits goed in Duitse schepen, bereikt worden via een privaatrechtelijk ogende overeenkomst.¹⁶¹

Van Lith had door dat hij bedrogen was toen vanaf 1 februari 1936 steeds meer voor Duitse bedrijven bestemde lading in Rotterdam niet slechts aan de beurs onttrokken werd, maar ook expliciet aan Duitse schippers werd toegewezen.¹⁶² Het gezag van de Nederlandsche Rijnvaart Centrale, vanaf het begin een monsterverbond, was spoedig on-

dermijnd. De Centrale probeerde haar gezicht te redden door arbitrage te eisen, maar de Duitsers wezen dit af. De Nederlandse regering zou voor de Rijnschippers te weinig doen. Bovendien verweet de Duitse regering de Centrale de houding van de Nederlandse reders.¹⁶³

Om te redden wat er te redden viel, stelde een rapport van maart 1936 voor om een regeringscommissaris bij de Centrale aan te stellen, een man van gezag die door de leiding in handen te nemen via onderhandelingen met de Duitsers, de Nederlandse schippers hun plaats op de Rijn terug kon geven.¹⁶⁴ Voor deze functie werd niemand minder dan oud-minister Verschuur aangezocht, die kennelijk van zijn nierstenen verlost was.¹⁶⁵ Aangezien Verschuur behalve een naam van gezag, niets had om politiek mee te bedrijven, kon hij niet zo gek veel doen. Rijkswaterstaat en Unilever wist hij te bewegen voor hun bevrachting Nederlandse particuliere schippers aan te trekken, maar de Staatsmijnen en de SHV bleven dat weigeren. Hier stond Verschuur volstrekt machteloos.¹⁶⁶ Een lading in Rotterdam voor zover niet door een rederijsschip vervoerd, was in de praktijk steeds voor een Duitse schipper. In Ruhrort was de situatie voor de Nederlandse schippers iets minder ongunstig, maar ook daar waren de wachttijden lang en bestonden er grote verschillen met de Duitse collega's ten gevolge van de overeenkomst die de laatsten met de Duitse reders waren aangegaan.¹⁶⁷ Zelfs in augustus 1936 kwamen er zo nog lange wachttijden voor. In september werden er nog plannen gemaakt om lager af te ijken.¹⁶⁸

De Nederlandse particuliere schippers waren er aan gewend op een restmarkt te opereren, maar die werd steeds krappere door de strakke politiek van de reders en het op de Rijn nieuwe fenomeen van vlagdiscriminatie. De Nederlandse regering deed weinig aan die situatie. Door de Rijnvaart in een meer algemeen handelspolitiek kader te plaatsen, een kader waarin de Duitsers niet alleen als vragers benaderd hoefden te worden, was wellicht wat te bereiken geweest. Ook was een scherpere reactie op de formeel private maar in feite door de Duitse regering geïnspireerde acties op zijn plaats geweest. Een man van gezag aanstellen zonder deze enig politiek wapen in handen te geven bleek weinig zinvol. Vrij passief zag men toe hoe de Rijn van een internationaal vaarwater verwerd tot een Duitse rivier.

De groei van de Duitse betalingen voor Rijnvrachten betekende geen fundamentele verbetering voor de positie van de Nederlandse Rijnschippers. Ten dele zal die groei de Nederlandse Rijnreders ten goede zijn gekomen, maar een groei als in tabel 5.3 zichtbaar is, van zo'n 55% in enige jaren tijd, was slechts mogelijk indien ook de particulieren ervan meeprofitierden. Op de Rijn was de vloot echter een derde te groot, zelfs in een periode van topdrukke. Slechts indien zo'n periode

gelijk viel met een periode van klein water was de hele vloot in gebruik.¹⁶⁹ De groei was te klein om de malaise te doen omslaan in bloei. Vooral voor de kleine schippers, die nu al vele jaren in vaak bittere armoede leefden en die bovendien zagen hoe hun Duitse collega's het door regeringssteun beter kregen, bleef het een moeilijke tijd. Indien de Nederlandse regering tegenover de Duitse duidelijker had laten blijken dat ze discriminatie niet accepteerde en de strijd met België om de Rijnvaartpremies had aangedurfd, was er wellicht het een en ander te bereiken geweest. Aan de overcapaciteit kon ook Nederland weinig doen, wel had het de belangen van de eigen schippers beter kunnen verdedigen.

5.5 De dienstenbalans

De dienstensector is niet alleen van groot belang voor de werkgelegenheid, maar ook was de actieve dienstenbalans van groot gewicht voor het in evenwicht houden van de lopende rekening. Door het dalen van het saldo nam dit in belang af. Na de snelle daling in de eerste jaren van de depressie, bleef het op het dieptepunt steken. Pas in 1936 trad een noemenswaardige verbetering in. In de tabel valt te zien dat dit niet slechts een gevolg was van de geringe groei van de dienstenuitvoer, maar ook van de snelle groei van de diensteninvoer. Antwerpen, een haven die veel goedkoper was dan welke Nederlandse haven ook, was ook op de eigen markt een gevaarlijke concurrent. Ook reëel kon de diensteninvoer vanaf 1933 fors groeien. De uitvoer van diensten groeide vanaf 1934 ook fors, iets waarvoor de opleving in Duitsland verantwoordelijk moet zijn. Toch kan dit deze cijfers niet verklaren. De diensten zijn een post op de betalingsbalans waar moeilijk de vinger achter te krijgen is. Ook uit de nieuwe CBS-cijfers blijkt dat weer. In het basismateriaal waren de diensten niet afzonderlijk vermeld, maar bestond de in de Angelsaksische wereld gebruikelijke post "netto onzichtbare inkomsten".¹⁷⁰ Het CBS heeft geprobeerd dit te splitsen in dienstenverkeer en kapitaalopbrengsten, maar is daar niet in geslaagd. Uit een vergelijking van het CBS-cijfer met de clearingcijfers blijkt dat duidelijk. In 1935 en '36 werd volgens de eerder gemaakte schattingen (tabel 5.4) respectievelijk 27,7 en 35,8 miljoen in de clearingrekening in Berlijn betaald ten behoeve van Nederlandse diensten. Natuurlijk zijn dit slechts schattingen, maar ze zijn gebaseerd op de uitbetalingen voor diensten in Nederland. Al te grote verschillen kunnen er onmogelijk zijn. Behalve het doorvoerverkeer naar Duitsland was het scheepvaartverkeer buitengaats een belangrijke actiefpost op de dienstenbalans. In 1929 bedroeg dit cijfer nog zo'n 200 miljoen, maar zoals gezien, daalde dit tot 72 miljoen in 1933.¹⁷¹ Ook deze cijfers zijn niet erg

betrouwbaar, maar een ruwe contemporaine schatting is te prefereren boven cijfers die op een onduidelijke manier afgesplitst zijn van andere, veel hogere cijfers en die zo op het eerste gezicht vele malen hoger uitkomen dan die contemporaine cijfers. Natuurlijk zijn clearingplichtige diensten ten behoeve van Duitsland plus het scheepvaartverkeer buitengaats niet de totale Nederlandse dienstenuitvoer. Ze maakten er tezamen wel het leeuwedeel van uit. Aangenomen dat de opbrengsten van de buitengaats scheepvaart na 1933 niet verder daalden, bedroeg de uitvoer van clearingplichtige diensten, lees haven- en doorvoerkosten, plus de opbrengst van de grote vaart in 1936 ruim 100 miljoen. Volgens het CBS zou de totale uitvoer van diensten ruim 300 miljoen bedragen. Welke posten het kunnen zijn die voor een dienstenuitvoer van 200 miljoen gulden zorgen, als we afzien van de doorvoer ten behoeve van Duitsland en de zeevaart, is dan de vraag. Duidelijk is dat we aan deze cijfers weinig hebben, wat overigens niet zo erg veel afbreuk doet aan de betalingsbalans die het CBS publiceerde. Alleen lijkt het verstandig de splitsing tussen diensten- en kapitaalopbrengstenbalans met een flinke korrel zout te nemen. Aan te nemen valt dat de dienstenuitvoer veel lager was dan het CBS deze schatte. Een schatting maken van de werkelijke omvang van dit cijfer is mij onmogelijk, wat niet wegneemt dat wel een globaal beeld van het Nederlandse diensteverkeer gegeven kan worden aan de hand van ander cijfermateriaal dat in dit hoofdstuk verwerkt is en aan de hand van kwalitatieve bronnen.

Tot 1931 liep de ontwikkeling van de Nederlandse dienstensectoren in de pas met de ontwikkelingen op hun buitenlandse markten, die over het algemeen zeer slecht waren. De scheepvaart buitengaats werd getroffen door de landbouwcrisis en de terugslag in de handel, de sectoren die met de doorvoer naar Duitsland te maken hadden werden getroffen door de crisis in dat land. Ook de dienstensector kreeg door de monetaire crisis bij de buurlanden in 1931 een extra klap te verwerken en ging er scherp op achteruit door de te hoge goudwaarde van de gulden, de algemene malaise in de omringende landen, maar zeker als het om de havens en daarmee de doorvoerhandel en Rijnvaart ging, ook door een te grote passiviteit en financiële bekrompenheid van de regering. De opbrengsten van de dienstverlening aan het buitenland daalden in 1932 scherp. Voor de internationale goederenhandel gold dat de sterling-prijzen zodanig dominant waren dat de prijzen daaraan moesten worden aangepast. Voor de scheepvaart buitengaats gold dat niet minder. De nominale daling van 32% van de opbrengst betekende slechts een reële daling met 8%. Dat laatste cijfer kon wel eens hoger uitgevallen zijn voor de verdere diensten. Dat Nederland in deze concurrentie maar nauwelijks staande bleef had bij de binnenscheepvaart te maken met de organisatorische structuur, bij de havens met verkeerd beleid. De marktregulering in de grote vaart onder Britse leiding

betekende voor de Nederlandse zeevaart een stabilisatie van de vrachtprijzen op 50% van het niveau van 1929.¹⁷² Alleen een devaluatie van de gulden kon hier fundamenteel verbetering in brengen. Zeker na de devaluatie in België gold dit in principe ook voor de havens, maar een actievere steunpolitiek had veel schade kunnen voorkomen. De Nederlandse regering heeft lijdzaam toegezien hoe de Belgische en Duitse regering in het havenverkeer en de Rijnvaart allerlei concurrentievervalsende maatregelen namen. Zij heeft er in vele gevallen niet eens protest tegen aangetekend. Meer dan alleen een diplomatiek protest viel te verwachten als het om zulke vitale belangen ging. De Rotterdamse belanghebbenden hadden gelijk toen ze er bezwaar tegen maakten dat er voor de landbouw wel honderden miljoenen beschikbaar waren, een politiek die ook voor hen de loonkosten hoog hield, maar dat er tot een jaar na de Belgische devaluatie, ondanks de grote subsidies die België aan Antwerpen gaf, geen cent voor Rotterdam afkon.¹⁷³ Het ging hier om een essentiële bedrijfstak met allerlei uitstralingseffecten naar Rijnvaart, transitohandel en naar allerlei in dit hoofdstuk bij gebrek aan gegevens niet behandelde sectoren als de scheepsreparatie, het verzekeringswezen en de banken.

Tabel 5.5: *De dienstenbalans in miljoenen guldens. Prijzen 1929 = 100.*

Jaar	In lopende prijzen			In prijzen van 1929	
	Invoer	Uitvoer	Saldo	Invoer	Uitvoer
1929	289	588	299	289	588
1930	243	492	249	268	540
1931	180	381	201	245	507
1932	132	272	140	225	458
1933	143	256	113	272	471
1934	174	286	112	354	546
1935	190	306	116	397	615
1936	180	322	142	357	611

Bronnen: CBS: *Macro-economische ontwikkelingen 1921-1939 en 1969-1985 etc.* 's-Gravenhage, 1987.

Tegen de Duitse havenpolitiek stond Nederland machteloos, maar op het vlak van de Rijnvaart was de Nederlandse regering opnieuw erg passief. De vraag dient gesteld te worden of Den Haag de havens en schippers wel wilde helpen. Als in 1937 en '38 een steeds groter deel van de clearingruimte voor diensten nodig blijkt, gaan er in Den Haag stemmen op om ook voor deze sectoren deviezencontingenten vast te stellen. Behalve de vraag hoe Duitsland de ruimte in de clearing het liefst verdeeld zag, moet ook de vraag gesteld worden of Nederland niet

liever zag dat Duitsland de clearingruimte aan goederenimport besteedde dan aan diensten. Expliciete gegevens zijn hier niet over, maar de passiviteit als het ging om het handhaven van de belangen van het dienstenverkeer stak wel erg schril af tegen de grote activiteit als het om het handhaven van de goederen-, vooral de landbouwexport naar Duitsland ging. Bij die laatste uitvoer had de staat een direct financieel belang en de landbouwpolitiek was bovendien de kern van het economisch beleid. Nergens is een nota te vinden waarin expliciet de voorkeur wordt gegeven aan goederenexport boven dienstenexport naar Duitsland, maar de volkomen passiviteit, vooral als het om de havens ging, doet vermoeden dat zo'n afweging wel degelijk gemaakt is en ten nadele van de diensten is uitgevallen.

Alle nadelige invloeden op monetair en handelspolitiek terrein konden niet voorkomen dat de Nederlandse havens en doorvoer profiteerden van de Duitse opleving. Dat was slechts te danken aan de geografische positie van ons land. Een grote opleving in Duitsland moet, hoe ongunstig alle andere factoren ook zijn, leiden tot een grotere activiteit in de Rijnmond. De sterk stijgende tendens die er in de CBS-cijfers over de dienstenexport vanaf 1934 te ontdekken valt is dan ook reëel en een gevolg van de Duitse opleving. Het is vooral de absolute hoogte van de cijfers waar vraagtekens bij geplaatst moeten worden. Het probleem was niet als bij de goederenhandel dat de monetaire en handelspolitiek een opleving volledig blokkeerde, maar die opleving was veel geringer dan bij een andere politiek mogelijk zou zijn geweest. Zelfs bij een ongewijzigd monetair beleid had de regering veel meer kunnen bereiken door een actievere politiek. Een duidelijk antwoord op de Belgische Rijnvaartpremies en andere steunmaatregelen ten gunste van Antwerpen was op zijn plaats geweest. Ook had Nederland niet zomaar moeten toezien hoe de Nazi's de Rijnvaart ordenden alsof de Rijn een Duits binnenwater was. Zeker vanaf de Belgische devaluatie was voor de sectoren betrokken bij de doorvoer naar Duitsland een devaluatie een uitkomst geweest. Voor de scheepvaart buitengaats gold dit al vanaf 1931. De verrekening in sterling die in deze branche gebruikelijk was, maakte een werkelijk herstel zonder monetaire aanpassing onmogelijk. Nadat besloten was die weg niet te gaan, kon de regering voor de scheepvaart weinig anders doen dan deze overeind houden door middel van subsidies. Ook een devaluatie had niet alle problemen in deze sector kunnen oplossen. Al voor de depressie bestond er een enorme overcapaciteit, die door de teruggang van de wereldhandel er alleen maar erger op werd. Net als de goederenhandel zouden de dienstensectoren gebaat geweest zijn bij een andere monetaire politiek. De havens en Rijnvaart hadden bovendien op meer steun moeten kunnen rekenen tegen oneigenlijke concurrentie uit het buitenland.