



IN HET KIELZOG VAN DE VOORUITGANG

De mensen werkzaam in de Nijmeegse scheepvaartindustrie tussen 1870 en 1920



Sanne van den Dries

S4246527

Dhr. C. van Bochove

15/06/2017

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Status Quaestionis	3
Hoofdstuk 1: Bronnen en methoden: de beroepstellingen en adresboeken toegelicht	6
Beroepstellingen	6
Adresboeken	8
Hoofdstuk 2: Iedereen telt mee: Nederlandse en Gelderse scheepvaartindustrie in de beroepstellingen.....	15
Hoofdstuk 3. Schippers, stuurmannen en sjouwers: beroepen in de scheepvaartindustrie van Nijmegen	23
Beroepen in de scheepvaartindustrie in Nijmegen	24
Beroepsverdeling.....	28
Beroepsmobiliteit	32
Hoofdstuk 4. De Waal staat centraal: werken in de scheepvaart en wonen in Nijmegen.....	35
Geografische verdeling.....	36
Geografische mobiliteit	48
Conclusie	53
Bibliografie	56
Bronnen	57
Bijlages.....	58
Bijlage I Indeling in economisch-geografische eenheden beroepstelling 1920	58
Bijlage II Kaart en scan van fout in de beroepstelling van 1920.....	59
Bijlage III Tabel met straten per wijk.....	60

Inleiding



Figuur 1 Benedenstad in Nijmegen, 1920. Bron: Regionaal Archief Nijmegen (RAN)

Nijmegen, 1920, een grote groep mensen tuurden vanaf de Waalkade naar drie schepen op de Waal. Deze foto symboliseert de overgangperiode in de scheepvaart tussen 1850 en 1920, links een zeilschip en rechts een ijzeren stoomschip waar de donkere wolken stoom met kracht uit worden geblazen. De industrialisatie kreeg in Nederland en omliggende landen, in het bijzonder in Duitsland, in deze periode pas echt vorm. Deze verandering maakte de weg vrij voor onder andere de introductie van de stoomschepen in de binnenvaart. Daarnaast zorgde de industrialisatie ervoor dat er meer dan ooit behoefte was aan het vervoeren van goederen. Het Duitse achterland schreeuwde om massagoederen en de Nederlandse binnenvaartschippers waren de schakel tussen Rotterdam en het Duitse achterland. De opkomst van de spoorwegen vormde een geduchte concurrent voor de binnenvaart, maar tot op de dag van vandaag is de binnenvaart een grote speler in het vervoeren van goederen. In het eerste kwartaal van 2017 nam het vervoer over water zelfs met zes procent toe ten opzichte van het vorige jaar.¹ Nijmegen speelt als stad aan de Waal, de snelst stromende rivier in Nederland, een grote rol in het binnenvaartverkeer. Maar hoe zat dit vroeger? En hoe zag deze beroepssector eruit? Wie werkten er nu in de scheepvaartindustrie en veranderde deze groep naar verloop van tijd? Aan de hand van de volgende onderzoeksvraag zullen de opgeworpen vragen worden beantwoord: *Hoe reageerden de mensen werkzaam in de Nijmeegse scheepvaartindustrie op de verschillende ontwikkelingen in het goederen- en personenvervoer in Nederland in de periode 1870 tot en met 1920?*

¹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2017/23/grootste-omzetstijging-transportsector-in-zes-jaar>

Status Quaestionis

Aan de hand van vier discussiepunten, binnen het wetenschappelijke debat over de scheepvaart in Nederland in de negentiende eeuw, zal uiteengezet worden waarom deze studie bijdraagt aan dit debat. Ten eerste is de verhouding tussen de zeevaart en binnenvaart problematisch voor de verschillende studies. Daarnaast bleek de opkomst van de spoorwegen een grote invloed te hebben op de scheepvaart. Ook de ontwikkeling van het stoomschip bleek een nieuwe impuls te geven aan de binnenvaart. Over zowel de invloed van de spoorwegen als het stoomschip zijn verschillende meningen. Ten slotte is in het gehele wetenschappelijke debat de verhouding tussen centrum en periferie een pijnpunt.

De Nederlandse historicus Ieb Brugmans concentreerde zich in zijn werk voornamelijk op de scheepsbouw. Hierbij kwamen alleen de zeevaart en de Rijnvaart aan bod, de binnenvaart werd nauwelijks genoemd.² Aan het einde van zijn omvangrijke werk riep Brugmans op tot onderzoek naar de Nederlandse geschiedenis van de nijverheid en historicus Jan de Jonge gaf hieraan gehoor. In zijn boek toonde hij dat de scheepsbouw een impuls van de binnenvaart kreeg, ondanks deze verwijzing speelden zowel de binnenvaart als de Rijnvaart de ondertoon in dit werk.³ Wederom focuste een historicus zich op de zeevaart. Expert op het gebied van de Nederlandse maritieme geschiedenis Pieter Verhoog keek in zijn boek naar de ontwikkeling van de Nederlandse scheepvaart en de havens. Ook in dit werk uit 1959 speelde de binnenvaart nauwelijks een rol, vooral de stoomschepen op zee kregen de meeste aandacht.⁴ Dit is overigens niet geheel uitzonderlijk, aangezien er hoogleraren zijn die de binnenvaart niet als onderdeel zien van de Nederlands maritieme geschiedenis. Zo bleek uit het voorwoord van Leo Akveld bij het vertrek van hoogleraar zeegegeschiedenis Jaap Bruijn.⁵

Wanneer er wél geschreven werd over de binnenvaart in Nederland in de negentiende eeuw, stond vooral de ontwikkeling van de spoorwegen centraal en diens invloed op zowel de binnen- als Rijnvaart.⁶ Historicus Ruud Filarski en technologisch onderzoeker Gijs Mom toonden in 2008 aan dat er nog maar weinig bekend is over de binnenscheepvaart én dat wat er bekend was vaak gebaseerd werd op schattingen die van auteur tot auteur uiteenliepen. Filarski en Mom gaven wel aan dat ondanks de opkomst van de spoorwegen aan het einde van de negentiende eeuw de binnenvaart een groot aandeel in het binnen- en buitenlandse vervoer behield. Dit kwam doordat in 1890 de industrie

² Er wordt over het algemeen een onderscheid gemaakt tussen de binnenvaart, de internationale vaart en de vaart buiten de grenzen. De Rijnvaart valt onder de noemer internationale vaart, daarbij ging een Nederlandse schipper buiten de Nederlandse grenzen, maar kwam wel weer terug.

³ Jan Aart de Jonge, *De industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914* (Nijmegen, 1976), p. 110.

⁴ Pieter Verhoog, *De ontwikkeling van onze scheepvaart en havens* (Amsterdam, 1959), p. 86-120.

⁵ Leo Akveld e.a., *In het kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegegeschiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam, 2003), p. iv.

⁶ De Rijnvaart was/is de vaart op de Lek, Nederrijn en/of de Waal van Rotterdam naar het Duitse achterland.

in Duitsland in omvang groeide en Nederland een belangrijke schakel vormde in het vervoer van de massagoederen naar Duitsland.⁷ De Nederlandse historici Hein Klemann en Joep Schenk onderstreepten in hun artikel uit 2013 dezelfde ontwikkeling. Zij beargumenteerden dat door verlaging van de vrachtkosten hun binnenvaartschippers geen terrein verloren aan de spoorwegen.⁸ De ontwikkeling van de binnenvaart in de Verenigde Staten verliep heel anders toonde onder andere de civiel technicus Ellis Armstrong aan.⁹ Zelfs de betere kanalen verloren terrein aan de spoorwegen, de trein was sneller, service was beter en meer gebieden kon bereikt worden. In 1860 was de binnenvaart in de VS definitief weggespeeld door het spoorwegennetwerk. Tevens toonden Klemann en Schenk aan dat de vaarwegen in Nederland in erbarmelijke staat waren en dat op aandringen van Pruisen Nederland de rivieren ging normaliseren.¹⁰ Zelfstandig onderzoek Alex van Heezik beaamde deze ontwikkeling, vanaf 1850 werd er definitief gekozen voor een rivierenbeleid waarbij alle rivieren dezelfde diepgang moesten krijgen.¹¹ Deze normalisering van de rivieren was tevens een positieve stimulans voor de binnenvaart. In zowel Frankrijk als België was eenzelfde ontwikkeling gaande waarbij de rivieren werden verbeterd ten behoeve van de binnenvaart. Historicus Bart van der Herten toonde aan dat er in Frankrijk de gedachte heerste dat de binnenvaart en het spoorwegennetwerk ieder hun eigen taak hadden en elkaar konden aanvullen.¹²

Historicus Hubertus Nusteling beargumenteerde dat door de interne concurrentiestrijd bij de binnenvaartschippers steeds meer gezinnen van schippers aan boord gingen wonen. Deze groep kwam als het ware los te staan van de samenleving 'aan wal'.¹³ Een opvallende bewering, cultureel antropologe Jojande Verrips liet namelijk twintig jaar later zien dat na de Openbaar Vervoerswet van 1880 er steeds meer schippers bijkwamen. Hierdoor nam de wilde vaart, waarbij gezinnen aan boord woonden en op goed geluk met hun vracht naar een stad voeren, af.¹⁴

Het derde punt waarover de studies verschilden, was de opkomst van de stoomschepen en diens invloed op de binnenvaart. Voormalig adjunct-directeur van het *Centraal bureau voor Rijn- en binnenscheepvaart* Ferry Huber toonde in zijn studie aan dat vanaf 1870 het zeilschip werd vervangen

⁷ Ruud Filarski en Gijs Mom, *Van transport naar mobiliteit. De transportrevolutie (1800-1900)* (Zutphen, 2008), p. 274-275.

⁸ Hein Klemann en Joep Schenk, 'Competition in Rhine Delta waterways, railways ports, 1870-1913', *Economic History Review*, 66:3 (2013), p. 826-847.

⁹ Ellis L. Armstrong, Michael C. Robinson en Suellen M. Hoy, *History of Public Works in the United States 1776-1976* (Chicago, 1976), p. 30.

¹⁰ Klemann en Schenk, 'Competition in Rhine Delta', p. 832.

¹¹ Alex van Heezik, *Strijd om de rivieren. 200 jaar rivierenbeleid in Nederland of de opkomst en ondergang van het streven naar de normale rivier* (Haarlem, 2008), p. 169.

¹² Bart Van der Herten, *België onder stoom. Transport en communicatie tijdens de 19e eeuw* (Leuven, 2004), p. 269-272.

¹³ Hubertus P.H. Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1813-1914: en studie van het goederenvervoer en de verkeerspolitiek in de Rijndelta* (Amsterdam, 1974), p. 122.

¹⁴ Jojande Verrips, *Als het tij verloopt... Over binnenvaartschippers en hun bonden 1898-1975* (Amsterdam, 1991), p. 130.

door de stoomsleepboot op de rivieren.¹⁵ De Nederlandse historicus Ferry de Goey beargumenteerde ruim twintig jaar later daarentegen dat er in 1870 al schepen van 800 ton waren en dat de overstap van houten naar ijzeren schepen veel sneller verliep.¹⁶ De heren Kruisheer en Hoogeveen toonden aan dat al in 1823 het eerste stoomschip aanlegde in Nijmegen.¹⁷ Ook historicus Aart Bijl onderschreef in zijn studie deze ontwikkeling, hij sprak zelfs van 1813 als het prille begin van de stoomvaart in Nederland.¹⁸ Alhoewel de meningen verschilden over de precieze startdatum, ging vanaf 1870 de stoomvaart een grotere rol spelen in de Nederlandse scheepvaart.

De hierboven genoemde literatuur hebben allemaal een grote overeenkomst, ze contreren zich allen op het centrum van Nederland en dan voornamelijk op Amsterdam en Rotterdam. Een perifere stad zoals Nijmegen werd nauwelijks of niet genoemd. Natuurlijk zijn er wel werken te vinden die de Nijmeegse binnenvaart behandelen. G.P. van de Ven gaf in *Numaga* aan dat Nijmegen een intensieve en gemoderniseerde binnenscheepvaart kende tussen 1870 en 1920. Hij ging hier verder niet in op de mensen die in de Nijmeegse scheepvaart industrie werkten.¹⁹ Historicus Peter Malcontent ging in zijn studie ook in op de bedrijvigheid rondom de Waalkade. Hij beaamde dat tussen 1874 en 1936 deze bedrijvigheid toenam.²⁰ Deze twee studies noemden kort de scheepvaartindustrie in Nijmegen, maar gingen er niet uitgebreid op in. Dit onderzoek zal bijdragen aan het uiteengezette debat waarin een perifere stad en diens relatie met de scheepvaartindustrie zal worden onderzocht. De mensen die werkzaam waren in deze industrie zullen in dit onderzoek de hoofdrol spelen. Aan de hand van de volgende vraag zal de Nijmeegse scheepvaartindustrie onderzocht worden: *Hoe reageerden de mensen werkzaam in de Nijmeegse scheepvaartindustrie op de verschillende ontwikkelingen in het goederen- en personenvervoer in Nederland in de periode 1870 tot en met 1920?*

De onderzoeksvraag zal aan de hand van vier hoofdstukken beantwoord worden. Waarin ten eerste de voor- en nadelen van de beroepstellingen en adresboeken naar voren komen. Daarna geven de beroepstellingen het sociaal-demografisch kader voor Nederland en Gelderland. In de laatste twee hoofdstukken staan de adresboeken centraal. Waarbij de beroepsverdeling, beroepsmobiliteit en de geografische verdeling en geografische mobiliteit worden besproken. Waarna logischerwijs de conclusie volgt.

¹⁵ Ferry G.A. Huber, *De Nederlandse Binnenvaart* (Amsterdam, 1968), p. 51-62.

¹⁶ Ferry M.M. de Goey, *Zee-, binnen-, luchtvaart en hulpbedrijven van het vervoer: een geschiedenis en bronnenoverzicht* (Amsterdam, 1993), p. 13-59.

¹⁷ C.I. Kruisheer en L.P.M. Hoogeveen, 'De beurt- en stoomvaart Nijmegen-Rotterdam 1649-1949', *Nijmeegse studien* VI (1974), p. 19-24.

¹⁸ Aart Bijl, *Verkeer en vervoer in de Betuwe 1800-2000* (Utrecht, 2006), p. 26-45.

¹⁹ G.P. Van de Ven, 'Nijmegen werd zó mooi. Een sociaal-geografische beschrijving van Nijmegen periode 1870-1920', *Jaarboek Numaga* (1999), p. 92-117, alhier p. 92-110.

²⁰ Peter Malcontent e.a. *De lage wal zoekt het hoger op. De geschiedenis van de Waalkade in Nijmegen* (Nijmegen, 1989), p. 10.

Hoofdstuk 1: Bronnen en methoden: de beroepstellingen en adresboeken toegelicht

In dit onderzoek zal er met behulp van de adresboeken en de beroepstellingen een beeld geschetst worden van de Nijmeegse beroepsbevolking werkzaam in de scheepvaartindustrie. De adresboeken zijn de voornaamste bron van informatie en zullen dan ook de hoofdrol spelen in dit onderzoek. De beroepstellingen daarentegen worden slechts ondersteunend gebruikt, maar zijn daardoor niet minder van belang. Zonder de nodige context, die voor een groot deel gegeven wordt door de beroepstellingen, zouden de gegevens uit de adresboeken niet zoveel betekenen. In dit hoofdstuk zal uiteengezet worden hoe de twee bronnen, de adresboeken en de beroepstellingen, gebruikt zijn in dit onderzoek. Hierbij is zowel aandacht voor de bruikbaarheid van de bronnen als de beperkingen die beide bronnen met zich meebrengen.

Beroepstellingen

De beroepstelling waren soms een onderdeel van de tienjaarlijkse volkstellingen die vanaf 1795 werden gehouden. Deze volkstellingen waren in het leven geroepen met twee doelen, namelijk het vaststellen van de bevolkingsomvang op een bepaald moment én het ijken van de gegevens uit de bevolkingsregisters aan de volkstellingen.²¹ In dit onderzoek zijn van de volgende jaren de beroepstellingen gebruikt: 1889, 1899, 1909 en 1920. Deze bieden een mooi inzicht in de demografische verhoudingen van deze periode. Bij het gebruik van de beroepstellingen zijn de gegevens verzameld voor zowel Nederland als Gelderland. Voor de jaren 1889, 1899 en 1909 zijn ook de gegevens van de steden Arnhem, Nijmegen en Zutphen verzameld. In 1920 veranderde de manier waarop de beroepstellingen werden gestructureerd. De gegevens werden toen niet meer op stedelijk en provinciaal niveau verzameld, maar aan de hand van economisch-geografische eenheden. Deze eenheden stemden niet noodzakelijk overeen met de provincies. Hierdoor was het lastig om de gegevens voor Gelderland te verzamelen, aangezien verschillende regio's slechts voor een deel in Gelderland lagen. Daarnaast werden Nijmegen en Arnhem onder één regio, *32 Zuidelijke Veluwe grens* geplaatst, waardoor het niet mogelijk was om deze uit te splitsen. Desalniettemin zijn de gegevens uit deze vier jaren wel gebruikt om de gegevens uit de adresboeken te 'toetsen'.

Voor dit onderzoek was het belangrijk om met de beroepstellingen in kaart te brengen hoe de beroepsbevolking in de scheepvaartindustrie eruitzag voor zowel heel Nederland als Gelderland. Deze gegevens vormen het breder kader waarin de analyse van Nijmegen geplaatst moet worden. Bij elke

²¹ Onno Boonstra (red.), *Twee eeuwen Nederland geteld: onderzoek met de digitale volks-, beroeps- en woningtellingen, 1795-2001* (Den Haag, 2007), p. 426.

beroepstelling, zoals de naam al verraad, werd voor elk denkbaar beroep genoteerd hoeveel mensen het beoefenden. Dit gebeurde op nationaal, regionaal en soms stedelijk niveau. Er waren ontzettend veel beroepscategorieën die in een beroepstelling werden genoteerd, maar voor dit onderzoek was het belangrijk om alleen de categorieën te gebruiken die binnen de noemer scheepvaartindustrie vallen. De volgende categorieën zijn op basis van 1889 opgenomen:

- XII Scheepsbouw, rijtuigen vervaardiging enz.
 - Scheepsbouw (incl. marineinrichtingen)
 - Scheepsmakers, zeilmakers
- XX Verkeerswezen
 - c. Zeevaart
 - Stuurlieden, matrozen, gezagvoerders, commissarissen van stoomboten, arbeiders (stoomboot), machinisten (stoomboot), stokers, reeders.
 - d. Binnenscheepvaart
 - Gezagvoerders, matrozen, schippers, stuurlieden, veerlieden, boomsluiters, schuitenjagers.
 - f. Expeditie, vrachters, bestellers, sjouwerlieden enz.²²
 - Expediteurs, sjouwerlieden, scheepsbevrachters en lichters, hofmeesters op schepen, wakers voor schepen en boten.

In de beroepstellingen van de daaropvolgende jaren veranderden soms de benamingen van de categorieën. Ook kwamen er beroepen bij zoals veerlieden, koks, havenmeester en brug- en sluiswachters. Soms werd er zelfs een nieuwe categorie toegevoegd, maar ondanks deze veranderingen is er wel één duidelijk lijn te ontdekken. De beroepscategorieën en beroepen uit 1889 kunnen worden teruggevonden in de beroepstelling van 1920 en vice versa.

Na het selecteren van deze categorieën in de verschillende tabellen voor de verschillende jaren was het daarna simpelweg een kwestie van optellen. Daarbij moet wel vermeld worden dat de tabellen niet elk jaar dezelfde indeling hadden. Hierdoor zijn in er in totaal meer dan vijftien tabellen gebruikt om de juiste gegevens te verzamelen. Met deze gegevens zijn voor de verschillende jaren tabellen gemaakt, waarbij er drie nieuwe categorieën zijn gecreëerd. 'Beroepsbevolking werkzaam in de scheepvaartindustrie: breed', is de eerste categorie waarin alle bovenstaande beroepscategorieën zijn opgenomen. In de volgende categorie 'Beroepsbevolking werkzaam in de scheepvaartindustrie: smal' zijn de randberoepen onder de categorie 'f. Expeditie, vrachters, bestellers, sjouwerlieden'

²² Zie Tabel 1. *Indeeling der werkelijke bevolking naar de beroepen onder vijf en dertig beroepsklassen, gerangschikt in alphabetische volgorde; positie in het beroep; geslacht; leeftijd; burgerlijken staat; gevolgd door eene opgave van het aantal beroepsklassen waarin worden gebezigd krachswerktuigen, gedreven door stroom, gas, heete lucht, enz., water of wind te raadplegen op*
<http://www.volkstellingen.nl/nl/volkstelling/jaartellingdeelview/BRT188907/index.html>

weggelaten. In deze tabel draait het om de beroepen die direct verbonden zijn met de scheepvaartindustrie. In de laatste categorie 'Beroepsbevolking werkzaam in de scheepvaartindustrie: binnenvaart' zijn alleen de beroepen opgenomen die onder de beroepscategorie 'd. Binnenscheepvaart' in de beroepstelling werden genoteerd. In deze tabellen is er onderscheid gemaakt op nationaal en provinciaal niveau. Deze gegevens zijn tegen elkaar afgezet om een beeld te geven van de beroepsbevolking werkzaam in de scheepvaartindustrie in Gelderland ten opzichte van Nederland. Hierbij is gebruik gemaakt van de eerste categorie 'Beroepsbevolking werkzaam in de scheepvaartindustrie: breed', om de gehele scheepvaartindustrie in kaart te brengen. Naast deze gegevens zijn de beroepstellingen ook gebruikt om de gehele beroepsbevolking en de werklozen in Nederland te onderzoeken. Zonder deze gegevens zou het niet mogelijk zijn om aan te geven wat voor aandeel de scheepvaartindustrie had ten opzichte van de totale beroepsbevolking.

Tijdens het verzamelen van de gegevens werd er op een fout gestuit in het Excel-bestand in de beroepstelling van 1920. Zoals eerder gezegd zijn de gegevens voor verschillende economisch-geografische eenheden genoteerd. Na bestudering van de bijbehorende kaart en lijst (zie bijlage I) werden er vijf eenheden geselecteerd als Gelderland. Toen de gegevens voor de werkloze mannen en vrouwen werd verzameld, kwam er een vergelijking uit waarin vrouwen slechts dertig procent van de werkloze bevolking vormden. Na bestudering van het Excel-bestand en de bijbehorende scan van de uitgeprinte versie van de tabel, viel op dat bij de eenheid *32 Zuidelijke Veluwegrens* bij werkloze mannen ruim 500.000 mensen stonden genoteerd (zie bijlage II). Dit kon niet kloppen aangezien de gehele bevolking in Nijmegen in 1920 61.000 mensen besloeg. Alhoewel in deze eenheid ook Arnhem zat, konden deze twee steden samen niet 500.000 werkloze mannen hebben als Nijmegen in totaal maar 61.000 personen telde. In de scan was te zien dat dit getal net op het midden van de bladzijde was afgedrukt en daardoor onleesbaar was ingescand. Afgaande op voorgaande jaren is er voor besloten om van dit getal 48105 te maken. Het mag dus duidelijk zijn dat het werken met de beroepstellingen niet een gemakkelijke zaak is.

Adresboeken

In 1868 werd door een zekere H.C.A. Thieme het eerste adresboek van 'Nijmegen en schependom' gemaakt. Na deze eerste editie duurde het een decennium voor er een tweede adresboek kwam, maar hierna werd er haast elk jaar een adresboek gepubliceerd. In deze adresboeken stonden doorgaans de volgende gegevens vermeld: achternaam, voorletters, beroep, straatnaam en huisnummer. Voor dit onderzoek is er tot 1920 om de vijf jaar naar een adresboek gekeken. Soms was het desbetreffende adresboek niet voorhanden, er is dan gekozen om er één jaar onder of boven te gaan zitten. De volgende adresboeken zijn bekeken: 1868-69, 1878-81, 1887, 1892, 1895, 1901, 1905, 1910-11, 1915 en 1920. De gegevens zijn brongetrouw overgenomen, zodat er altijd teruggegrepen kon worden op

de originele gegevens. In tabel 1 staat uitgelicht hoeveel mensen er per adresboek waren ingevoerd en hoe dit getal zich verhiel tot de totale bevolking.²³ Gemiddeld was 24,6% van de totale bevolking terug te vinden in de adresboeken. Tijdens de analyse is er gewerkt met drie periodes: periode I met de adresboeken 1868, 1878-1881 en 1887, periode II met de adresboeken 1892, 1895, 1901, 1905 en periode III met adresboeken 1910-1911, 1915-1916 en 1920. Deze indeling is gemaakt op basis van het idee dat elke periode ongeveer tien jaar moet omvatten. Dit geldt niet voor de eerste periode, aangezien er tot 1887 er maar drie adresboeken waren en deze periode dus twintig jaar omslaat. Daarnaast stemmen deze periode overeen met een aantal ontwikkelingen in zowel de binnenvaart als Nijmegen, zoals de Openbaar vervoerswet van 1880 en de stadsuitbreidingen van Nijmegen in 1900 en 1915.

Adresboek	Namen per pagina	Totaal aantal pagina's	Totaal aantal mensen	Bevolking in Nijmegen	Adresboek in % bevolking
1868	36	95	3420	20.000	17,1%
1878-1881	39	115	4485	25.000	17,9%
1887	40	129	5160	30.000	17,2%
1892	45	205	9225	35.000	26,4%
1895	42	223	9366	38.000	24,6%
1901	50	274	13700	42.000	32,6%
1905	52	290	15080	50.000	30,2%
1910-1911	52	208	10816	57.000	19,0%
1915-1916	49	385	18865	61.000	30,9%
1920	45	421	18945	64.000	29,6%

Tabel 1 Invoeren per adresboek in relatie tot de bevolkingsgroei.

Om een goed beeld te krijgen van de mensen werkzaam in de scheepvaartindustrie in Nijmegen zijn de volgende beroepen opgenomen in de analyse: commissaris der beurtschepen, havenmeester, hofmeester, kapitein, matroos, scheepsbevrachter, scheepstimmerman, schipper, schippersknecht, sjouwer, stoker op een boot, stoombootondernemer en stuurman. De overige beroepen die wél in de beroepstelling voorkwamen, maar niet in het bovenstaande rijtje zijn opgenomen, kwamen simpelweg niet voor in de adresboeken, met uitzondering van het beroep expediteur. Er is er bewust voor gekozen om dit beroep buiten beschouwing te laten wat betreft de analyse van de adresboeken. In de adresboeken kwamen namelijk twee beroepen voor, commissaris der beurtschepen en scheepsbevrachter, die overeenkomen met de werkzaamheden van een expediteur. Het enige probleem is dat het beroep expediteur niet noodzakelijkerwijs betekende dat het met de scheepvaartindustrie te maken had. Het kon ook over het bemiddelen in vervoer van goederen via de weg of het spoorwegennet gaan. De twee bovenstaande beroepen houden dezelfde werkzaamheden in als een expediteur, maar van deze beroepen is vastgesteld dat ze specifiek iets te

²³ De totale bevolking is gebaseerd op de grafiek van de bevolkingsgroei in Nijmegen. Theo Engelen, 'Leven en dood onder controle. De bevolking in de negentiende en twintigste eeuw', in: *Nijmegen: geschiedenis van de oudste stad van Nederland. Negentiende en twintigste eeuw* (Wormer, 2005), p. 33.

maken hadden met de scheepvaartindustrie. Daarom is ervoor gekozen om deze twee beroepen wél in de analyse op te nemen en het beroep expediteur niet.

In totaal konden er 995 mensen worden genoteerd die in de adresboeken voorkwamen met een van bovengenoemde beroepen. Daarna was van belang om van deze 995 invoeren dezelfde personen aan elkaar te koppelen. In figuur 1 is aan de hand van een *flowchart* getoond hoe de verschillende invoeren aan elkaar zijn gekoppeld. De voorwaarde voor ‘hetzelfde of hoger beroep’ is gebruikt, waarbij er van uitgegaan is dat neerwaartse beroepsmobiliteit niet voorkwam.²⁴ De keuze om invoeren met dezelfde achternaam, maar andere voorletters niet te koppelen kwam voort uit de overweging dat zonen vaak dezelfde naam kregen als hun vader en dus met dezelfde gegevens (of één andere voorletter) in het adresboek werden genoteerd. Tevens is als extra controle in Excel getest of alle anders gespelde achternamen – denk aan Kok en Cock – al dan niet aan elkaar zijn gekoppeld. Dit is gedaan door de eerste twee letters van de achternaam kolom weg te halen, op basis hiervan werd vastgesteld dat alle mensen correct aan elkaar gekoppeld waren. Uiteindelijk bleken de 995 invoeren, 515 personen te bevatten.

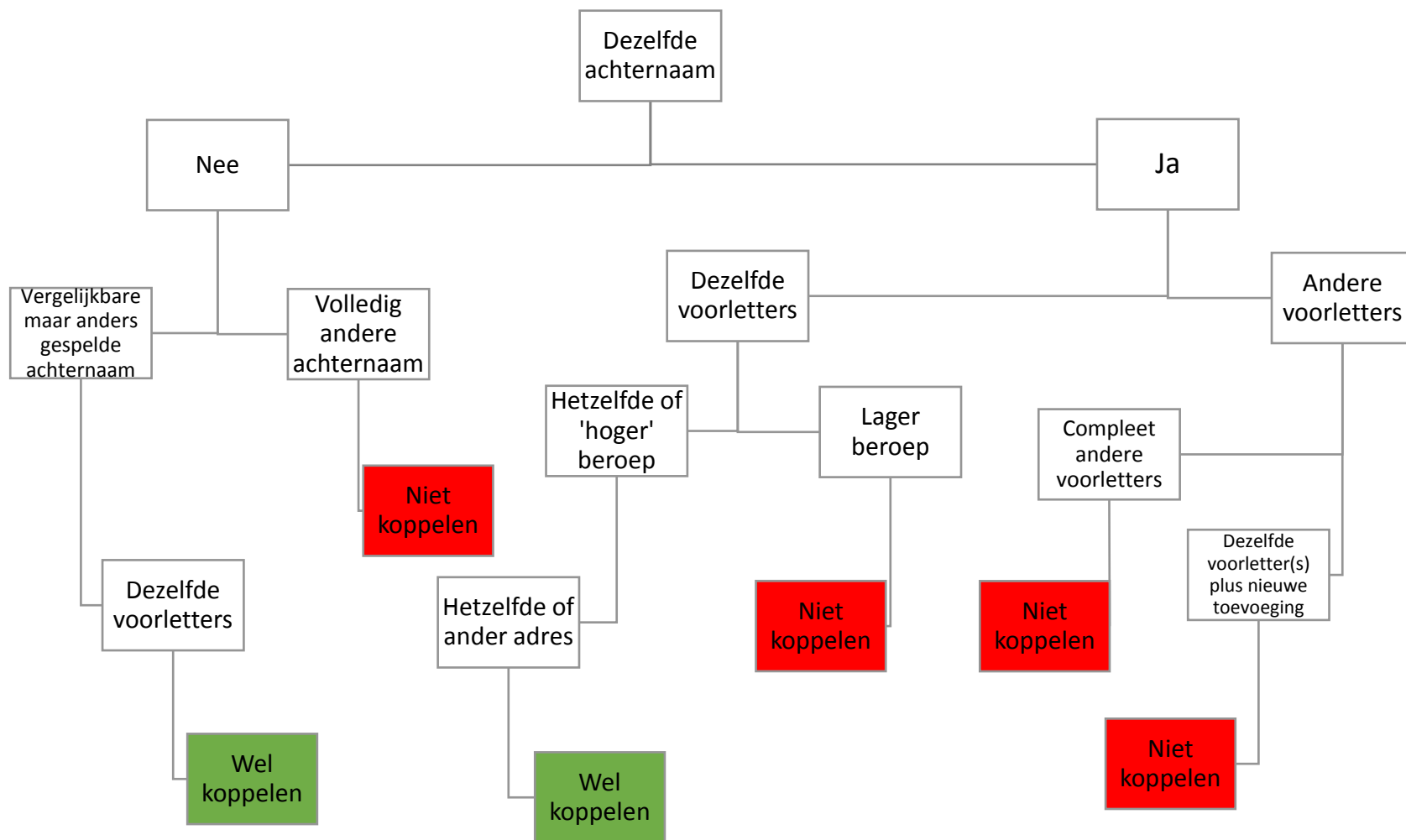
Van schipper en schippersknecht was het duidelijk dat de een lager in rang stond dan de ander. Bij de andere beroepen was dit misschien niet altijd even duidelijk, met behulp van de HISCO-codes is vastgesteld wat neerwaartse beroepsmobiliteit was. Hierbij staat elk cijfer voor een bepaalde categorie, waarbij dat het eerste cijfer het belang van een beroep aangaf. Een code met ‘0’ beginnend betekende een beroep met gezag, waarbij ‘9’ staat voor arbeider.²⁵

Beroep	HISCO-Code
havenmeester	22290
hofmeester	22450
sjouwer	97125
stoombootondernemer	21990
matroos	98135
schippersknecht	98190
stuurman	04230
schipper	04217
kapitein	04217
scheepstimmerman	95455
stoker	98220

Tabel 2 Hisco-codes per beroep

²⁴ Bijvoorbeeld twee invoeren met dezelfde voorletters en achternaam maar in 1868 schipper en in 1878 schippersknecht zijn niet als één persoon gekoppeld. Immers was het zeer onwaarschijnlijk dat iemand van schipper naar schippersknecht ging.

²⁵ Voor verdere informatie zie: <https://collab.iisg.nl/web/hisco/hiscotree>



Figuur 2 Besluitboom koppelen van personen

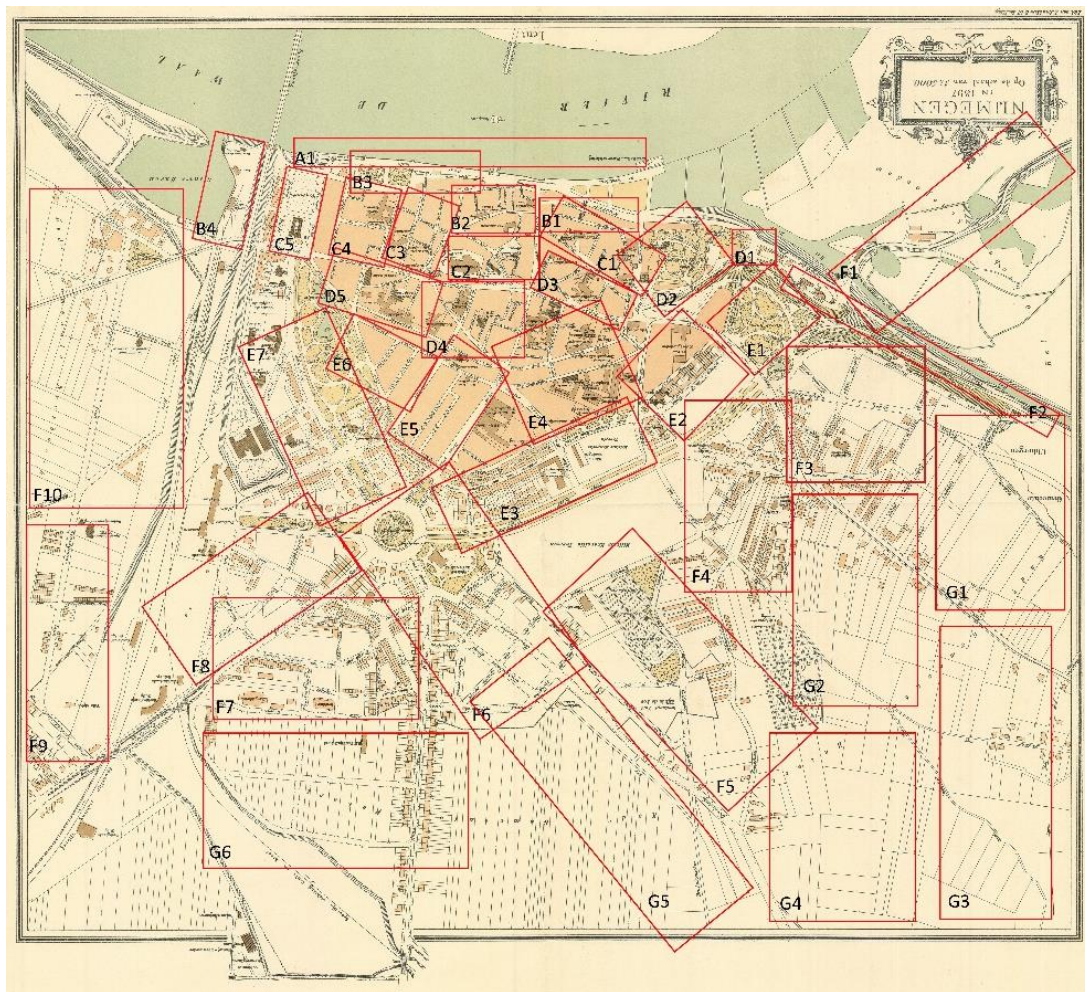
Hierna zijn de zowel de achternamen als de straatnamen en de beroepen gestandaardiseerd. Bij de achternamen zijn anders gespelde achternamen van één persoon hetzelfde gemaakt. Daarbij was de meeste voorkomende achternaam leidend. De standaardisatie van de beroepen ging vooral om de juiste spelling. Daarnaast werden invoeren als ‘kapitein op een stoomboot’ en ‘kapitein op een boot’ gestandaardiseerd als ‘kapitein’. Bij de straatnamen zijn, waar mogelijk, de straatnamen in de huidige spelling omgezet. Echter was het van belang om sommige oude straatnamen te behouden, aangezien deze gebruikt werden bij plattegronden van Nijmegen uit 1897 en 1908 én veel straten ook zijn verdwenen. Door de koppeling van de personen en de standaardisatie van beroepen was het daarna mogelijk om de beroepsmobiliteit aan te geven. Voor de personen die meerdere jaren voorkwamen, 216 in totaal, is met verschillende codes aangegeven in hoeverre ze van beroep veranderde. In tabel 3 staan de codes met de betekenis genoteerd. In deze tabel zijn alleen de codes opgenomen die daadwerkelijk voorkwamen in het databestand van de adresboeken.

Code	Uitleg
HB	Hetzelfde beroep gehouden
SMSC	Stuurman naar schipper
SKSC	schippersknecht naar schipper
MSM	matroos naar stuurman
SCSM	schipper naar stuurman
MSC	matroos naar schipper
SMSB	Stuurman naar scheepsbevrachter
SKST	Schippersknecht naar scheepstimmerman
KSO	Kapitein naar stoombootondernemer
SJSC	Sjouwer naar schipper
SCK	Schipper naar kapitein
KSC	Kapitein naar schipper
SCSMSC	Schipper naar stuurman en weer terug naar schipper
SMK	Stuurman naar kapitein
SMSCSM	Stuurman naar schipper en weer terug naar stuurman

Tabel 3 Codes beroepsmobiliteit

Hierna werd er op basis van de gestandaardiseerde straatnamen en de plattegrond van 1897 en 1908 een indeling gemaakt met letters en cijfers. De Waal werd als A1 gemarkeerd, mensen die aan boord woonden zijn met dat vaknummer genoteerd. De rest van de vakken zijn ingedeeld op basis van nabijheid van de haven en de Waal. Dit resulteerde in vakken B tot en met H, waarbij B onder andere de Waalkade betreft en H een groot stuk buiten de binnenstad. In bijlage III staan de vakken met de straatnamen die binnen de vakken vallen. Op deze manier kan er gedacht worden halve cirkels die alle vakken van één letter vormen. Op figuur 2 zijn de verschillende stroken op de plattegrond van Nijmegen uit 1897 te zien. De strook met letter H staat niet op de kaart aangezien dit gebied buiten deze plattegrond valt. Op de plattegrond van 1908 zijn de vakken met letter H wel ingetekend. Op

basis van de indeling van de vakken zijn er voor drie periodes kaarten gemaakt waarin de geografische verspreiding uiteengezet wordt. Twee van deze kaarten zijn gemaakt met de plattegrond van Nijmegen uit 1897, de andere met de plattegrond uit 1908.



Figuur 3 Plattegrond Nijmegen 1897, vakken ingetekend. Bron: RAN, vakken zelf ingetekend.

Op basis van de straatnamen zijn de invoeren ingedeeld in de verschillende vakken. Hierna was het mogelijk om van de 216 personen die meerdere jaren waren ingevoerd, de geografische mobiliteit in kaart te brengen. Bij de beroepsmobiliteit is er gebruik gemaakt van bepaalde afkortingen. In dit geval werd er gewerkt met cijfers in plaats van afkortingen. In tabel 4 staat uitgelegd waarvoor welk cijfer staat. In deze tabel staat NOP voor Niet Op Kaart, dit betreft straatnamen die buiten beide plattegronden liggen. Met deze codes was het mogelijk om de geografische mobiliteit in relatie tot het werkgebied, de haven, te analyseren. Uiteindelijk werd er voor gekozen om op basis van bovenstaande codes tot de volgende vijfdeling te komen; 0, NV, NW, VW & BS en VW. De eerste twee codes staan in tabel 4 al uitgelegd. De andere beteken naar de Waal toe verhuisd (NW), van de Waal af verhuisd maar binnen de binnenstad (VW & BS) en van de Waal af verhuisd, buiten de binnenstad dus (VW).

Code	Betekenis	Voorbeeld
NV	Niet verhuisd	-
4	Vier letters dichterbij de haven/Waal verhuisd	F3 naar B1
3	Drie letters dichterbij de haven/Waal verhuisd	E4 naar B1
2	Twee letters dichterbij de haven/Waal verhuisd	D4 naar B1
1	Een letter dichterbij de haven/Waal verhuisd	C4 naar B1
0	Binnen dezelfde letter verhuisd	B3 naar B1
-1	Een letter verderaf van de haven/Waal verhuisd	B1 naar C4
-2	Twee letters verderaf van de haven/Waal verhuisd	B1 naar D4
-3	Drie letters verderaf van de haven/Waal verhuisd	B1 naar E4
-4	Vier letters verderaf van de haven/Waal verhuisd	B1 naar F4
-5	Vijf letters verderaf van de haven/Waal verhuisd	B1 naar G4
AB	Naar boord verhuisd	B1 naar A1
AB-2	Van boord naar de wal verhuisd, met twee letters	A1 naar C1
AB-3	Van boord naar de wal verhuisd, met drie letters	A1 naar D1
AB-4	Van boord naar de wal verhuisd, met vier letters	A1 naar E1
AB-5	Van boord naar de wal verhuisd, met vijf letters	A1 naar F1
AB-8	Van boord naar de wal verhuisd, met acht letters	A1 naar NOP

Tabel 4 Codes met betrekking tot de geografische mobiliteit

De beroepstellingen van 1889, 1899, 1909 en 1920 zullen als basis dienen voor het onderzoek naar de Nijmeegse beroepsbevolking in de scheepvaartindustrie. Uit deze bron zijn voornamelijk de gegevens betreffende heel Nederland en Gelderland voor het onderzoek van belang. De drie gecreëerde categorieën zullen in het volgende hoofdstuk terugkomen. Het databestand van de adresboeken is de basis geweest waarmee verschillende grafieken, tabellen en overzichten zijn gemaakt over de Nijmeegse beroepsbevolking in de scheepvaartindustrie. Na de verzameling van de gegevens, de koppeling van de personen en de standaardisatie van beroepen, straatnamen en achternamen zijn de geografische verspreiding, de beroepsverdeling en de geografische mobiliteit onderzocht. De analyse van deze gegevens zal pas na uiteenzetting van de beroepstellingen aan bod komen.

Hoofdstuk 2: Iedereen telt mee: Nederlandse en Gelderse scheepvaartindustrie in de beroepstellingen

In de Nederlandse economie van de negentiende eeuw voerde tot 1865 stapelmarkt gerelateerde activiteiten, zoals suiker, textiel en scheepsbouw, de boventoon. De 'traditionele' economie had nog geen plaats gemaakt voor de 'geïndustrialiseerde' economie zoals in de omringende landen wel was gebeurd. Pas vanaf 1865 wist de industrialisatie haar ijzeren wortels in Nederland te verankeren en trad er versnelling op in de economische groei.²⁶ Voorheen werkte ruim een derde van de mannen in de landbouwsector, maar met de komst van de nieuwe stedelijke werkgelegenheid en industriegebieden kwam er steeds meer vraag naar geschoolde arbeid. Tevens vond er aan het einde van de negentiende eeuw de landbouwcrisis plaats, dit leidde tot veel armoede op het platteland en herstructurering van de landbouwsector. Tegelijkertijd met de industrialisatie vond er een verandering plaats in de bevolkingsontwikkeling van Nederland. Door technische innovaties, medische vooruitgang en verbeterde hygiënische omstandigheden daalde vanaf 1879 het sterftecijfer. Tussen 1879 en 1920 steeg de Nederlandse bevolking van 4 miljoen naar 6,9 miljoen.²⁷ In dezelfde periode, 1870-1914, maakte de wereldhandel een ongekennde expansie door. Deze expansie ging samen met de opkomst van het liberale gedachtegoed, waarbij er een kleine rol voor de overheid in de economie was weggelegd. Alhoewel dit misschien slechts in de theorie zo werkte, de overheid bemoeide zich wel degelijk met de nationale economie, nam de vrijhandel en internationale investeringen in deze periode sterk toe.²⁸ Het economische landschap in Nederland was in de negentiende eeuw dus onderhevig aan voortdurende verandering. Het is belangrijk om de analyse van de onderzochte beroepstellingen in deze context van voortdurende verandering te plaatsen. De beroepstellingen geven informatie over zowel Nederland als Gelderland, als de beroepsbevolking en de totale bevolking informatie.

Grafiek I toont zowel de absolute ontwikkeling van de gehele Nederlandse bevolking als de relatieve ontwikkeling van de beroepsbevolking. De beroepstellingen onderschrijven dus de ontwikkeling, dat aan het einde van de negentiende eeuw de bevolking enorm groeide. De beroepsbevolking was in 1909 op zijn grootst, met maar liefst veertig procent van de totale bevolking.²⁹ Dit was voor die tijd een relatief groot aandeel, aangezien vrouwen nog niet in grote getalen deelnamen aan de arbeidsmarkt. Ook werd er alleen een onderscheid gemaakt tussen werkenden of zogenaamde 'beroepslozen', de beroepsbevolking wordt dus afgezet tegen de gehele bevolking,

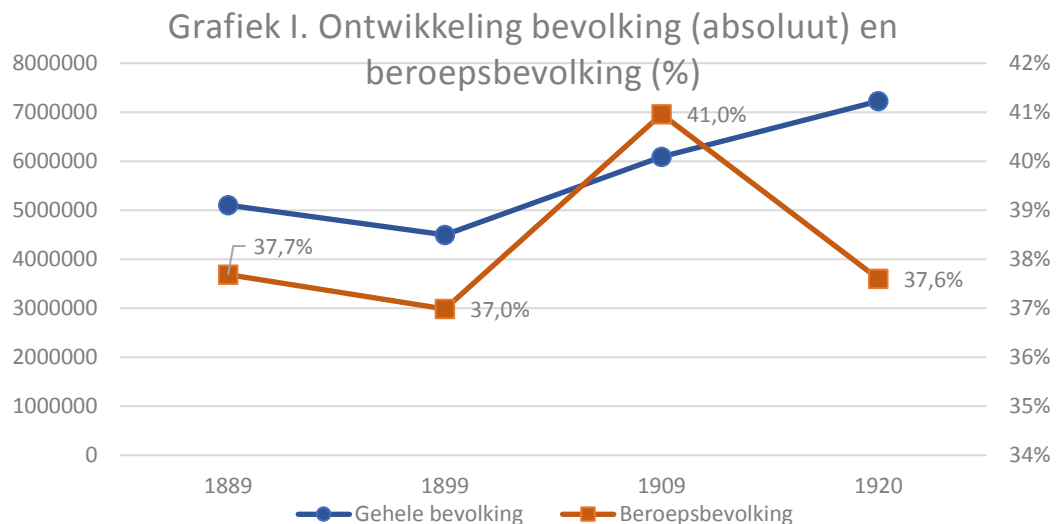
²⁶ Jeroen Touwen, 'Expansie, stagnatie en globalisering: economische ontwikkelingen', in: Davids K., Hart M. 't (red.) *De wereld & Nederland. Een sociale en economische geschiedenis van de laatste duizend jaar* (Amsterdam, 2011), p. 198-199.

²⁷ A.J.W. Camijn, *Een eeuw vol bedrijvigheid. De industrialisatie van Nederland, 1814-1914* (Utrecht, 1987), p. 80.

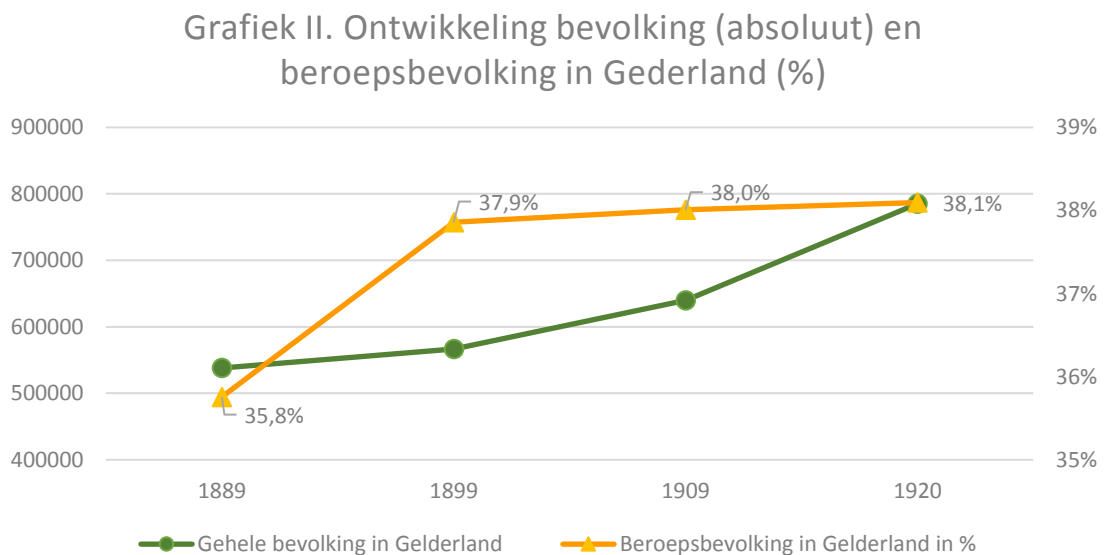
²⁸ Touwen, 'Expansie, stagnatie en globalisering: economische ontwikkelingen', p. 194.

²⁹ Bij de beroepstellingen werd alleen onderscheid gemaakt in beroepsbevolking, werklozen. De beroepsbevolking bestaat hier dus uit de mensen die ten tijde van een beroepstelling een baan hadden.

inclusief kinderen en ouderen. Ter vergelijking met 1909 was de beroepsbevolking in het eerste kwartaal van 2016 69,8% van de totale bevolking tussen 15 en 74 jaar.³⁰ Grafiek II toont dezelfde soort gegevens maar dan specifiek voor Gelderland. De ontwikkeling van het aandeel van de beroepsbevolking in Gelderland verloopt iets gelijkmatiger dan voor Nederland. De toename van de gehele bevolking in Gelderland volgt dezelfde tendens als de groei in heel Nederland, zij het iets minder sterk. Uit deze twee grafieken mag dus geconcludeerd worden dat Gelderland in grote lijnen dezelfde ontwikkelingen doormaakte als Nederland.



Bron: Beroepstellingen 1889, 1899, 1909 en 1920 van het CBS

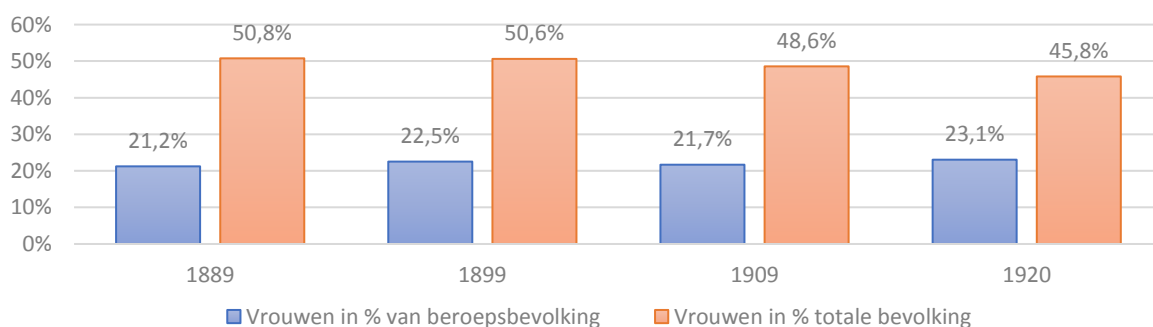


Bron: Beroepstellingen 1889, 1899, 1909 en 1920 van het CBS

³⁰ Zie <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2016/20/beroepsbevolking> Bij de beroepstellingen bestond de totale bevolking uit alle mensen wonend in Nederland, dus niet alleen maar tussen 15-74 jaar. Het CBS heeft dus de beroepsbevolking in aandeel van de beroepsgeschikte bevolking. De beroepsgeschikte bevolking werd niet in de beroepstellingen als aparte groep aangegeven.

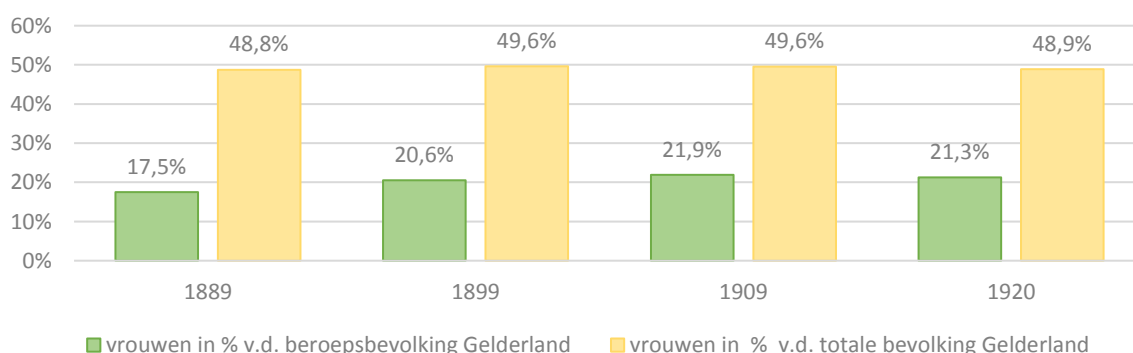
Met de beroepstellingen is het ook mogelijk om gedetailleerd naar het aandeel van vrouwen in de totale en beroepsbevolking, voor zowel Nederland als Gelderland, te kijken. In grafiek III is uiteengezet hoeveel procent van zowel de totale als de beroepsbevolking in Nederland bestond uit vrouwen. Opvallend is dat naarmate de twintigste eeuw vorderde het aandeel van vrouwen in de totale bevolking daalde, terwijl het aandeel in de beroepsbevolking licht steeg. De lichte stijging van het vrouwelijk deel van de beroepsbevolking kan verklaard worden door de eerste feministische golf die tussen 1870 en 1920 plaatsvond. Tijdens deze periode stonden drie zaken centraal voor de verschillende vrouwenorganisaties: vrouwenkiesrecht, toelating tot onderwijs en betaald werk.³¹ Deze beweging zorgde ervoor dat vrouwen buitenshuis meer betaald werk konden krijgen. Alhoewel de cijfers slechts een lichte stijging tonen, was dit de opmaat naar een eeuw waarin vrouwen zich steeds meer gingen begeven op de arbeidsmarkt.

Grafiek III. Vrouwen in % van totale en beroepsbevolking in Nederland



Bron: Beroepstellingen 1889, 1899, 1909 en 1920 van het CBS.

Grafiek IV. Vrouwen in % van totale en beroepsbevolking in Gelderland

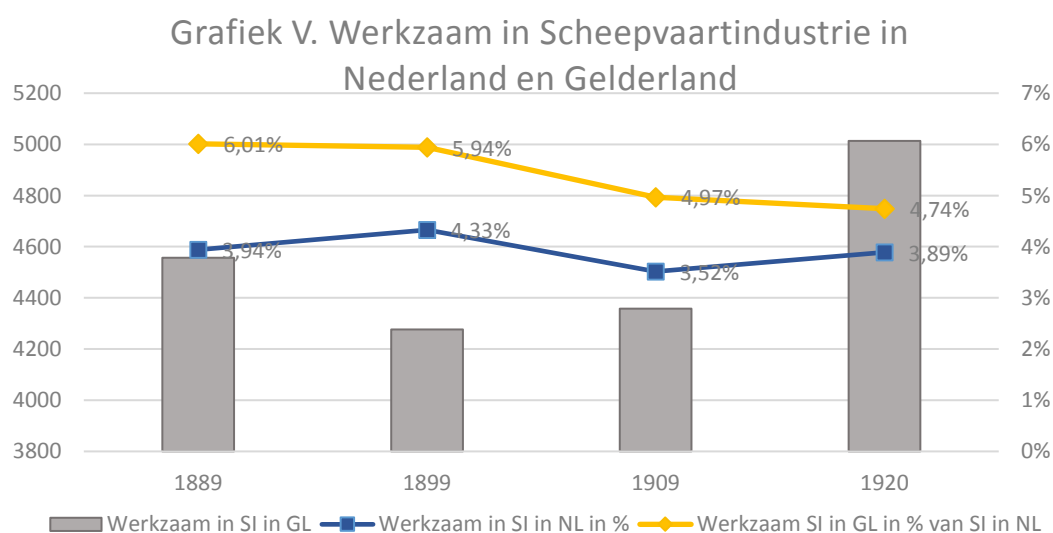


Bron: Beroepstellingen 1889, 1899, 1909 en 1920 van het CBS.

³¹ Mieke, Aerts, "Hollandsche vecht-suffragettes"? Een kwestie uit de geschiedenis van het Nederlandse feminisme', in: *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden* 124 (2009) 4, p. 599-617.

In grafiek IV zijn voor Gelderland dezelfde soort gegevens uiteengezet. Uit de grafiek is af te lezen dat, wat betreft de beroepsbevolking, Gelderland behalve het laatste jaar bijna dezelfde ontwikkeling kende als Nederland. Logischerwijs had ook de eerste feministische golf invloed op Gelderland. Daarnaast vond er een verandering in kwaliteit van beroep plaats. Voornamelijk in Nijmegen kregen steeds meer vrouwen *human capital*, waarmee ze bijvoorbeeld winkeliersters konden worden. Tevens kwam er steeds meer vraag naar 'nette' beroepen zoals verpleegster of onderwijzeres.³² De lichte daling tussen 1909 en 1920 van 21,9% naar 21,3% kwam niet voort uit een absolute daling van het aantal werkende vrouwen in Gelderland. In tegendeel zelfs, er kwamen ruim 10.000 werkende vrouwen bij in deze periode. De daling van het relatieve aandeel van vrouwen in de beroepsbevolking kwam voort uit een stijging van het aantal werkzame mannen. Er kwamen in die periode ruim 50.000 werkende mannen bij, dit is een enorme toename aangezien tussen de andere jaren er in de andere periodes er elke keer ongeveer 20.000 mannen bij kwamen.

Hoe verhiel de scheepvaartindustrie zich tot de beschreven werkende bevolking? In grafiek V zijn de aantallen voor de beroepsbevolking werkzaam in de scheepvaartindustrie uiteengezet. Uit de grafiek blijkt dat in 1920 3,9% van de gehele beroepsbevolking in Nederland werkzaam was in de scheepvaartindustrie. Van deze 3,9% was 4,7% werkzaam in de Gelderland, dit kwam neer op ongeveer vijfduizend mensen. Gelderland had dus een gemiddeld aandeel van 3,9% in de totale scheepvaartindustrie in Nederland. Dit lijkt in eerste instantie misschien weinig, maar Gelderland wist in de periode 1852-1891 zich te verbeteren van een gedeelde zesde plek naar een vierde plek wat betreft het laadvermogen van binnenvaartschepen exclusief de Rijnvaart.³³



Bron: Beroepstellingen 1889, 1899, 1909 en 1920 van het CBS

³² Paul M.M. Klep, 'De economische en sociale geschiedenis van de negentiende eeuw', in: *Nijmegen: de geschiedenis van de oudste stad van Nederland* (Wormer, 2005), p. 67-68.

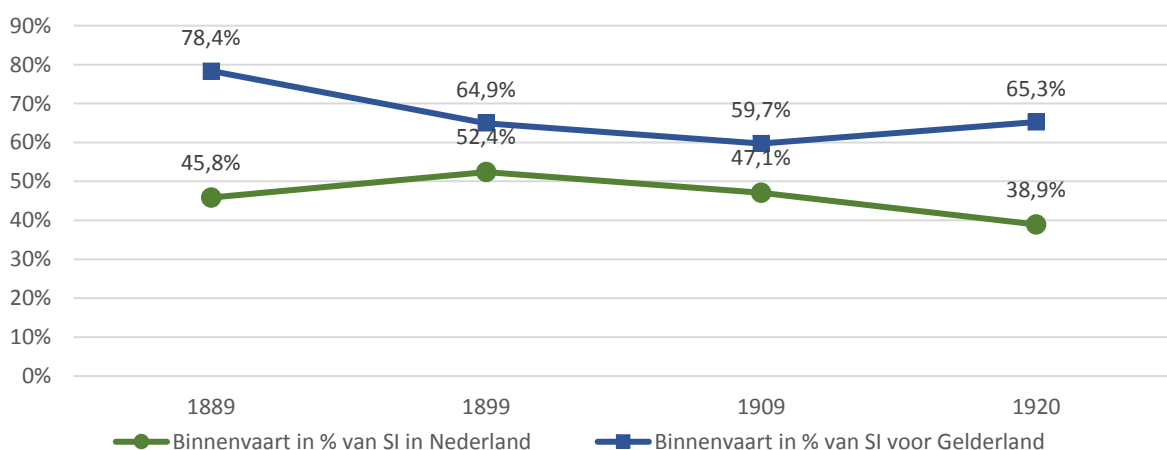
³³ Filarski. en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, p. 282, zie tabel 11.4.

Logischerwijs hadden Zuid-Holland, Noord-Holland en Zeeland de eerste, tweede en derde plek. Gelderland had dus wel degelijk een voorname positie in Nederland wat betreft de scheepvaartindustrie. In grafiek VI is tussen 1889-1909 een daling te zien en tussen 1909-1920 een stijging van het aantal mensen werkzaam in de scheepvaartindustrie in Gelderland. Voordat verklaringen worden gegeven voor de daling tussen 1889-1909 en de stijging tussen 1909-1920, wordt aangetoond dat de binnenvaart een groot aandeel had in de scheepvaartindustrie voor zowel Nederland als Gelderland.

In grafiek VI is het aandeel van de binnenvaart in percentage van de gehele scheepvaartindustrie uiteengezet. Uit de gegevens blijkt dat in Gelderland een groot deel van de scheepvaartindustrie bestond uit de binnenvaart. De rest werd gevormd door de scheepsbouw en randberoepen, zoals sjouwer, scheepsbevrachter etc. De beroepssector zeevaart was in Gelderland, door haar geografische ligging, logischerwijs niet erg ontwikkeld. Uit de grafiek is af te lezen dat het percentage van de binnenvaart van Gelderland aanzienlijk boven dat van Nederland lag. In 1889 en 1920 lag dit zelfs haast dertig procent erboven. Dit heeft de logische verklaring dat er in Nederland een groot aantal provincies waren die een zeer kleine binnenvaartberoepssector hadden. Daarnaast hadden de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland en Zeeland door hun geografische ligging een sterker ontwikkelde zeevaartberoepssector dan Gelderland. Deze twee zaken drukten als het ware het aandeel van de binnenvaart in de scheepvaartindustrie.

De zichtbare daling van de mensen werkzaam in de scheepvaartindustrie en binnenvaart (grafiek V en VI) in Gelderland tussen 1889 en 1909 had verschillende oorzaken. Voordat deze verschillende oorzaken aan bod komen moeten de drie variaties binnen de binnenvaart worden uitgelegd. De binnenvaart bestond uit de volgende drie onderdelen: binnenlandse vaart, internationale vaart en de vaart buiten de grenzen. De Rijnvaart valt onder de noemer internationale vaart, aangezien een schip daarbij de grenzen van Nederland passeert, maar wel weer terugkeerde.

Grafiek VI. Binnenvaart in percentage van de SI



Bron: Beroepstellingen 1889, 1899, 1909 en 1920 van het CBS

Mocht een Nederlandse schipper alleen binnen Duitsland varen, dan viel dit onder de laatste categorie. De Rijnvaart is dus onderdeel van de binnenvaart, maar de term binnenvaart wordt vaak inwisselbaar gebruikt voor binnenlandse vaart en de gehele binnenvaart.³⁴ In dit onderzoek zal met de term binnenvaart zowel de binnenlandse vaart als de Rijnvaart aangegeven worden, tenzij anders vermeldt. De eerste oorzaak waarom tussen 1889 en 1909 het aandeel van de mensen werkzaam in de scheepvaartindustrie daalde, was concurrentie uit de steden Amsterdam en Rotterdam. Doordat in Duitse achterland de vraag naar goederen toenam, werd de Rijnvaart een steeds belangrijker onderdeel in de binnenvaart in Nederland, maar deze vaart werd gedomineerd door schippers uit Amsterdam en in grote mate Rotterdam. In de loop van de negentiende eeuw werd bijvoorbeeld het Gelderse Nijmegen een minder zelfstandig handelscentrum.³⁵ Doordat Rotterdam en Amsterdam steeds meer de controle hadden op de Rijnvaart, kregen de Gelderse schippers een kleiner aandeel in deze vaart. Daarnaast kwam het spoorwegennetwerk op als andere manier om goederen en personen te vervoeren. Vanaf 1870 werd het spoorwegennetwerk een serieuze concurrent voor de binnenvaart. Vaak gaven passagiers de voorkeur aan de trein, alhoewel een stoomschip meer comfort had, was de trein nu eenmaal sneller.³⁶

De stijging tussen 1909 en 1920 van ruim 4300 mensen naar ongeveer 5000 mensen in grafiek V, kwam voort uit innovatieve ontwikkelingen in zowel de binnenvaart als de scheepsbouw. De scheepvaartindustrie had simpelweg tijd nodig om zich aan te passen aan deze nieuwe vorm van concurrentie. De verbetering van de vaarwegen had een enorme impact op de kwaliteit van het vervoeren via de binnenvaart. In 1850 werden de eerste plannen opgemaakt om de grote rivieren in Nederland te gaan normaliseren. Deze plannen ontstonden nadat Pruisen de Nederlandse regering op de slechte staat van de rivieren had geattendeerd.³⁷ Opvallend overigens, dat een land wat al eeuwen bekend staat als een echt 'waterland' in de negentiende eeuw door andere landen op zijn vingers getikt werd wat betreft de erbarmelijke staat van de rivieren. In alle Nederlandse rivieren zou een vaargeul moeten ontstaan met gelijke breedte en diepte. Voor Gelderland was het van cruciaal belang dat na 1875 de verdieping van de Waal werd aangepakt. In 1849 was het op sommige plaatsen op de Waal slechts 1,40 meter diep, in 1888 was dit al verbeterd tot 1,80 en in 1915 werd overal op de Waal een diepte van drie meter bereikt.³⁸

Ook de overgang van (houten) zeilschepen naar (ijzeren) stoomschepen droeg bij aan de stijging van mensen werkend in de scheepvaartindustrie. Zeker in Gelderland waren de schippers, er

³⁴ F.G.A. Huber, *De Nederlandse Binnenvaart*, p. 169.

³⁵ Klep, P., 'De economische en sociale geschiedenis van de negentiende eeuw', p. 64.

³⁶ Filarski R. en Mom, G., *Van transport naar mobiliteit*, p. 287.

³⁷ Klemann H. en Schenk, J., 'Competition in Rhine Delta', p. 832.

³⁸ Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, p. 299-300.

noodgedwongen vroeg bij met het inruilen van hun houten zeilschepen voor ijzeren stoomschepen.³⁹ In 1876 had Gelderland maar liefst 41 stoomschepen in de vaart, hierdoor had de provincie de derde plek wat betreft aantal stoomschepen. De aantallen in Noord- en Zuid-Holland lagen veel hoger, respectievelijk 173 en 324 stoomschepen. Daarbij is ook de zeevaart meegerekend, terwijl bij Gelderland ervanuit gegaan mag worden dat haast alle stoomschepen in de binnenvaart werden gebruikt. Ter vergelijking, Utrecht had slechts zeven stoomschepen in de vaart en Drenthe maar zelfs vijf.⁴⁰ Tevens vonden er ook binnen de stoomvaart innovaties plaats waardoor de binnenvaart beter kon concurreren met het spoorwegennetwerk. In het begin bestonden de stoomboten uit grote houten radarschepen, die niet op de kleine rivieren konden varen. Met de introductie van de schroefstoomboot werd dit probleem verholpen, de boten werden wendbaarder en konden op kleinere wateren varen. Dit betekende dat zelfs de kleinste dorpjes aan het water in Nederland bereikt konden worden met een stoomschip.⁴¹ Door deze twee ontwikkelingen in de binnenvaart, de normalisering van rivieren en introductie van stoomschepen, namen ook de mensen werkzaam in de beroepssectoren scheepsbouw en ondersteunde sector toe. Gingen er in een Gelderland meer schepen varen, dan moesten er natuurlijk ook mensen zijn die deze schepen konden bouwen, bevrachten, laden en lossen.

Een tweede blik op grafiek VI leert dat terwijl het aandeel van de binnenvaart in de scheepvaartindustrie tussen 1909 en 1920 in Gelderland steeg, deze in Nederland juist daalde. Deze daling kan op een tweeledige manier verklaard worden. Ten eerste, zoals eerder vermeld, waren er in Nederland meer provincies die een kleinere binnenvaart hadden dan Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland en Gelderland. Daarnaast betekende deze daling niet dat de binnenvaart absoluut met tien procent afnam, integendeel zelfs de binnenvaart daalde met nog geen 150 personen. Deze relatieve daling kwam voort uit het feit dat de andere beroepssectoren in de scheepvaartindustrie sterker toenamen dan de binnenvaart. Zowel de scheepsbouw als de zeevaart namen toe, maar de stijging van het ondersteunend personeel tussen 1909 en 1920 was het sterkst

Grafiek VII toont zowel de absolute aantallen van de mensen werkzaam in Gelderland, als het percentage ten opzichte van Nederland. De percentages tonen dat tussen 1889 en 1899 de mensen werkzaam in Gelderland ten opzichte van Nederland toenam. Ditzelfde gold voor de periode tussen 1909 en 1920. In 1920 vormde de binnenvaart in Gelderland ruim 8% van de binnenvaart in heel Nederland. De absolute aantallen tonen dat tussen 1889 en 1899 er sprake was van een enorme toename van de mensen in de binnenscheepvaart in Gelderland. Dit getal bleef tot 1920 stabiel waarna het in dat jaar nog licht steeg. Het is dus duidelijk dat vanaf 1889 de binnenscheepvaart in Gelderland

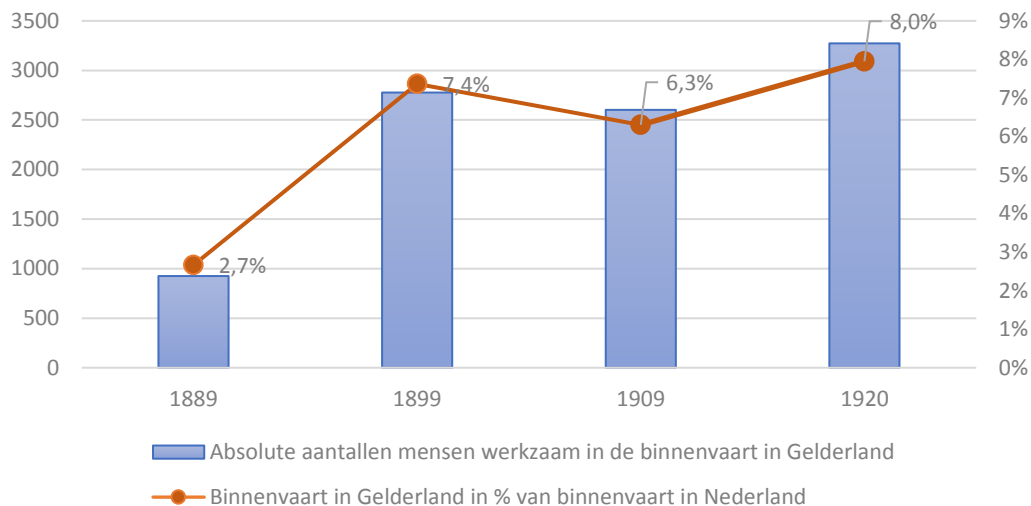
³⁹ Klep, 'De economische en sociale geschiedenis van de negentiende eeuw', p. 98-99.

⁴⁰ Filarski, en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, p. 287, zie tabel 11.7.

⁴¹ Filarski, en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, p. 284.

in de lift zat. De binnenvaart bestond voor het overgrote deel uit mannen, gemiddeld waren er 30 vrouwen per jaar die in de binnenvaart werkten. Het gemiddeld percentage van het vrouwelijke aandeel van de binnenvaart lag voor Gelderland op 1,2% en landelijk op 1,3%, een minimaal verschil dus tussen Gelderland en Nederland.

Grafiek VII. De binnenvaart in Gelderland



Bron: Beroepstellingen 1889, 1899, 1909 en 1920 van het CBS

De bovenstaande analyse heeft een helderder beeld geschept van de situatie in Nederland en Gelderland tussen 1870 en 1920. De ontwikkelingen in de totale bevolking en beroepsbevolking in deze periode zijn gevolgen van de industrialisatie, vrouwenemancipatie en voortuitgang in Nederland. De ontwikkelingen in de scheepvaartindustrie daarentegen hebben meerdere, samenhangende oorzaken. De industrialisatie had natuurlijk zijn effect op de ontwikkelingen in de scheepsbouw, de overgang van houten naar ijzeren stoomschepen was immers alleen mogelijk nadat dit nieuwe type schip ontworpen was met behulp van de stoommachine. Tevens zorgde de industrialisatie ervoor dat het vervoeren van goederen een grotere rol in Nederland ging spelen. De opkomst van het spoorwegennetwerk bleek in het begin, tussen 1889 en 1909, een geduchte concurrent voor de binnenvaart. De Rijnvaart werd gedomineerd door de grote steden Rotterdam en Amsterdam, waarbij Gelderland steeds meer haar grip op deze handel. Maar na het normaliseren van de rivieren en de introductie van de stoomschepen nam de binnenvaart tussen 1909 en 1920 in Gelderland toe. Maar hoe zag de groep mensen er nu uit die deze beroepssector vormde? En wat voor plek kreeg deze groep in een stad als Nijmegen?

Hoofdstuk 3. Schippers, stuurmannen en sjouwers: beroepen in de scheepvaartindustrie van Nijmegen

De negentiende eeuw was voor Nijmegen een wervelwind van crisissen, economische oplevingen en groei. Dit laatste element besloeg niet alleen bevolkingsgroei, maar ook groei van de stad in ruimtelijke zin. In het geval van Nijmegen gingen deze twee hand in hand, de ruimtelijke groei van de stad bleek een voorwaarde te zijn voor de bevolkingsgroei. Nijmegen volgde wat dat betreft de dynamische ontwikkeling die het industriële tijdperk voor veel Nederlandse steden tot gevolg had. Landbouwrevolutie, ontwikkeling in techniek, verbetering van hygiëne en nieuwe ontdekkingen in de medische wetenschap maakten allen de weg vrij voor de spectaculaire bevolkingsgroei die in de negentiende eeuw plaatsvond.⁴²

In de Nijmeegse bevolkingsgroei zijn drie fasen te ontdekken: 1800-1875, 1875-1970 en na 1970. Voor dit onderzoek is het alleen van belang om naar de eerste fase en het begin van de tweede fase te kijken. De eerste fase werd gekenmerkt door gestage groei. Rond 1850 was Nijmegen met negen procent sneller gegroeid dan Gelderland en maar liefst achttien procent sneller dan heel Nederland.⁴³ In 1859 steeg het geboortecijfer definitief boven het sterftcijfer uit, de bevolking groeide maar had nergens om heen te gaan. Nijmegen was van oudsher een ommuurde vestigingsstad en de oude wallen stonden in de weg van toenemende bevolking. In 1874 werd in Nederland de Vestingwet ingevoerd: er mocht buiten de wallen worden gebouwd. Deze omwenteling markeerde het beginpunt van de tweede fase. In deze fase kregen de inwoners van Nijmegen de mogelijkheid om buiten de benauwde en vieze binnenstad te gaan wonen. Tussen 1880 en 1930 groeide Nijmegen dubbel zo snel als de provinciale en landelijke omgeving. In 1795 telde Nijmegens slechts 11.000 inwoners, dit steeg tot 18.100 in 1860, veertig jaar later woonden er 44.000 mensen en in 1930 lag het inwoneraantal rond de 80.000.

Een bevolkingstoename was eigenlijk een indicator van spannende nieuwe ontwikkelingen die binnen een stad/land plaatsvonden. Immers kon een bevolking niet groeien zonder de nodige veranderingen ten opzichte van de tijd daarvoor. Daarnaast had een toename van de bevolking vaak ook grote gevolgen voor de economie in een land. Waren deze gevolgen ook voor de Nijmegenaren in de scheepvaartindustrie van toepassing? En zo ja, wat veranderende er dan precies ten opzichte van de vorige jaren?

⁴² Theo Engelen, 'Leven en dood onder controle. De bevolking in de negentiende en twintigste eeuw', in: *Nijmegen: de geschiedenis van de oudste stad in Nederland. Negentiende en twintigste eeuw* (Nijmegen, 2005), p. 33.

⁴³ Engelen, 'Leven en dood onder controle', p. 35.

Beroepen in de scheepvaartindustrie in Nijmegen

Nijmegen maakte aan het einde van de negentiende en begin twintigste eeuw enorme veranderingen door. Voor de ogen van de bevolking veranderde de stad van een middeleeuwse vesting aan het water, naar een moderne handelsstad met meer ruimte voor industrie. Zo werd in 1880 de oude haven gedempt en werd aan de westkant van de stad een nieuwe haven gebouwd met ruimte voor grotere en meer schepen. Maar hoe zag de groep die in de haven werkte eruit? En veranderde de beroepssector van de scheepvaartindustrie in deze dynamische periode?

In tabel 5 staan de beroepen en hoe vaak deze voorkwamen in de adresboeken van 1868 tot 1920. De beroepen commissaris der beurtschepen, machinemeester en hofmeester verdwenen naar verloop van tijd. Om deze beroepssector in Nijmegen beter in kaart te brengen zullen de beroepen kort worden toegelicht⁴⁴ het beroep 'commissaris der beurtschepen' kwam alleen in de eerste twee adresboeken voor, dus van 1868 tot 1881. In deze periode hadden een aantal beurtschippers in Nijmegen namelijk het monopolie op de beurtveer naar Rotterdam. De commissaris der beurtschepen was diegene die de controle hield over deze beurtveren. Koning Willem I had aan het begin van de negentiende eeuw een aantal juridische besluiten doorgevoerd, waardoor een bepaald aantal beurtschippers in een stad het monopolie kregen op de beurtveer. Alleen wanneer er meer dan drie scheepsbevrachters één schip bevrachtten, dan mocht het via de wilde vaart gebeuren.⁴⁵ Deze beurtmonopolie hield enkele decennia stand, maar in de jaren zestig van de negentiende eeuw kwam er steeds meer kritiek vanuit grote steden zoals Amsterdam en Rotterdam op deze monopolie. In 1869 werd al een wetsontwerp gemaakt om deze monopolie op de beurtveer op te heffen, maar pas in 1880 werd de wet door het parlement aangenomen. De Openbaar Vervoerswet van 1880 hield in dat al het vervoer in Nederland, met uitzondering van de spoorwegen,

Beroep	Aantal
commissaris der beurtschepen	2
havenmeester	8
hofmeester	1
machinemeester	1
kapitein	44
schipper	541
scheepsbevrachter	27
sjouwer	121
matroos	34
schippersknecht	49
stuurman	54
scheepstimmerman	84
stoombootondernemer	21
stoker	8
Totaal	995

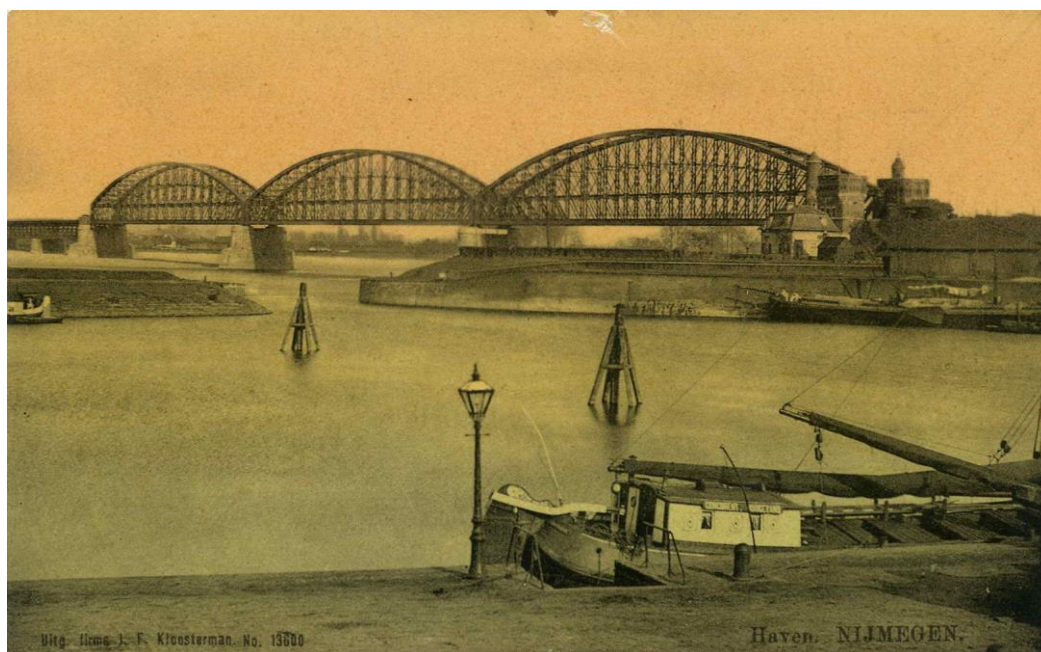
Tabel 5 Totaal aantal beroepen in de adresboeken

⁴⁴ De uitleg van de volgende beroepen zijn gebaseerd op de HISCO-codes: Havenmeester (22290), hofmeester (22450), sjouwer (97125), stoombootondernemer (21990), matroos (98135), schippersknecht (98190), stuurman (04230), schipper (04217), kapitein (04217), stoker (98220) en scheepstimmerman (95455).

⁴⁵ In de negentiende eeuw zijn er grofweg twee vormen van handelen via het water, via de beurtvaart en de wilde vaart. Bij de beurtvaart was van tevoren afgesproken wie wat, wanneer en voor hoeveel geld vervoerde. Bij de wilde vaart voer men op goed geluk naar een stad met een vracht om het daar te verkopen.

vrij werd gegeven.⁴⁶ Het feit dat in het adresboek van 1887 dit beroep niet meer voorkwam ligt dus in lijn met de invoer van deze wet.

De havenmeester was de opzichter van de haven in Nijmegen. Nijmegen kende tot 1880 twee havens, de 'oude haven' gelegen bij de Bottelpoort. En de 'nieuwe haven' (de huidige Waalhaven) die buiten de stadswallen werd gebouwd. In 1880 werd de veertiende-eeuwse oude haven gedempt en werd de Waalhaven de enige haven in Nijmegen. Op figuur 4 is de Nieuwe Haven te zien. In de periode 1868 tot 1920 zijn er in totaal vijf verschillende havenmeesters geweest, waarvan H. Blijdenstein tien jaar de positie heeft vervuld.



Figuur 4 De Waalhaven 1904-1906. Bron: RAN

Het beroep van 'hofmeester' kwam alleen in het eerste adresboek eenmaal voor, het gaat hier om B. Borgers. Als hofmeester was Borgers verantwoordelijk voor het voedsel aan boord van een schip en werkte hij mee als wat tegenwoordig een 'steward' zou heten. In hetzelfde adresboek kwam ook maar één keer het beroep machinemeester voor, ene J. Dekker vervulde dit beroep in 1868-1869. Zoals de benaming van het beroep al weggeeft, was hij de opzichter van de machines in het schip, hierbij moet gedacht worden aan de stoommachines in de stoomboten. In de adresboeken daarna kwam acht keer het beroep stoker voor. Dit was iemand die ervoor zorgde dat de stoommachines genoeg kolen hadden om stoom te produceren.

Het beroep 'kapitein' kwam in totaal 45 keer voor en kan omschreven worden als iemand die de volledige leiding had over een schip. Ditzelfde geldt ook voor het beroep 'schipper' waarvan er maar liefst 543 invoeren zijn. Alhoewel kapitein en schipper in eerste instantie andere benamingen voor hetzelfde beroepen lijken, is dit niet helemaal correct. De term kapitein werd namelijk gebruikt voor

⁴⁶ Filarski en Mom, *Transport en mobiliteit*, p. 295-298.

zeegaande schepen, terwijl de term schipper specifiek op de binnenvaart sloeg. Figuur 5 geeft een indruk op welk soort schepen de kapiteins en schippers voeren. Op deze foto zijn zowel stoomboten, stoomsleepboten als zeilschepen te zien. Dit is een kenmerkende afbeelding voor deze periode, aangezien steeds meer schippers en kapiteins hun houten zeilschepen omruilden voor nieuwe (ijzeren) stoomboten.⁴⁷ Schippers en kapiteins werkten nauw samen met de scheepsbevrachter. Dit was de tussenpersoon tussen de eigenaar(s) van het schip en diegene die een lading goederen ergens naar toe wilde laten vervoeren. De scheepsbevrachter bemiddelde tussen deze twee partijen om tot een overeenkomst wat betreft het vervoeren te komen. De scheepsbevrachter had een ambivalente positie, hij speelde vaak schippers tegen elkaar uit om een zo laag mogelijke prijs te krijgen. Maar de schippers waren afhankelijk van hem aangezien hij soms de enige link met het vasteland was.⁴⁸ Sjouwers waren diegene die de schepen aan de Waalkade laden en losten, daarbij werd altijd gewerkt in een havenploeg en Waalploeg. De Waalploeg werkte logischerwijs op de Waalkade en de havenploeg hielp bij het laden en lossen van de schepen in de haven. In Nijmegen werden ze ook wel 'kaajsjouwers' genoemd. Het werk was zwaar en ze verdienden vaak maar 1 gulden per dag.⁴⁹ Ook van hen waren de schippers sterk afhankelijk, hoe sneller er gewerkt werd, hoe eerder er weer gevaren kon worden.

Aan boord werkte ook vaak een matroos of schippersknecht. Het enige verschil tussen deze twee beroepen is dat een matroos werkte op een zeevarend schip en een schippersknecht op een



Figuur 5 Zeil- en stoomschepen liggen aan de kade, Nijmegen 1890. Bron: RAN

⁴⁷ Filarski en Mom, *Transport naar mobiliteit*, p. 284-292.

⁴⁸ Verrips, *Als het tij verloopt*, p. 13-16.

⁴⁹ alcontent e.a., *De lage wal zoekt het hoger op*, p. 60.

ander soort vaartuig. De stuurman had aan boord de verantwoordelijkheid over het navigeren van het schip. Dit betekende dat hij de snelste route koos en de informatie over de verschillende bruggen en sluizen verzamelde. De scheepstimmerman bevond zich niet aan boord, maar werkte aan een houten schip wanneer er iets gerepareerd moest worden. In de twintigste eeuw werden de houten stoomboten op een gegeven moment vervangen door ijzeren stoom- of motorboten. De scheepstimmerman verloor hierdoor zijn bron van inkomsten en moest zich aan deze nieuwe ontwikkeling aanpassen. De overgang van houten schepen naar ijzeren schepen nam pas echt toe na de Eerste Wereldoorlog, in dit onderzoek zullen de gevolgen van deze technologische ontwikkeling dus niet aan bod komen.

Het laatste beroep wat nog besproken dient te worden is stoombootondernemer. De eerste vermelding van een stoombootondernemer was in het adresboek 1892 en in de daaropvolgende adresboeken kwam het beroep vaker voor. De opkomst van de stoombootondernemer in Nijmegen was een reactie op de komst van de Rotterdamse stoombootmaatschappij naar Nijmegen. Al erg vroeg, in 1823, werd er een Nijmeegse stoombootmaatschappij opgericht om met de Rotterdamse te kunnen concurreren. Aan het eind van de negentiende eeuw hadden ook de laatste zeilschippers afscheid genomen van hun houten zeilschepen en stoomboten aangeschaft.⁵⁰ Als stoombootondernemer was men niet simpelweg schipper van een stoomboot, maar had je ook een daadwerkelijk aandeel in een stoombootonderneming. Op figuur 6 is de stoomboot 'Koningin der Nederlanden' te zien, dit was een van de stoomboten die onder de Geldersche Stoombootmaatschappij viel.⁵¹



Figuur 6 Panorama van Nijmegen. Op de voorgrond de stoomboot "Koningin der Nederlanden" (Nijmegen-Rotterdam) Bron: RAN

⁵⁰ Klep, 'De economische en sociale geschiedenis van de negentiende eeuw', p. 97-100.

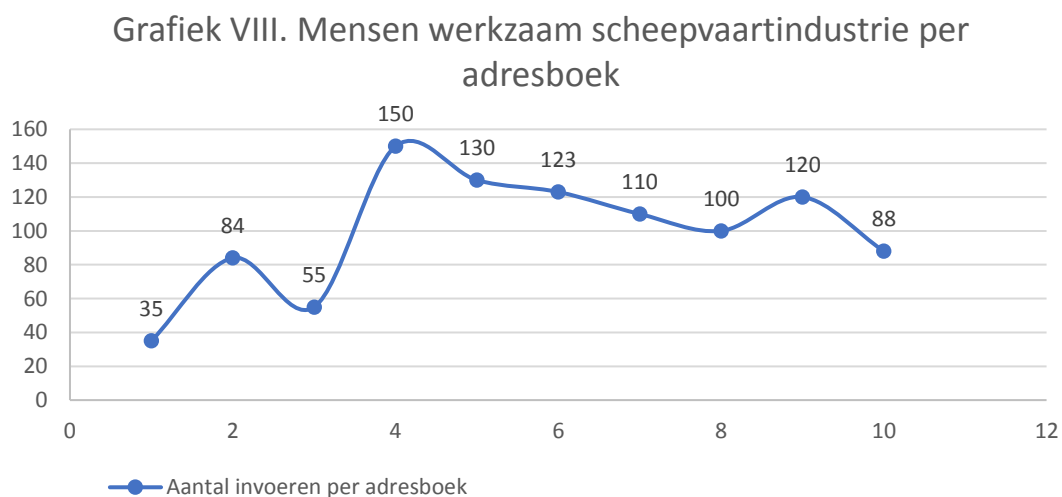
⁵¹ De Geldersche stoombootmaatschappij was een samenwerking van verschillende stoombootondernemingen in Nijmegen. In 1920 kwam het tot een algehele fusie.

Nu duidelijk is wat elk beroep inhield wordt er dieper ingegaan op de beroepsverdeling. Hoeveel mensen werkten er als schippers of als sjouwer in de periode van 1868 tot 1920? En waren er verschuivingen te zien in de hoeveelheid mensen die in een bepaald beroep werkten?

Beroepsverdeling

Op basis van de adresboeken zijn er drie periodes gemaakt; 1868-1887, 1892-1905 en 1910-1920.⁵²

Voor deze drie periodes zal de beroepsverdeling uiteengezet worden. Voordat het uiteenzetten van de beroepsverdeling kan plaatsvinden, moet er aandacht besteedt worden aan het aantal invoeren per adresboek. Grafiek VIII toont per adresboek het aantal invoeren van mensen werkzaam in de scheepvaartindustrie. Het aantal mensen in de scheepvaartindustrie steeg van 55 naar 150 tussen 1887 en 1892. Deze stijging kan aan de hand van een aantal ontwikkelingen worden verklaard. Ten eerste had de Openbaar Vervoerswet van 1880 grote gevolgen voor de scheepvaart. Iedereen mocht een schip in de vaart brengen, er waren hiervoor geen



Bron: Adresboeken 1868, 1878, 1887, 1892, 1895, 1901, 1905, 1910, 1915 en 1920, RAN

speciale vergunningen meer nodig. Hierdoor hadden meer mensen de mogelijkheid om schipper te worden. Dit gaf ook een impuls aan de rest van de scheepvaartindustrie, meer schippers betekende meer schepen, meer lading, meer onderhoud etc. Daarnaast zorgden de verbetering van de Waal en de industrialisatie van Nederland en Duitsland voor én meer vraag naar binnenvaartschepen én een kortere reistijd van de schepen. Ten derde groeide de bevolking in Nijmegen explosief nadat de stad de oude stadsmuren mocht slopen. Alhoewel deze vier ontwikkeling al eerder dan 1892 van start gingen, duurde het een tijdje voordat de effecten ervan waren doorgedrongen tot de scheepvaartindustrie. Opvallend is dat deze toename van het aantal mensen in de scheepvaartindustrie voorkwam in een periode waarin Nijmegen werd aangesloten op het nationaal

⁵² Voor meer informatie over deze drie periodes zie Hoofdstuk 1 Bronnen en Methoden, p. 10.

spoorwegennetwerk. In 1879 werd de spoorbrug over de Waal in gebruik genomen en kwam daarmee een treinverbinding met Arnhem tot stand. Ondanks dat in deze periode het dus mogelijk werd om vanuit een andere stad goederen van of naar Nijmegen te laten vervoeren, ondervond de scheepvaartindustrie in Nijmegen hier nog geen nadelen van. Waarom de scheepvaartindustrie in Nijmegen toch groeide ondanks de komst van de spoorbrug is te danken aan het feit dat de binnenvaartschepen vooral goederen vervoerden. Hierbij was niet de snelheid, maar de prijs van cruciaal belang.⁵³ Daarnaast droegen alle bovenstaande aspecten ook bij aan het vermogen van de binnenvaart om met de spoorwegen te blijven concurreren.

In de jaren na 1892 stabiliseerde het aantal mensen in de scheepvaartindustrie. In de tweede periode, 1892-1905, zijn er dus beduidend meer mensen werkzaam in de scheepvaartindustrie. Deze toename is niet alleen maar te danken aan het feit dat er in de tweede periode vier adresboeken zijn gebruikt in plaats van drie. Grafiek VIII toont dat in 1892 het aantal mensen in de scheepvaartindustrie met grote getale, ten opzichte van de vorige adresboeken, was toegenomen. Ook in de jaren daarna bleef het aantal mensen werkzaam in deze beroepssector een stuk hoger dan in de adresboeken in de eerste periode. Tabel 6 toont hoeveel personen er per adresboek gemiddeld zijn genoteerd, hierbij zat er tussen de tweede en derde periode maar een verschil van 15 mensen.

In tabel 6 zijn de absolute aantallen per beroep per periode uiteengezet. In de eerste periode vormden de schippers, de sjouwers en de stuurmannen de drie grootste beroepen. Met uitzondering van de matrozen werkten er niet meer dan tien mensen in de overige beroepen. De beroepssector van de Nijmeegse scheepvaartindustrie was dus niet ontzettend groot. Dit hing ook samen met het feit dat tot 1880 het erg lastig was om een schip in de vaart te brengen. In de tweede periode nam, onder andere door de Openbaar Vervoerswet van 1880, het aantal schippers enorm toe. Net als in de eerste periode kwam na schipper sjouwer op de tweede plek als het aankwam op het grootste beroep. Op de derde plek kwam scheepstimmerman, terwijl in dit voorheen nog stuurman was.

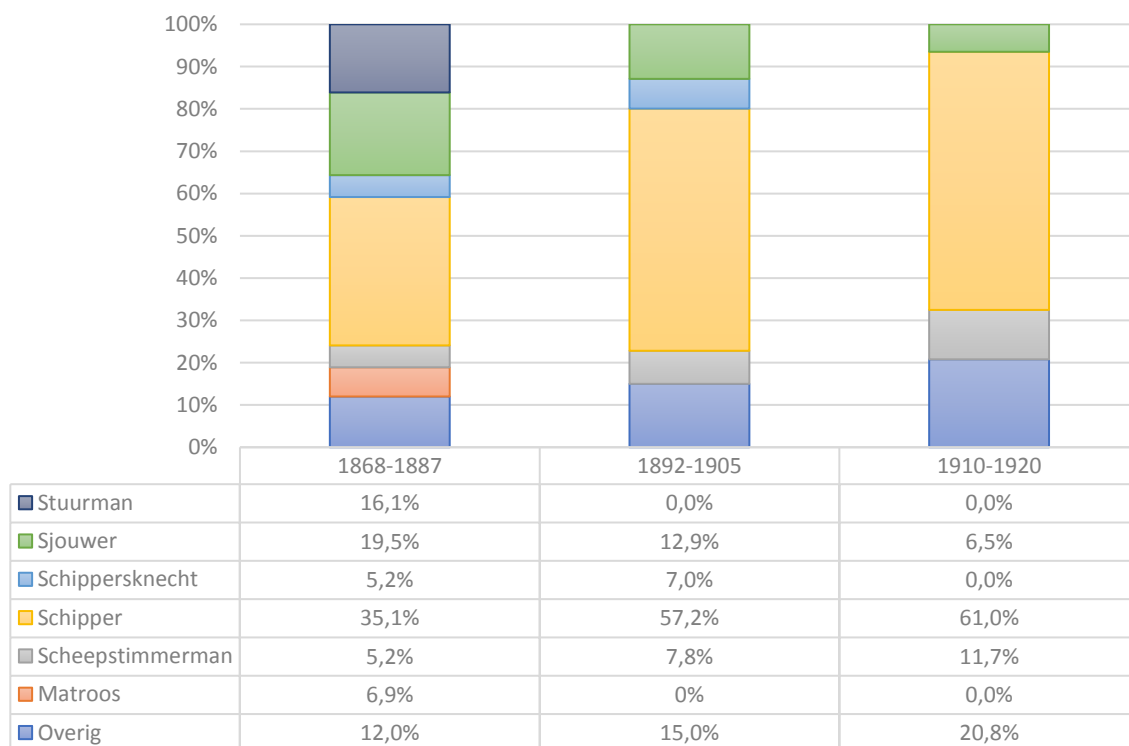
De toename van de scheepstimmerman van negen mensen tussen 1868 en 1887 en veertig mensen in 1892-1905 was een gevolg van de eerder genoemde ontwikkelingen. Immers stond de toename van het aantal schippers gelijk aan de toename van de vraag naar schepen. Zoals eerder vermeld ontstond deze toename door onder andere een genormaliseerde Waal en de Openbaar Vervoerswet van 1880. Deze schepen moesten gebouwd en onderhouden worden. Daarnaast verruilden steeds meer schippers hun houten zeilschepen in voor houten stoomboten of werden hun houten zeilschepen voortgetrokken door houten stoomsleepboten. De overgang naar ijzeren schepen begon rond 1890, maar dit betrof vooral de Rotterdamse en Amsterdamse schippers die op de Rijn

⁵³ Filarski en Mom, *Transport naar mobiliteit*, p. 293.

	Beroepen	Periodes			Gemiddeld per adresboek		
		1868-1887	1892-1905	1910-1920	1868-1887	1892-1905	1910-1920
	commissaris der beurtschepen	2	0	0	1	0	0
	havenmeester	3	2	3	1	1	1
	hofmeester	1	0	0	0	0	0
	kapitein	8	21	15	3	5	5
	machinemeester	1	0	0	0	0	0
	matroos	12	12	10	4	3	3
	scheepsbevrachter	6	8	12	2	2	4
	scheepstimmerman	9	40	36	3	10	12
	schipper	61	293	188	20	73	63
	schippersknecht	9	36	4	3	9	1
	sjouwer	34	66	20	11	17	7
	stuurman	28	15	11	9	4	4
	stoombootondernemer	0	14	7	0	4	2
	stoker	0	5	2	0	1	1
	Totalen	174	512	308	58	128	103

Tabel 6 Absolute aantallen per beroep per periode. Bron: adresboeken 1868-1869 tot en met 1920.

Grafiek IX. Beroepsverdeling in per periode in % van totaal



Bron: Adresboeken 1868 tot en met 1920, RAN

naar Duitsland voeren. Pas vanaf 1910 vond de overgang in heel Nederland plaats.⁵⁴ De scheepstimmermannen leefden dus net in een tussenperiode waarin de meeste schippers niet direct de overstap op een ijzeren schip konden veroorloven, maar wel een houten stoomschip kochten of lieten bouwen om met de concurrentie mee te kunnen.

In de laatste periode (1910-1920) zijn wederom de schipper, de scheepstimmerman en de sjouwer de drie grootste beroepen. Alhoewel deze gegevens overeenstemmen met de voorgaande jaren, is het wel opvallend dat de scheepstimmermannen nog steeds met 36 mannen de een-na-grootste groep vormden. Het gemiddelde per adresboek nam zelfs toe van 10 naar 12. In 1916 had de Staatscommissie die onderzoek deed naar de binnenvaartsector in Nederland, namelijk vastgesteld dat alleen de armste schippers nog een houten schip hadden.⁵⁵ Dit zou impliceren dat ook het werk voor scheepstimmermannen hierdoor zou afnemen, maar dit bleek niet het geval in Nijmegen. Dit betekende niet dat de overgang van houten naar ijzeren schepen in Nijmegen niet plaatsvond, maar bij een ijzeren schip werd de binnenkant nog steeds van hout gemaakt. Dit zou dus een verklaring kunnen zijn voor de geringe afname van de scheepstimmermannen.

Alhoewel absolute aantallen een interessante bron van informatie zijn, geven de getallen in grafiek IX meer inzicht hoe de beroepen zich tot elkaar verhielden. De categorie overig in elke periode werd gevormd door de beroepen waarin minder dan vijf procent van het totaal aantal mensen werkzaam was. Deze categorie nam in de loop van de jaren toe, van 12% naar 15% naar bijna 21%. Dit betekende dat het aantal mensen werkzaam in de verschillende beroepen vaker onder de 5% kwam te liggen. Zo werkten er van 1868 tot 1887 16,7% als stuurman, maar in de periode daarna nam dit af tot onder de 5% waardoor het bij de categorie overig werd geschaard. Eenzelfde soort ontwikkeling was bij het beroep matroos te zien. De toename van de categorie overig hing samen met het feit dat de groepen schippers en scheepstimmermannen elke periode zowel relatief als absoluut toenam. De schippers vormden eerst ruim een derde van het totaal, terwijl dit in de laatste periode gegroeid was tot ruim twee derde. Het aandeel van de scheepstimmermannen was een stuk kleiner dan dat van de schippers, maar verdubbelde van 5% naar 11%. Deze twee groepen gingen dus een steeds groter aandeel vormen van het totaal aantal mensen, terwijl de andere beroepen een relatief kleiner deel vormden.

Voor de periode 1868-1920 is uiteengezet welke beroepen er voorkwamen en hoeveel mensen in deze beroepen werkten. Aangezien er in totaal 10 adresboeken zijn bekeken en mensen aan elkaar zijn gekoppeld als één persoon is het mogelijk om de beroepsmobiliteit vast te stellen.

⁵⁴ Filarski en Mom, *Transport naar mobiliteit*, p. 283.

⁵⁵ Filarski en Mom, *Transport naar mobiliteit*, p. 283-284.

Beroepsmobiliteit

Er is dus een tendens te ontdekken waarin mensen steeds meer verschillende beroepen hadden, maar de beroepen schipper en sjouwer bleven het vaakst voorkomen. Van de 995 invoeren zijn er 515 personen aan elkaar gekoppeld, waarvan er 216 in meerdere adresboeken zijn gevonden. Met deze gegevens is het mogelijk om de beroepsmobiliteit aan te geven. Hiermee wordt bedoeld in hoeverre mensen van beroep veranderde. Van de 216 personen hielden 191 mensen hetzelfde beroep, terwijl slechts 26 personen van beroep veranderde. In tabel 7 is uiteengezet hoeveel kans mensen met een bepaald beroep hadden om van beroep te veranderen. Het beroep waarbij de meeste verandering optrad was dat van stuurman. Van de acht stuurmannen die over meerdere jaren zijn teruggevonden, veranderden er maar liefst zes van beroep. Als matroos was er een kans van vijftig procent dat er van beroep veranderd kon worden. De andere twee beroepen waarin er een aanzienlijke kans was dat er van beroep veranderd kon worden, waren kapitein en schippersknecht. De overige beroepen hadden een zeer lage tot geen kans om van beroep te veranderen. Hieronder vielen ook de schippers, waarvan slechts vijf procent een ander beroep ging uitoefenen. In absolute aantallen waren het zeven schippers die van beroep veranderden, het meeste van allemaal.

Beroepen	Aantal	HB	Veranderd	Kans
Commissaris der beurtschepen	1	1	0	0,0%
Havenmeester	2	2	0	0,0%
Kapitein	11	7	4	36,4%
Matroos	8	4	4	50,0%
Scheepsbevrachter	5	5	0	0,0%
Scheepstimmerman	22	22	0	0,0%
Schipper	121	114	7	5,8%
Schippersknecht	10	7	3	30,0%
Sjouwer	23	21	2	8,7%
Stoker	2	2	0	0,0%
Stoombootondernemer	4	4	0	0,0%
Stuurman	8	2	6	75,0%

Tabel 7 Kans op beroepsverandering, per beroep.

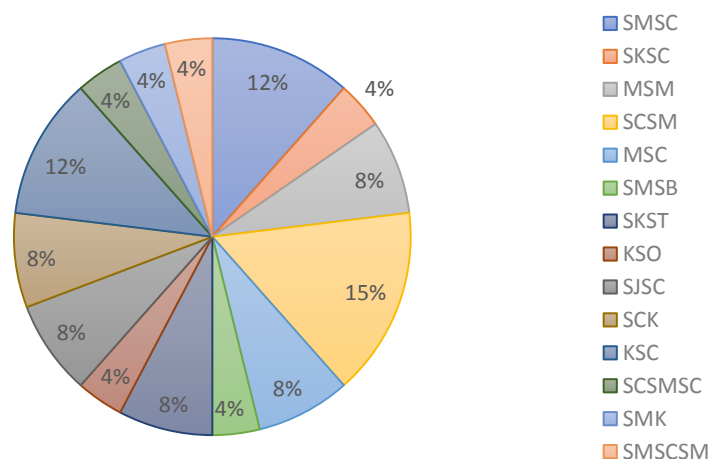
Er waren dus in totaal 26 mensen die van beroep veranderden, maar welke beroepsveranderingen kwamen toen voor? Diagram I toont de soorten beroepsverandering en de percentages hoe vaak ze voorkwamen.⁵⁶ De verandering die het vaakst voorkwam was van schipper naar stuurman (SCST), logisch aangezien de schippers in absolute aantallen het meest van beroep veranderde. In eerste instantie lijkt dit misschien een neerwaartse vorm van beroepsmobiliteit, maar dat hoeft niet het geval te zijn. Als stuurman had men immers minder verantwoordelijkheden, maar wel de zeggenschap over de koers van het schip. Daarnaast kon het natuurlijk voorkomen dat een

⁵⁶ Voor een uitleg van de afkortingen, zie hoofdstuk 1 pagina 13.

schipper na twintig of dertig jaar er genoeg van had om het hele schip te leiden, maar nog geen afscheid van de binnenvaart wilde nemen. Zo was er ene A. Prudon die in de adresboeken 1892, 1895 en 1901 als schipper voorkwam, terwijl hij in de adresboeken 1910, 1915 en 1920 als stuurman werd genoteerd.

De andere twee beroepsveranderingen die op de gedeelde tweede plaats staan, met ieder twaalf procent van het totaal aantal veranderingen, zijn stuurman naar schipper (STSC) en kapitein naar schipper (KSC). Een voorbeeld van de eerste beroepsverandering was K. Minnes die in de eerste twee adresboeken stuurman was en daarna, van 1887 tot 1905, schipper was. Deze vorm van beroepsverandering is een logisch verschijnsel, immers had K. Minnes als stuurman ervaring opgedaan met de dagelijkse gang van zaken aan boord en kon zich daarna opwerken tot schipper. De andere beroepsverandering, van kapitein naar schipper, was eveneens een logische verandering voor drie personen. De term kapitein, zoals eerder dit hoofdstuk vermeld, sloeg vaak op gezaghebbers van

Diagram I. Beroepsmobiliteit



Bron: Adresboeken 1868 tot en met 1920, RAN

zeegaande schepen. Had iemand er genoeg van om lange reizen over zee te maken, dan was de overstap naar binnenvaartschipper gemakkelijk en snel gemaakt.

Een beroepsverandering die niet zo waarschijnlijk was, maar toch twee keer voorkwam, was de verandering van sjouwer naar schipper. Het ging hier om C. Janssen en J. Wouters. De eerste man kwam in 1878 voor het eerst in een adresboek voor als sjouwer. Pas in het adresboek van 1905 zien we C. Janssen opnieuw, maar dan als schipper. Zijn afwezigheid in drie adresboeken is opmerkelijk, maar niet onverklaarbaar. Het kan zijn dat C. Janssen na 1878 wegtrok uit Nijmegen om ergens anders te gaan werken. In de tussentijd kan hij zich hebben opgewerkt als schipper om rond 1905 terug te keren naar Nijmegen en zich hier te vestigen. J. Wouters kwam in meerdere adresboeken voor, in 1892 en 1895 was hij genoteerd als sjouwer. In het adresboek van 1901 kwam hij niet voor, maar in 1905,

1910 en 1915 wel maar dan als schipper. Hier kan dus hetzelfde aan de hand zijn geweest. Het is natuurlijk niet ondenkbaar dat iemand in een periode van tien jaar zich opwerkte van sjouwer naar schipper. Tevens werkten zowel C. Janssen als J. Wouters in de periode na de invoer van de Openbaar Vervoerwet van 1880, hierdoor was iedereen vrij om een schip in de vaart te brengen.

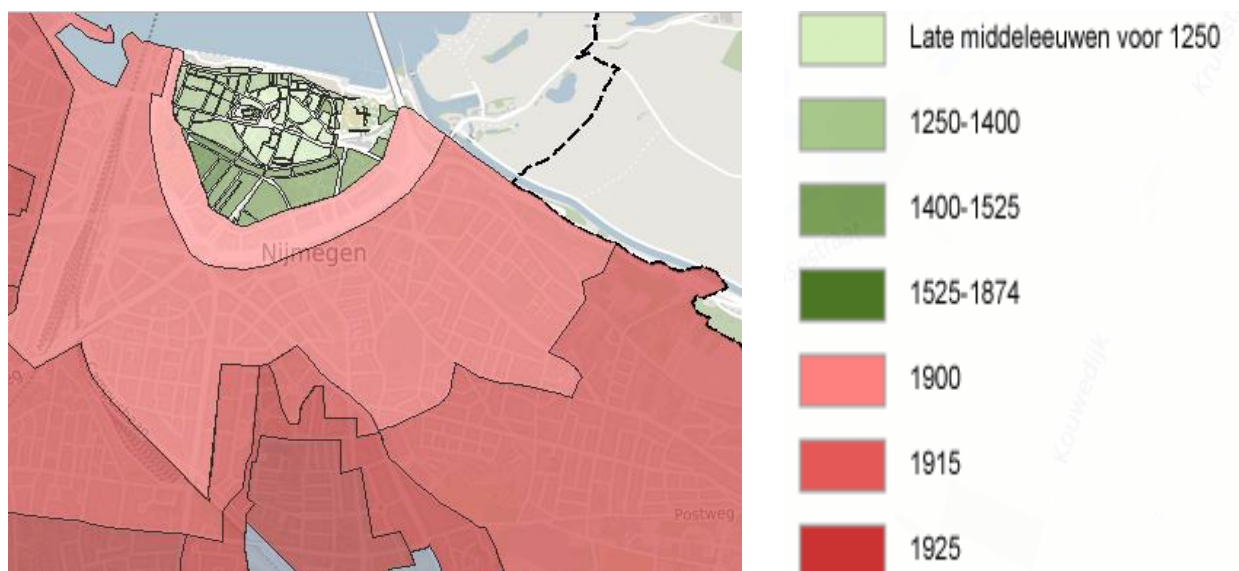
Ondanks dat er 26 keer een beroepsverandering plaatsvond, blijft het helder dat er weinig sprake was van beroepsmobiliteit in de periode van 1868 tot 1920. Immers hielden 191 personen hetzelfde beroep. Van deze 191 mensen werd het merendeel gevormd door de schippers, maar ook bij de sjouwers en scheepstimmerman vond er weinig beroepsmobiliteit plaats.

In bovenstaande hoofdstuk is gekeken naar de verschillende beroepen in de Nijmeegse scheepvaartindustrie. In Nijmeegse adresboeken werden minder soorten beroepen opgegeven in vergelijking met de beroepstellingen van Gelderland. De beroepen die het meest voorkwamen, waren schipper, scheepstimmerman, stuurman en sjouwer. In de eerste periode bestond de Nijmeegse scheepvaartindustrie uit 174 mensen, maar dit aantal schoot omhoog toen in 1892 150 mensen een beroep opgaven die onder de scheepvaartindustrie viel. Deze toename bestond voornamelijk uit het aantal schippers en is te verklaren aan de hand van de ontwikkelingen rondom het Openbaar Vervoer in Nederland, de verbetering van de Waal en de overstap naar snellere stoomschepen. Alhoewel in de jaren daarna minder mensen een beroep binnen de scheepvaartindustrie opgaven, lag het gemiddelde aantal invoeren per adresboek in de laatste periode 1910-1920 relatief dicht bij die van de tweede periode. In 1892-1905 werden gemiddeld 128 mensen per jaar genoteerd met een beroep binnen de scheepvaartindustrie. In 1910-1920 waren dit er 103, slechts een verschil van vijftien mensen. De schippers waren in elke periode veruit de grootste groep, respectievelijk met 61, 293 en 188 personen in de verschillende periodes. Van beroep veranderen gebeurde nauwelijks in de periode 1868-1902, slechts 126 mensen van de 215 die over meerdere jaren gevolgd zijn veranderden van beroep. De meest voorkomende verandering was van stuurman naar schipper, dit kwam zes keer voor.

De Nijmeegse scheepvaartindustrie was dus voornamelijk gebaseerd op de binnenvaart, immers werkten schippers op binnenvaartschepen. Kapiteins en matrozen daarentegen werkten vaak op zeegaande schepen, maar vormden niet meer dan tien procent van het totaal aantal mensen per periode. De periode 1868-1920 was voor de mensen in de binnenvaart een overgangsperiode, ook de Nijmeegse gegevens bevestigen dit. De Nijmeegse binnenvaart kreeg pas laat te maken met concurrentie van het spoorwegennetwerk, maar wist zich goed staande te houden. De verbetering van de Waal, de vraag naar massagoederen en de overgang van zeil- naar stoomschepen zorgden ervoor dat de Nijmeegse schippers tegen de verwachtingen in van de binnenvaart konden blijven leven.

Hoofdstuk 4. De Waal staat centraal: werken in de scheepvaart en wonen in Nijmegen

De inwoners van Nijmegen zagen aan het eind van de negentiende eeuw hun stad een gedaanteverwisseling ondergaan. Na de Vestingwet van 1874 werd het namelijk mogelijk om buiten de ommuurde delen van de stad te bouwen. Daarvoor mochten alleen bedrijven met een speciale vergunningen buiten de wallen bouwen én mocht er alleen met hout gebouwd worden. In de binnenstad stonden op een klein oppervlak 2630 huizen op elkaar. De stad was volgepropt met kleine houten huisjes in nauwe steegjes en vieze straten. De kindersterfte was hoog, de stedelijke hygiëne ontzettend slecht en kwaliteit van het drinkwater liet nogal te wensen over. Wat dat betreft was Nijmegen niet uniek, epidemieën van cholera, tyfus of de pokken kwamen geregeld voor.⁵⁷ Het stadsbestuur zag in, dat in Nijmegen handel en industrie nooit een kans zouden krijgen zolang de wallen de stad afsloten van de noodzakelijke leefruimte. De Vestingwet van 1874 was voor Nijmegen de broodnodige aderlating van de bebouwing in de stad. In 1878 werd een ontwerp gemaakt door W.J. Brender à Brandis voor de uitbreiding van de stad. De nieuwe straten kregen het uiterlijk van een boulevard, maar waren vooral gericht op de functionaliteit. De nieuwe huizen waren alleen bedoeld voor de gegoede burgerij; prominente gevels, vrijstaande huizen of aaneengesloten herenhuizen, zo moest het nieuwe deel van de stad eruit komen te zien. Massaal trok de gegoede burgerij de binnenstad uit en streken neer in het zuiden en oosten van Nijmegen.



Figuur 7 Afbeelding van de historische atlas van Nijmegen met de stadsuitbreidingen. Bron: RAN

⁵⁷ P. Ekkers en T. Ganzevles, 'Ruimtelijke ontwikkeling in de negentiende en twintigste eeuw', in: *Nijmegen: de geschiedenis van de oudste stad in Nederland. Negentiende en twintigste eeuw* (Nijmegen, 2005), p.18-19.

Op bovenstaande kaart (figuur 7) uit de digitale historische atlas van Nijmegen is goed te zien hoeveel ruimte er tussen 1874 en 1900 bijkwam. De bouw van de lichtroze strook begon in 1879 en was rond de eeuwwisseling voltooid. Het Keizer Karelplein en het Kronenburgerpark waren de eyecatchers van deze stadsuitbreiding. Op de kaart is ook te zien dat slechts vijftien jaar later er nog een veel groter gebied bebouwd werd.

Geografische verdeling

De ruimtelijke ontwikkeling van Nijmegen is van belang om de geografische verdeling en geografische mobiliteit van de mensen in de scheepvaartindustrie te verklaren. Tijdens de analyse van gegevens is er gewerkt met dezelfde drie periodes als voorheen; 1868-1887, 1892-1905 en 1910-1910. Eerst zal er worden getoond hoe de verdeling tussen mensen wonend aan boord en mensen wonend aan land in elkaar stak tijdens deze drie periodes. Daarna zal per periode aan de hand van een plattegrond met de gegevens worden in gegaan op de specifieke verdeling. En ten slotte zullen een aantal beroepen en diens geografische verdeling worden uitgelicht.

Periode	<i>Totaal aan boord wonend per periode</i>	<i>Totaal aan land wonend per periode</i>	<i>Gemiddeld per adresboek wonend aan boord</i>	<i>Gemiddeld per adresboek wonend aan boord</i>
1868-1887	11 (6,3%)	163 (93,7%)	4 (6,9%)	54 (93,1%)
1892-1905	54 (10,6%)	458 (89,5%)	14 (10,9%)	114 (89,1%)
1910-1920	6 (1,9%)	302 (98,1%)	2 (1,9%)	101 (98,1%)

Tabel 8 Verdeling mensen wonende aan land en wonende aan boord.

In tabel 8 is uiteengezet hoeveel van de mensen in de adresboeken aan land woonden en hoeveel aan boord. Gemiddeld woonden 6,3% van de mensen in de scheepvaartindustrie aan boord. De schippers vormden het grootste gedeelte van deze groep, ruim 83% van diegene die aan boord woonden was schipper. Filarski en Mom beweren dat in Nederland gemiddeld 70% van de schippers met een eigen schip aan boord woonden.⁵⁸ In de adresboeken is geen gegeven opgenomen of de schippers ook daadwerkelijk eigenaren waren van hun schepen. Het is dus niet mogelijk om met vergelijkbare gegevens van Filarski en Mom te werken. Wel is opvallend dat van de 542 schippers er slechts 59 oftewel 10,9%, hadden opgegeven dat ze aan boord woonden. Er is dus sprake van een enorm verschil tussen het gemiddelde voor heel Nederland van Filarski en Mom en het percentage voor Nijmegen. Dit verschil kan voortkomen uit het feit dat het Nederlands gemiddelde ontzettend omhoog getrokken werd door steden zoals Amsterdam en Rotterdam. Daar was immers de scheepvaartindustrie een stuk

⁵⁸ Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, p. 305.

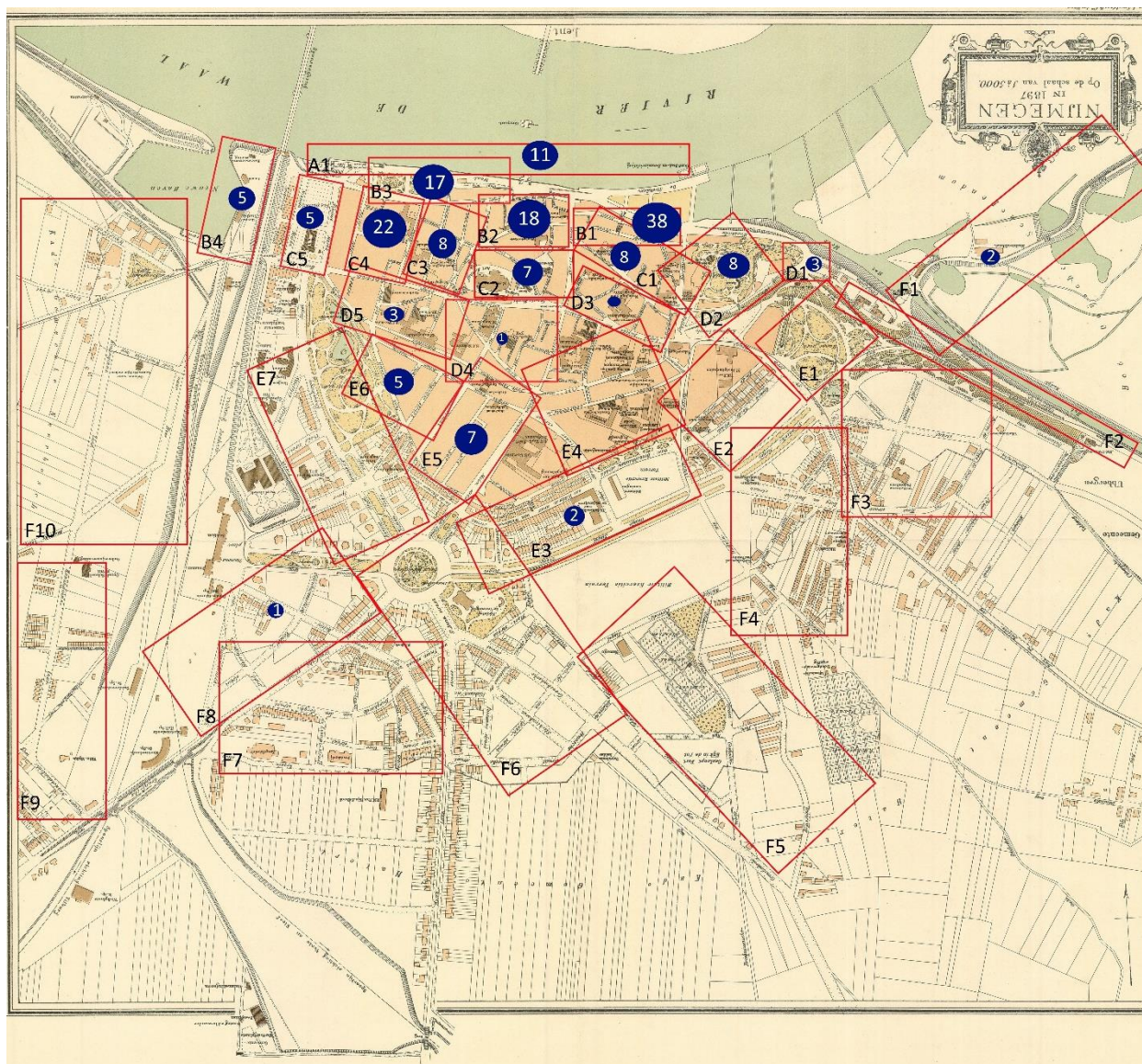
groter dan in andere steden van het land, inclusief Nijmegen.⁵⁹ Tevens zou in Nijmegen de markt zo georganiseerd kunnen zijn dat als schipper het niet noodzakelijk was om aan boord te wonen. Korte reizen, goedkopere huizen en het dichtvriezen van de Waal kunnen ervoor hebben gezorgd dat een Nijmeegse schipper er een woonruimte aan land op nahield. Het dichtvriezen van de Waal betekende overigens niet dat de gehele binnenvaart stil lag, op figuur 8 is een stoomsleepboot te zien die zich een weg baande door het ijs, maar het bemoeilijkte de vaart natuurlijk wel.



Figuur 8 Bevroren Waal op 3 februari 2017. Bron: RAN

Het is dus duidelijk dat voor de gehele periode 1868-1920 er meer mensen aan land woonden dan aan boord. Voor de eerste periode 1868-1887 zijn de gegevens uit de adresboeken ingetekend op een plattegrond van Nijmegen uit 1897, zie figuur 9. De plattegrond toont dat de mensen voornamelijk rond de Waalkade woonden, niet verwonderlijk natuurlijk aangezien dat de plaats was waar bijna alle scheepvaart gerelateerde activiteiten plaatsvonden. De meeste mensen woonden in de vakken A, B en C. Een twintigtal mensen woonden verder weg van de Waalkade in de vakken D en E. Slechts drie mensen woonden buiten de (gesloopte) stadswallen, waarvan er twee aan de rand van Nijmegen woonden bij *Het Sluisje* (F1).

⁵⁹ Zie hoofdstuk 2 voor de omvang van de scheepvaartindustrie in Gelderland.



Figuur 9 Plattegrond Nijmegen 1897 met gegevens adresboeken 1868-1887. Bron plattegrond: RAN, vakken: huidig onderzoek

		Beroepen											
		commissaris der beurtsch	haven-meester	hofmeester	kapitein	machine-meester	matroos	scheeps-bevrachter	scheeps-timmerman	schipper	schipper-sknecht	sjouwer	stuurman
Wijken	A1								1 (11,1%)	7 (11,7%)			3 (10,7%)
	B1				2 (25%)	1 (100%)	6 (50%)		2 (22,2%)	6 (10%)	1 (11,1%)	14 (41,2%)	6 (21,4%)
	B2			1 (100%)	1 (12,5%)					7 (11,7%)	1 (11,1%)	3 (8,8%)	5 (17,9%)
	B3	1 (50%)			2 (25%)			4 (66,7%)		7 (11,7%)			3 (10,7%)
	B4		3 (100%)							2 (3,3%)			
	C1				1 (12,5%)		2 (16,7%)	1 (16,7%)		2 (3,3%)			2 (7,1%)
	C2							1 (16,7%)		4 (6,7%)		2 (5,9%)	
	C3									1 (1,7%)		6 (17,6%)	1 (3,6%)
	C4						1 (8,3%)		1 (11,1%)	6 (10%)	3 (33,3%)	7 (20,6%)	4 (14,3%)
	C5									3 (5%)	1 (11,1%)		1 (3,6%)
	D1								2 (22,2%)	1 (1,7%)			
	D2				1 (12,5%)		2 (16,7%)			3 (5%)		1 (2,9%)	1 (3,6%)
	D3	1 (50%)											
	D4									1 (1,7%)			
	D5									2 (3,3%)			1 (3,6%)
	E1									1 (1,7%)			
	E3										1 (11,1%)		1 (3,6%)
	E4										1 (11,1%)		
	E5								1 (11,1%)	4 (6,7%)		1 (2,9%)	
	E6						1 (8,3%)			3 (5%)	1 (11,1%)		
	F1								2 (22,2%)				
	F8				1 (12,5%)								

Tabel 9 Verdeling beroepen per wijk. Bron: adresboeken 1868-1887

In deze periode, 1868-1887, werden de oude stadswallen gesloopt en ontwerpen gemaakt voor nieuwe stadsuitbreidingen. Het Keizer Karelplein en de nieuwe singels zijn al wel op de plattegrond te zien, maar in de adresboeken van 1868, 1878 en 1887 kwamen deze plekken nog niet voor als opgegeven adres. Dit kon natuurlijk nog niet, aangezien de nieuwe stadsuitbreiding pas rond 1900 volledig was afgerond. Tevens is op de plattegrond de Oude Haven niet meer te zien, deze werd in 1880 gedempt, maar mensen in de adresboeken 1868 en 1878 gaven deze plek nog wel op als plaats van wonen. De Oude Haven lag ter hoogte van het midden van de Waalkade en valt in het vak C4.

In tabel 9 is uiteengezet hoe de beroepen waren verdeeld over de wijken. De percentages achter de getallen geven aan hoeveel procent van de mensen met het desbetreffende beroep in de bijbehorende wijk woonde. Een eerste blik op de tabel toont dat er geen sprake was van clusteringen van één beroep in één wijk. Slechts drie keer kwam het voor dat iedereen met hetzelfde beroep in dezelfde wijk woonden, respectievelijk bij de havenmeesters, de machinemeester en de hofmeester. Maar deze driemaal '100%', geven een vertekend beeld aangezien het logisch is dat havenmeesters in de haven woonden en er in deze periode maar één machinemeester en één hofmeester was. Dus deze getallen kunnen uiteindelijk verwaarloosd worden. Wel is opvallend dat daarna de matrozen, de scheepsbevrachters en de sjouwers de drie hoogste percentages hebben, namelijk 50%, 66,7% en 41,2%.⁶⁰ Deze drie beroepen kende dus een sterkere mate van clustering dan de overige beroepen.

Het vak B1 met 38 mensen was veruit de populairste wijk voor mensen werkzaam in de scheepvaartindustrie, bijna 22% van het totaal aantal mensen woonden in deze wijk. De Steenstraat, de Vleeshouwerstraat en de Lieve Vrouwe Trappen vormden samen B1. Uit tabel 9 blijkt dat hier kapiteins, een machinemeester, matrozen, scheepstimmermannen, schippersknechten, stuurmannen, sjouwers en schippers woonden. In deze wijk kwamen dus bijna alle beroepen, op vier na, die onder de scheepvaartindustrie vielen voor. De sjouwers waren de grootste groep in deze wijk, met maar liefst 14 personen (ruim 40% van het totaal aantal sjouwers), bijna een derde van het totaal aantal mensen in de wijk.

Zoals in hoofdstuk 3 aangetoond vormden de schippers in alle bekeken adresboeken de grootste groep in de Nijmeegse scheepvaartindustrie. Zoals uit de tabel blijkt waren de schippers in de periode 1868-1887 het meest verspreid over de verschillende wijken. De schippers woonden voornamelijk in de B- en C-wijken, dicht bij de Waal en Waalkade. In tegenstelling tot bij de sjouwers was er dus niet één wijk waar de meeste schippers woonden. Van het totaal aantal schippers woonden er niet meer dan 11,7% in één wijk. Deze verspreiding van de schippers door de stad heen, was een gevolg van het inkomen wat per schipper verschilde. Immers waren er schippers met grotere schepen

⁶⁰ Hierbij zijn de tweemaal 50% van de commissaris der beurtschepen buiten beschouwing gelaten, aangezien slechts tweemaal dit beroep voorkwam in de periode 1868-1887.

die op lange afstanden voeren, maar er waren ook schippers die met kleinere schepen binnen een bepaalde omtrek van Nijmegen bleven. Daarnaast hing het inkomen ook van de lading af, in Nijmegen waren er voornamelijk zand-, grint-, turf- en groenteschippers.⁶¹

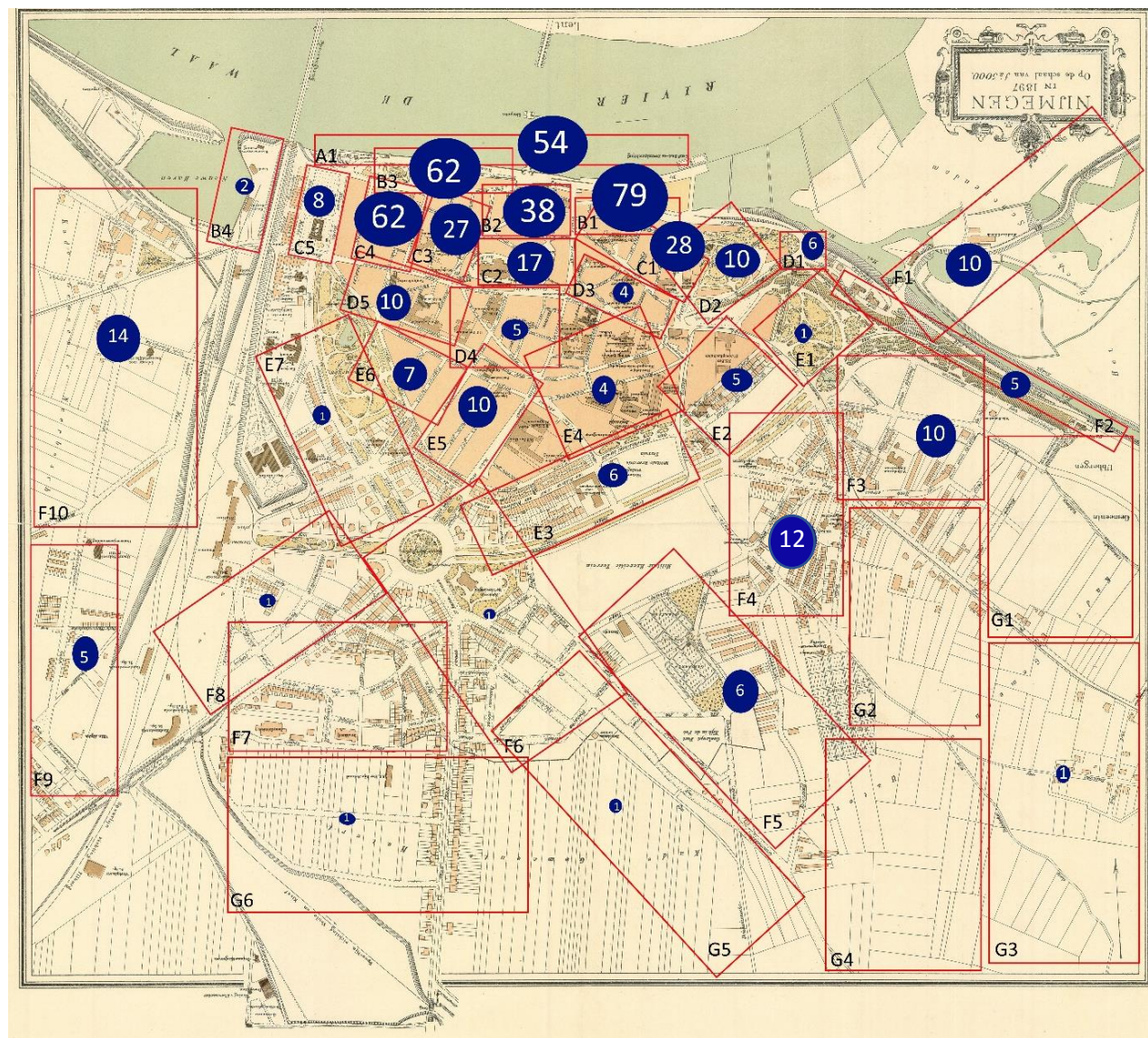
De gegevens uit de eerste periode tonen een logisch beeld van de mensen in de scheepvaartindustrie. Het grootste gedeelte woonde binnen de stadswallen vlakbij de Waalkade. De gegevens van de tweede periode, 1892-1905, zijn op dezelfde plattegrond ingetekend en tonen een iets ander beeld. Op figuur 11 is te zien dat er steeds meer mensen in de nieuwe gedeelten van de stad woonden. Zo woonden er zes mensen rondom de chique Oranjesingel en ruim veertig mensen woonden ver buiten de binnenstad in de vakken F3, F4, F5, F9 en F10. In tabel 10 is af te lezen dat voornamelijk schippers en scheepstimmermannen in deze buitenwijken woonden. Blijkbaar verdienden zij dus genoeg geld om een nieuw huis ver van de benauwde binnenstad te kopen. De nieuwe arbeidershuizen die rond 1900 in deze buitenwijken gebouwd werden, waren groter dan de huizen in de binnenstad maar wel goedkoper.

Op de plattegrond en in tabel 10 is te zien dat het aantal mensen in de scheepvaartindustrie toenam. Deze stijging is in het vorige hoofdstuk al nader toegelicht, maar in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling is het opvallend dat zelfs met een enorme toename het vak B1 het grootste bleef. Tabel 10 toont dat nog steeds hetzelfde aantal beroepen in B1 woonde. Wel vond er een verschuiving plaats van de sjouwers als grootste groep naar de schippers. Ruim de helft van het aantal mensen wonende in B1 werd gevormd door de schippers. Samen besloegen de sjouwers en schippers ruim 77% van het totaal aantal mensen wonende in B1. Figuur 10 geeft een indruk van deze buurt, op de afbeelding is de Vleeshouwerstraat rond 1900 te zien.



Figuur 10 Foto van Vleeshouwerstraat. Bron: RAN

⁶¹ Zie adresboek 1868-1869.



Figuur 11 Plattegrond van Nijmegen uit 1897 met gegevens uit adresboeken 1892-1905. Bron plattegrond: RAN, vakken: huidig onderzoek

		Beroepen										
		haven- meester	kapitein	matroos	scheeps- bevrachter	scheeps- timmer- man	schipper	schip-pers- knecht	sjouwer	stoker	stoom- bootonder- nemer	stuur-man
Wijken	A1		2 (9,5%)				47 (16%)			1 (20%)		
	B1		2 (9,5%)	3 (25%)		3 (7,5%)	41 (14%)	4 (11,1%)	20 (30,3%)	2 (40%)		5 (33,3%)
	B2		1 (4,8%)			3 (7,5%)	16 (5,5%)	2 (5,6%)	7 (10,6%)		3 (21,4%)	
	B3		7 (33,3%)	2 (16,7%)	6 (75%)	3 (7,5%)	31 (10,6%)	8 (22,2%)			4 (28,6%)	3 (20%)
	B4	2 (100%)						5 (13,9%)				
	C1			5 (41,7%)			18 (6,1%)		1 (1,5%)			2 (13,3%)
	C2		2 (9,5%)		1 (12,5%)		10 (3,4%)	2 (5,6%)			4 (28,6%)	
	C3					2 (5%)	13 (4,4%)		12 (18,2%)		1 (7,1%)	
	C4			1 (8,3%)		1 (2,5%)	30 (10,2%)		18 (27,3%)	1 (20%)		2 (13,3%)
	C5		1 (4,8%)		1 (12,5%)	1 (2,5%)	4 (1,4%)	9 (25%)				
	D1						6 (2%)					
	D2					2 (5%)	4 (1,4%)		3 (4,5%)			
	D3						4 (1,4%)	1 (2,8%)				
	D4						3 (1%)					
	D5		1 (4,8%)			1 (2,5%)	8 (2,7%)	2 (5,6%)				
	E1					1 (2,5%)						
	E2					2 (5%)	1 (0,3%)				1 (7,1%)	
	E3		1 (4,8%)				5 (1,7%)	1 (2,8%)				
	E4		2 (9,5%)				2 (0,7%)					
	E5						7 (2,4%)		3 (4,5%)			
	E6			1 (8,3%)			4 (0,7%)		2 (3%)			
	E7										1 (7,1%)	
	F1					7 (17,5%)	2 (0,7%)					
	F2		1 (4,8%)			1 (2,5%)	3 (1%)	1 (2,8%)				
	F3					1 (2,5%)	6 (2%)					3 (20%)
	F4					2 (5%)	10 (3,4%)					
	F5					5 (12,5%)	1 (0,3%)					
	F6		1 (4,8%)									
	F7											
	F8					1 (2,5%)						
	F9						5 (1,7%)					
	F10					3 (7,5%)	11 (3,8%)			1 (20%)		
	G5					1 (2,5%)		1 (2,8%)				
	G6						1 (0,3%)					

Tabel 10 Verdeling beroepen per wijk. Bron: adresboeken 1892-1905

Het verschil tussen het aantal mensen wonende in B1 en de vakken A1, B3 en C4 was niet zo groot als in de periode daarvoor. De toename van mensen wonend aan boord is niet verwonderlijk, aangezien in deze periode er meer schippers bijkwamen. Het aan boord wonen bespaarde niet alleen kosten wat betreft huur en onderhoud van een huis, maar zorgden tevens voor goedkope arbeidskrachten. Vrouw en kinderen werkten namelijk mee aan boord. Het aan boord wonen van het gezin bracht grote sociale gevolgen met zich mee. Er gold nog geen leerplicht voor schipperskinderen, dit betekende dat door het vele reizen en de hoge kosten de kinderen nauwelijks tot geen onderwijs kregen. Door het gebrek aan onderwijs hadden de binnenschippers een minderwaardige positie in de samenleving. Daarnaast was een schipperskind niet geschikt voor elk ander beroep dan de binnenvaart. Pas in 1969 werd de Leerplichtwet aangepast waardoor ook schipperskinderen leerplichtig werden.⁶²

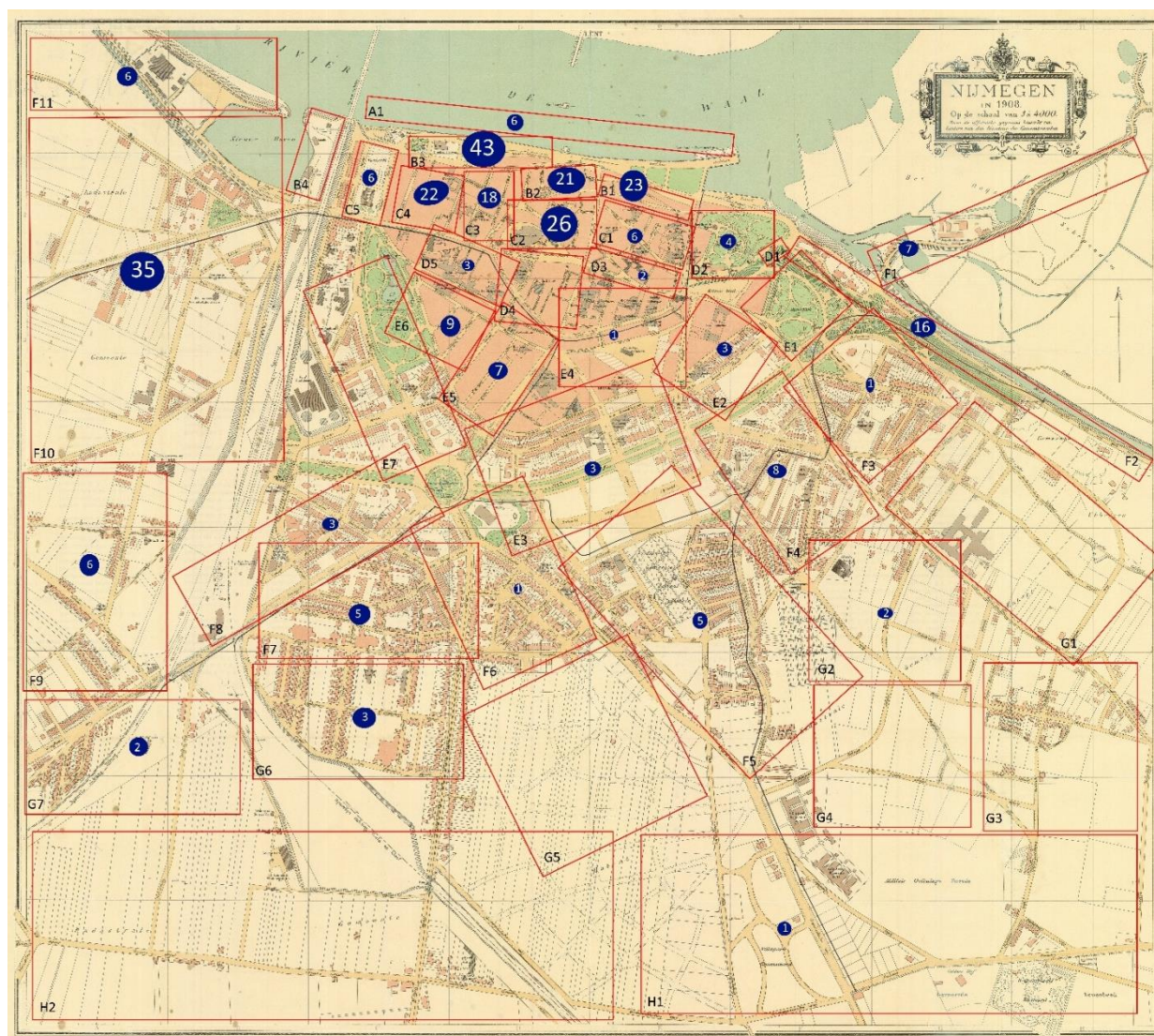
Zoals in tabel 10 te zien is woonden een groter deel van de schippers aan land dan aan boord. Net zoals in 1868-1887 waren de schippers het meeste van alle beroepen verspreid over de verschillende wijken. Tevens waren het de schippers die in grotere getale in de wijken buiten de stad woonden in deze periode. Voornamelijk in F4, de huidige wijk Altrade, daar woonden eerst geen mensen uit de scheepvaartindustrie en tussen 1892-1905 woonden er maar liefst tien schippers. De ruimtelijke ontwikkeling van Nijmegen verliep in zo verre dat aan de uitvalswegen de rijkere burgerij kwam te wonen en in de stukken daartussen de gewone man een huis kon bemachtigen. De wijk Altrade is een voorbeeld van zo'n wijk die tussen de Berg en Dalseweg en de Groesbeekseweg ontstond.⁶³ Een tiental schippers hadden in deze periode dus genoeg geld bij elkaar weten te rapen om een nieuw huis buiten de binnenstad te kopen.

De tendens waarin steeds meer mensen buiten de oude stadswallen gaan wonen, zet zich voor in de periode 1910-1920. De gegevens van deze adresboeken zijn ingetekend op een plattegrond van Nijmegen uit 1908, zie figuur 12. Op deze plattegrond zijn de nieuwe stadsuitbreidingen gedetailleerder te zien. In een oogopslag tonen zowel de plattegrond als tabel 11 dat de concentratie van mensen werkzaam in de scheepvaartindustrie wonende in de binnenstad is afgenomen. Tevens hebben er een aantal opvallende veranderingen plaatsgevonden.

Ten eerste woonden niet meer de meeste mensen in het vak B1 maar in B3. Ruim veertien procent van het totaal aantal mensen woonde in het vak B3. Er is niet een aanwijsbare reden voor deze verschuiving. Rond 1910 werden er wel kleine goedkope huizen in de buitenwijk van de stad gebouwd, het zou kunnen zijn dat mensen die voorheen in B1 woonden daarnaartoe verhuisden.

⁶² Filarski en Mom, *Transport naar mobiliteit* p. 305-306.

⁶³ Billy Gunterman, *Historische Atlas van Nijmegen. 2000 jaar ruimtelijke ontwikkeling in kaart gebracht* (Nijmegen, 2003), p. 34-35.



Figuur 12 Plattegrond van Nijmegen uit 1908. Bron plattegrond: RAN, vakken: huidig onderzoek

Beroepen											
	haven- meester	kapitein	matroos	scheeps- bevracht er	scheeps- timmer- man	schipper	schippers knecht	sjouwer	stoker	stoom- boot- dereme	stuurman
A1		1 (6,7%)				5 (2,7%)					
B1			3 (30%)			12 (6,4%)	1 (25%)	3 (15%)			4 (36,4%)
B2					3 (3,8%)	13 (6,9%)	1 (25%)	4 (20%)			
B3			2 (20%)	5 (41,6%)	1 (2,7%)	26 (13,8%)	1 (25%)			3 (42,9%)	1 (9%)
B4		4 (26,7%)									
C1		1 (6,7%)	1 (10%)			2 (1,1%)		1 (5%)			1 (9%)
C2		3 (20%)	2 (20%)	1 (8,3%)		18 (9,6%)	1 (25%)				
C3					7 (19,4%)	8 (4,3%)		3 (15%)			
C4						18 (9,6%)		4 (20%)			
C5				2 (16,7%)		4 (2,1%)					
D1											
D2		2 (13,3%)				1 (0,5%)			1 (50%)		
D3						1 (0,5%)					1 (9%)
D4											
D5						3 (1,6%)					
E1			1 (10%)								
E2						1 (0,5%)				1 (14,3%)	
E3					1 (2,7%)	1 (0,5%)				1 (14,3%)	
E4						1 (0,5%)					
E5						3 (1,6%)		3 (15%)	1 (50%)		
E6						10 (5,3%)				1 (14,3%)	
E7											
F1					6 (16,6%)	2 (1,1%)					
F2		1 (6,7%)			3 (8,3%)	8 (4,3%)					3 (27,3%)
F3						1 (0,5%)					
F4				1 (8,3%)	3 (8,3%)	3 (1,6%)				1 (14,3%)	
F5					5 (13,9%)						1 (9%)
F6				1 (8,3%)							
F7				2 (16,7%)	1 (2,7%)	2 (1,1%)					
F8						2 (1,1%)					
F9			1 (10%)		2 (5,5%)	2 (1,1%)		1 (5%)			
F10		3 (20%)				31 (16,5%)		1 (5%)			
F11	3 (100%)				2 (5,5%)	1 (0,5%)					
G2						2 (1,1%)					
G5											
G6					1 (2,7%)	2 (1,1%)					
G7			1 (10%)			1 (0,5%)					
H1						1 (0,5%)					
NOP						3 (1,6%)					

Tabel 11 Verdeling beroepen per wijk. Bron: adresboeken 1910-1920

Daarnaast had het vak B3 als voordeel zeer dicht bij de Waalhaven en de Waalkade te liggen. De Waalhaven als industrie haven werd steeds belangrijker en een verplaatsing van de activiteiten van de Waalkade naar de Waalhaven is dan ook niet ondenkbaar. Ruim de helft van de mensen wonende in B3 werd gevormd door schippers. Deze groep had zich dus verplaatst van oostkant van de binnenstad naar de westkant, dicht bij de Waalhaven. Daarnaast zijn ook de beroepen, matroos, scheepstimmerman, scheepsbevrachter, schippersknecht, stoombootondernemer en stuurman te vinden in B3. De sjouwers daarentegen zijn in aantal afgenomen en niet te vinden in B3.

Ten tweede is de afname van mensen die aan boord woonden aan de beurt. In de periode 1892-1905 waren dit er 54, terwijl het er in deze periode nog maar 11 zijn. Deze tendens waarin steeds minder mensen aan boord woonden kan komen door de afname van de wilde vaart.⁶⁴ De beurtvaart overheerste de binnenvaart in de twintigste eeuw, doordat vanaf 1880 iedereen een schip in de vaart mocht brengen én er steeds meer rederijen ontstonden nam de concurrentie voor de wilde vaart toe en nam deze daardoor af. Steeds meer schippers maakten van tevoren afspraken over het vervoeren van goederen en hadden een vast huis aan land. Tevens kwamen er in deze periode meer goedkope huizen bij, deze nieuwe ontwikkeling kan er toe hebben geleid dat het financieel voordeel van aan boord wonen niet meer van belang was.

Ten derde valt de geografische verdeling van de schippers ten opzichte van het vak F10 op. Het aantal mensen wonende in F10 verdubbelde van 14 naar 35 mensen. Deze enorme toename was te danken aan de sociale woningbouw die hier aan het begin van de twintigste eeuw gerealiseerd werd. Mensen kregen de mogelijkheid om de bedrukte binnenstad te ontsnappen en toch dicht bij de bedrijvigheid van de Waalhaven en de Waalkade te zijn. In F10 woonden alleen maar schippers met uitzondering van drie kapiteins en één sjouwer. Deze uniformiteit in de wijk F10 kwam in de tweede periode nog niet voor, toen woonden er ook schippersknechten, scheepstimmermannen en een stoker. Wel vormden de schippers de grootste groep, maar er was nog sprake van enige diversiteit binnen de wijk. Deze uniformiteit ontstond dus in een tijdsbestek van vijf tot vijftien jaar. De toename van het belang van de Waalhaven, dezelfde reden waarom mensen van de oostkant naar de westkant van de stad verhuisden, zou hier een verklaring voor kunnen zijn. De schippers gingen zich dus in deze periode nog verder buiten de binnenstad van Nijmegen vestigen. Er waren zelfs drie schippers waar het adres zo ver buiten de binnenstad lag, dat het niet meer op de plattegrond voorkwam.

Met behulp van de drie tabellen en drie plattegronden is getoond waar de mensen werkzaam in de scheepvaartindustrie in Nijmegen woonden. Daarbij zijn verschillende groepen, zoals de sjouwers en schippers uitgelicht. Maar na deze geografische verdeling rijst de vraag of er ook verhuisd werd? En

⁶⁴ Jojada Verrips, *Als het tij verloopt... Over binnenvaartschippers en hun bonden 1898-1975* (Amsterdam, 1991), p. 24.

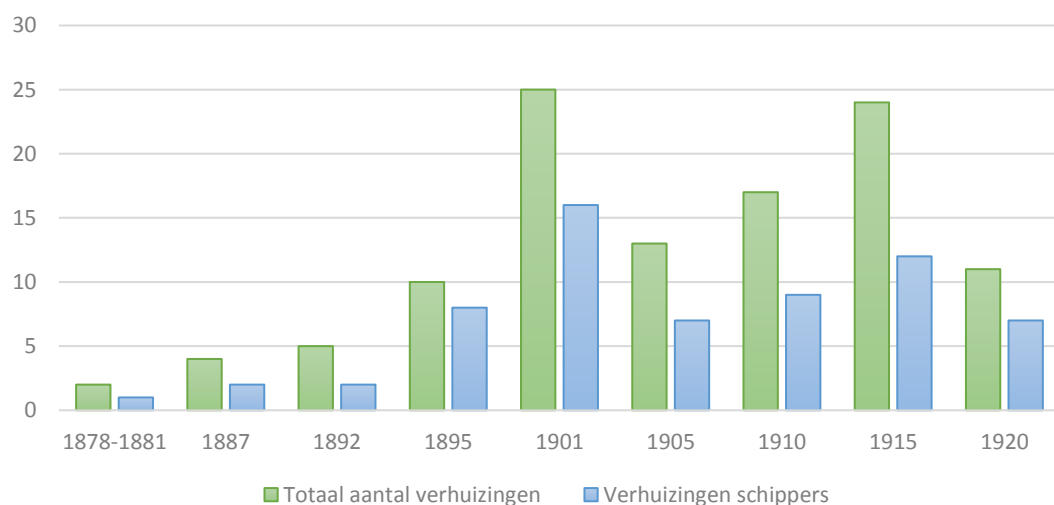
zo ja, in welk mate? Verhuisden men van de binnenstad naar een buitenwijk of werd er binnen de binnenstad verhuisd?

Geografische mobiliteit

Voordat gekeken wordt naar hoe ver er verhuisd werd, zal eerst aan bod komen wanneer er verhuisd. Grafiek X toont hoe vaak het per adresboek voorkwam dat er een ander adres opgegeven werd in vergelijking met het adresboek van vijf jaar eerder. Hierbij zijn de gegevens voor zowel het totaal aantal verhuisde mensen als alleen voor de schippers weergegeven. In de drie adresboeken, 1878-1881, 1887 en 1892, werd er nauwelijks verhuisd. Dit is niet verwonderlijk aangezien er nauwelijks de ruimte was in de stad om te verhuizen. De gegevens zijn ten opzichte van het voorgaande adresboek genoteerd, hierdoor komt 1868 niet in de grafiek voor aangezien dit het allereerste adresboek was.

Er springen twee adresboeken uit, die van 1901 en 1915. Deze twee uitschieters in deze jaren zijn te verklaren aan de hand van de ruimtelijke ontwikkeling van Nijmegen. Zoals eerder vermeld werd rond 1900 de eerste uitbreiding afgerond, waarbij nieuwe singels en onder andere het Keizer Karelplein werden opgeleverd. In 1915 werd een tweede uitbreiding afgerond waardoor er een enorm groot gebied bij de stad werd gevoegd, zie figuur 7. De stadsuitbreidingen hadden een tweeledig effect op de mensen in de scheepvaartindustrie. Ten eerste was er een kleine groep die daadwerkelijk vermogend genoeg was om in de nieuwe gebieden van de stad te gaan wonen, deze groep bestond voornamelijk uit de schippers.

Grafiek X. Aantal verhuizingen per jaar ten opzichte van het vorige adresboek, totaal en schippers



Bron: Adresboeken 1868 tot en met 1920, RAN

Ten tweede zorgde de nieuwe stadsuitbreidingen voor een aderlating in de binnenstad, de rijkere burgerij vertrok. Hierdoor ontstond de mogelijkheid voor de achtergebleven bevolking om in de binnenstad van woning te wisselen. Door deze twee effecten zijn de vele verhuizingen in 1901 en 1915 logisch te verklaren.

Net zoals bij het vaststellen van de beroepsmobiliteit zijn er 216 personen geanalyseerd die meerdere jaren in het adresboek voorkwamen. Van deze 216 personen zijn er 105 die niet zijn verhuisd in de jaren dat ze voorkwamen in de adresboeken. Het merendeel, 111 personen, verhuisde in de periode dat ze voorkwamen in de adresboeken. Dit is een opvallende constatering, aangezien bij de beroepsmobiliteit werd vastgesteld dat 197 mensen niet van beroep veranderde. Verhuizen was dus blijkbaar een gebeurtenis die vaker voorkwam in het leven van mensen in de scheepvaartindustrie. Arbeid was voor de Nederlandse bevolking van omstreeks 1900 de belangrijkste factor voor verhuizing.⁶⁵ Hierbij moet wel vermeld worden, dat het hier alleen gaat om de mensen die binnen Nijmegen zijn verhuisd. Zodra mensen buiten Nijmegen gingen wonen, kwamen ze niet meer in het adresboek voor en zijn ze dus ook niet meer terug te vinden. Rond 1900 was de verdeling van de Nederlandse bevolking volledig gebaseerd op waar de arbeid was.

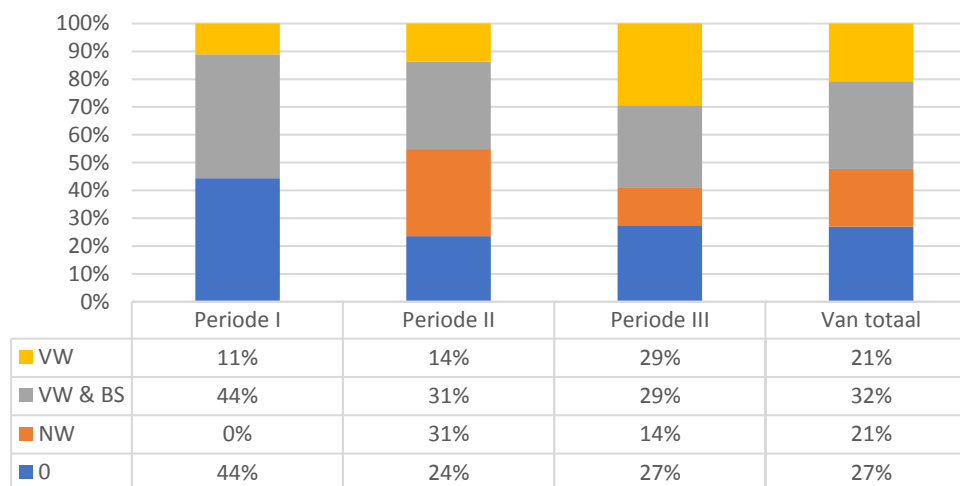
Nu duidelijk is in welke jaren de verhuizingen plaatsvonden, wordt er vervolgens gekeken naar de kans van verhuizen per beroep en waarnaartoe er verhuisd werd ten op zichte van de Waal. In tabel 12 is per beroep uiteengezet wanneer de verhuizingen plaatsvonden en of er naar de Waal toe werd verhuisd (NW), van de Waal af (VW) of dat er van de Waal af werd verhuisd maar nog steeds in de binnenstad (VW & BS). Daarnaast is met '0' ook aangegeven als mensen binnen één vakletter verhuisden, dus van E4 naar E5 bijvoorbeeld. In de laatste kolom is aangegeven in hoeverre er in één beroep de kans was om te verhuizen. De nul procent die bij de havenmeester staat, is gebaseerd op twee personen en is daarmee verwaarloosbaar. Ditzelfde geldt voor de honderd procent bij de stoker, aangezien dit getal op slechts een persoon is gebaseerd. De andere gegevens daarentegen geven een perspectief op in hoeverre verhuizing in een beroep voorkwam. Daarbij valt op dat de schippersknecht en de sjouwer met respectievelijke 14,3% en 22,7% dus maar weinig kans hadden tot verhuizen. De andere percentages schommelen allemaal tussen de veertig en zestig procent, met uitzondering van de stoombootondernemers. Alhoewel het hier maar om vijf personen ging, verhuisden wel vier personen van deze vijf. Eigenlijk kan er dus gesteld worden dat bij de beroepen kapitein, scheepstimmerman, scheepsbevrachter, stuurman, schipper en matroos er een hoge kans (tussen de 40%-60%) was dat er verhuisd werd.

⁶⁵ F.M. Dieleman en M.C. Deurloo, 'Residential mobility and housing choice: research and policy in the Netherlands', *Nederlandse geografische studies* 106 (1990), p. 21.

	Periode I				Periode II				Periode III				Totaal		
Beroep	0	NW	VW & BS	VW	0	NW	VW & BS	VW	0	NW	VW & BS	VW	Totaal NV	Totaal per beroep	Kans op verhuizing
kapitein	1					2	1		1			1	4	10	50,0%
sjouwer					1		1				2	1	17	22	22,7%
scheepstimmermar	1			1	2	2		1	5	2		1	8	23	65,2%
stoombootondernemer						1			1	1		1	1	5	80,0%
havenmeester													2	2	0,0%
scheepsbevrachter						1					1	1	2	5	60,0%
stuurman			1					1				1	4	7	42,9%
schipper	2		3		9	10	13	5	6	4	10	8	59	129	54,3%
schippersknecht											1		6	7	14,3%
matroos							1		1			1	2	5	60,0%
stoker											1			1	100,0%
Totaal	4	0	4	1	12	16	16	7	14	7	15	15	105	216	

Tabel 12 Verhuizingen per beroep en periode

Grafiek XI. Verhuizingen ten opzichte van de Waal in
% van totaal aantal verhuizingen per periode



Bron: Adresboeken 1868 tot en met 1920, RAN

Grafiek XI toont de percentages van de verschillende categorieën 'hoe er verhuisd werd'. In de eerste periode werd er niet dichter naar de Waal toe verhuisd en nauwelijks van de Waal af verhuisd. Wel vond in grote mate de verhuizing van de Waal af, maar nog steeds in de binnenstad plaats. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan het verhuizen van B3 naar D2. In de tweede periode namen zowel de verhuizingen naar de Waal toe, als van de Waal af maar in de binnenstad toe. In de laatste periode werd bijna een derde van het totaal aantal verhuizingen gevormd door mensen die buiten de binnenstad en dus van de Waal af gingen wonen. Een blik op tabel 12 toont dat deze vorm van verhuizing in de laatste periode (VW), vooral door de schippers werd gedaan. Van alle VW-verhuizingen in de gehele onderzoeksperiode werd ruim 56% door de schippers uitgevoerd. Deze beroepsgroep was blijkbaar vermogend genoeg om een huis buiten de oude stadsmuren in de nieuwe gedeelten van de stad te kunnen huren/kopen. Bij de andere beroepen kwam slechts een enkele keer voor dat iemand zich een huis in een nieuw gebied wist te veroorloven.

Over de gehele onderzoeksperiode was de verhuizing van de Waal af, maar binnen de oude vestingmuren het vaakst voorkomend. Met slechts vijf procent verschil kwam de verhuizing binnen dezelfde vakletter hierna het vaakst voor. Op een gedeelte derde plek staan de verhuizingen naar de Waal toe en van de Waal af. Er mag dus geconcludeerd worden dat het gros van de mensen in de scheepvaartindustrie in de periode 1868-1920 niet het vermogen hadden om buiten de oude stadsgrenzen te gaan wonen.

Bovenstaande analyse van zowel de geografische verdeling als de geografische mobiliteit toonde dat in de loop van de onderzoeksperiode, 1868-1920, de mensen in de scheepvaartindustrie met steeds grotere aantallen verder van de Waalkade af gingen wonen. Het belang van de Waalkade nam naar verloop van tijd af en de Waalhaven nam deze functie steeds meer over. Het aantal mensen wonend in het vak F10, nabij de Waalhaven, nam 0 naar 14 tot uiteindelijk 35 toe. Tevens vond er een verschuiving plaats van het vak met de meeste mensen. In periodes I en II was dit nog B1, maar in de derde periode was dit B3. Deze ontwikkeling sluit aan bij de tendens waarin de mensen dichter bij de Waalhaven wilden wonen. De schippers woonden in de eerste periode in een geconcentreerd gebied bij elkaar, maar naar verloop van tijd nam de verspreiding van de schippers over het aantal vakken toe. De wijken werden meer divers, met uitzondering van F10 waar in 1910-1920, op drie kapiteins na, alleen maar schippers woonden. In de jaren 1901 en 1915, gelijktijdig met het afronden van de stadsuitbreidingen, vonden de meeste verhuizingen plaats. Op de sjouwers en schippersknechten na had een persoon met ieder ander beroep (zoals genoemd in tabel 12) een relatief grote kans om te kunnen verhuizen. De verhuizingen van de Waal af, maar binnen de binnenstad kwamen het vaakst voor. De verhuizing van de Waal af, waarbij de oude stadsgrenzen werden overschreden werd voornamelijk door de schippers gedaan, ruim 56% van het totaal.

Het is dus opvallend dat het gros van de mensen in de scheepvaartindustrie in de binnenstad woonde. En wanneer er verhuisd werd, deze verhuizing in de binnenstad plaatsvond. Dit betekende dat deze groep het vermogen ontbrak om in de nieuwe gebieden van de stad te gaan wonen. Een uitzondering hierop zijn de schippers, in tegenstelling tot de heersende gedachte, woonde het merendeel van de schippers aan land in plaats van aan boord. Daarnaast waren de schippers het meest verspreid over de binnenstad en daarbuiten. Een deel van deze groep kon het zich veroorloven om een nieuw huis aan te schaffen in de nieuwe wijk bij de Waalhaven. De Nijmeegse schippers stonden dus niet los van de samenleving, maar vormde de juist de meest mobiele en vermogende groep binnen de mensen in de scheepvaartindustrie.

Conclusie

De Nederlandse binnenvaart kent een lange geschiedenis, al is deze vaak onderbelicht gebleven. In het onderzoek naar de Nederlandse scheepvaart voerde vooral de zeevaart de boventoon. De laatste decennia kwam daar verandering in met onder andere het werk van Ruud Filarski en Gijs Mom. Ondanks dat in dit werk uitvoerig werd stilgestaan bij de ontwikkeling van de binnenvaart in de negentiende eeuw, lag de focus op het centrum van Nederland; Amsterdam en Rotterdam. De binnenvaart in Nijmegen was nog niet onderzocht, terwijl de relatie tussen Gelderland en Duitsland alleen maar in belang is toegenomen. De omvang van de binnenvaart in Nederland is niet alleen maar te meten in tonnages en export en import, ook de beroepsbevolking werkzaam in deze industrie toont de omvang. Met behulp van de beroepstellingen en adresboeken is gekeken naar de Nijmeegse scheepvaartindustrie aan de hand van de volgende onderzoeksvraag. *Hoe reageerden de mensen werkzaam in de Nijmeegse scheepvaartindustrie op de verschillende ontwikkelingen in het goederen- en personenvervoer in Nederland in de periode 1870 tot en met 1920?*

Aan de hand van de beroepstellingen werd ten eerste vastgesteld dat de periode tussen 1889 en 1920 een dynamische periode was. De bevolking en daarbij de beroepsbevolking namen in deze periode in omvang toe. De gevolgen van de industrialisatie, vrouwenemancipatie en vooruitgang op gebied van wetenschap en hygiëne droegen bij aan deze toename van de (beroeps)bevolking. Maar ook in de scheepvaartindustrie vonden belangrijke veranderingen plaats, zo vond er de overgang plaats van houten zeilschepen, naar houten of ijzeren stoomschepen. Door de industrialisatie nam de vraag naar het vervoeren van massagoederen toe in binnen- en buitenland. De opkomst van het spoorwegennetwerk bleek, op basis van de beroepstellingen, in het begin een geduchte concurrent. Maar na het normaliseren van de rivieren, waaronder de Waal, en de complete overstap op stoomschepen behield de binnenvaart haar plaats in de Nederlandse economie. De gehele scheepvaartindustrie in Gelderland bestond tussen 1889 en 1920 uit ruim 18.000 mensen, gemiddeld waren 4550 mensen per jaar werkzaam in deze industrie. In Gelderland waren vooral Arnhem en Nijmegen van belang voor de scheepvaartindustrie. In dit onderzoek is verder ingegaan op Nijmegen aangezien haar nabijheid bij de snelstromende rivier van Nederland en haar relatie met het Duitse achterland de stad tot een interessante casus maken.

Nijmegen maakte als stad tussen 1880 en 1920 een misschien nog grotere verandering door dan de rest van Nederland. Tussen 1880 en 1970 groeide de Nijmeegse bevolking dubbel zo snel in vergelijking met de regionale en landelijke omgeving. De stad zat tot 1874 gevangen in een kleine benauwde omgeving die werd afgesloten door de vestingmuren. Met de Vestingwet van 1874 mochten de muren worden gesloopt en nam de stad met twee stadsuitbreidingen, 1900 en 1915, in

ruimtelijke zin toe. Aan de hand van de Nijmeegse adresboeken zijn er drie periodes gemaakt waarin gekeken werd naar de beroepen in de scheepvaartindustrie. Voor de eerste periode 1868-1887 bleek uit de adresboeken dat 174 mensen in de Nijmeegse scheepvaartindustrie werkten, waarvan schipper, scheepstimmerman en stuurman de drie grootste beroepen vormden. In deze periode woonden deze gehele groep logischerwijs in de nabijheid van de Waalkade in de binnenstad. De Waalhaven die in 1880 werd gebouwd, speelde nauwelijks een rol. In de periode daarna, 1892-1905, nam het aantal mensen werkzaam in de scheepvaartindustrie enorm toe. Alleen al in 1892 werkten er 150 mensen in deze beroepssector, in totaal telde deze periode 512 mensen, gemiddeld 128 per adresboek. In deze periode vormden de schippers veruit de grootste groep. Deze toename was te danken aan de verschillende ontwikkelingen, zoals de verbetering van de Waal, de Openbaar Vervoerswet van 1880 en de overgang van zeilschepen naar stoomschepen. Zeker door de Openbaar Vervoerswet van 1880 was het voor mensen makkelijker om een schip in de vaart te brengen en dus in hun levensonderhoud te voorzien als schipper. In de periode 1910-1920, nam het totaal aantal mensen werkzaam in de scheepvaartindustrie af, maar gemiddeld waren het er nog steeds 103 per adresboek. De mensen woonden verspreid door de stad, waarbij in de jaren 1901 en 1915 de meeste verhuizingen te zien zijn. Deze jaren stemmen overeen met de twee stadsuitbreidingen. Daarnaast onderstrepen de adresboeken de ontwikkeling dat steeds meer mensen buiten de stadsmuren gingen wonen, voornamelijk de schippers wisten een nieuw huis te bemachtigen. Deze groep was dus vermogend genoeg om zich buiten de stadsmuren een huis te veroorloven. De meeste mensen met andere beroepen konden het zich niet veroorloven en bleven achter in de vieze en drukke binnenstad.

De Nijmeegse scheepvaartindustrie werd dus gedomineerd door de schippers, wat gelijkstond aan de binnenvaart. Ondanks dat Nijmegen in 1879 werd aangesloten op het spoorwegennetwerk tonen de bronnen dat de Nijmeegse scheepvaartindustrie tot 1892 alleen maar in aantal mensen toenam. Daarna stabiliseerde het mensen werkzaam in de scheepvaartindustrie zich, er was in ieder geval geen sprake van een evidente daling. Hoe kan het nu zijn dat de Nijmeegse schippers toch in grote mate in de adresboeken voorkwamen in deze periode? Het zal aan een combinatie van factoren hebben gelegen. Ten eerste telde bij het vervoer van massagoederen niet de snelheid, maar de prijs, Nijmeegse schippers hebben door prijsverlagingen hun marktaandeel weten te behouden. Daarnaast zorgden de ontwikkelingen in de scheepsbouw ervoor dat er steeds grotere en snellere schepen bijkwamen. Ook de normalisering van de Waal droeg hieraan bij, er konden immers vaker en sneller reizen worden gemaakt. De geografische mobiliteit van de schippers toont aan dat de schippers het vermogendst waren en dus profijt hadden van deze innovaties. De schippers vormden dus, in tegenstelling tot wat nog vaak de heersende gedachte is binnen het onderzoek naar de Nederlandse scheepvaart, een mobiele en vermogende groep in de scheepvaartindustrie. Deze veerkrachtige groep

wist zich keer op keer aan te passen aan de nieuwe ontwikkeling en ging mee met de enorme veranderingen die tussen 1870 en 1920 plaatsvonden.

Een vergelijkend onderzoek, met adresboeken, tussen bijvoorbeeld Rotterdam, Nijmegen en Arnhem zou kunnen uitsluiten of de Nijmeegse schippers uniek waren. Daarnaast zou het toevoegen van de gegevens uit de Hoofdelijke omslag, een gemeentelijke belasting die op basis van het inkomen in de negentiende eeuw werd geheven, een mooi inzicht kunnen verschaffen in de sociaaleconomische status van de onder andere de schippers. Kortom, deze studie zou pas het begin moeten zijn van een nieuwe tendens waarin het onderzoek naar de scheepvaartindustrie in perifere steden centraal staat.

Bibliografie

- Aerts, Mieke, "Hollandsche vecht-suffragettes"? Een kwestie uit de geschiedenis van het Nederlandse feminisme', in: *Bijdragen en mededelingen betreffende de geschiedenis der Nederlanden*, 124 (2009) 4, 599-617.
- Akveld, Leo e.a., *In het kielzog. Maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam, 2003).
- Armstrong, Ellis L., Michael C. Robinson en Suellen M. Hoy, *History of Public Works in United States 1776-1976* (Chicago, 1976).
- Bijl, Aart, *Verkeer en vervoer in de Betuwe 1800-2000* (Utrecht, 2006).
- Boonstra, Onno (red.), *Twee eeuwen Nederland geteld: onderzoek met de digitale volks-, beroeps- en woningtellingen, 1795-2001* (Den Haag 2007).
- Brugmans, J.J., *Paardenkracht en mensenkracht. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland 1795-1940* (Den Haag, 1976).
- Camijn, A.J.W., *Een eeuw vol bedrijvigheid. De industrialisatie van Nederland, 1814-1914* (Utrecht 1987).
- De Goey, F.M.M., *Zee-, binnen-, luchtvaart en hulpbedrijven van het vervoer* (Amsterdam, 1993).
- Ekkers, P. en Ganzevles, T., 'Ruimtelijke ontwikkeling in de negentiende en twintigste eeuw', in: Brabers, Jan (red.), *Nijmegen: de geschiedenis van de oudste stad in Nederland. Deel 3: Negentiende en twintigste eeuw* (Wormer, 2005), 17-32.
- Dieleman, F.M. en M.C. Deurloo, 'Residential mobility and housing choice: research and policy in the Netherlands', *Nederlandse geografische studies* 106 (1990), p. 21-36.
- Engelen, Theo, 'Leven en dood onder controle. De bevolking in de negentiende en twintigste eeuw', in: Brabers, Jan (red.), *Nijmegen: de geschiedenis van de oudste stad in Nederland. Deel 3: Negentiende en twintigste eeuw* (Wormer, 2005), 32-52.
- Filarski, Ruud en Gijs Mom, *Van transport naar mobiliteit. De transportrevolutie (1800-1900)* (Zutphen, 2008).
- Gunterman, Billy, *Historische Atlas van Nijmegen. 2000 jaar ruimtelijke ontwikkeling in kaart gebracht* (Nijmegen, 2003).
- Huber, F.G.A., *De Nederlandse binnenvaart* (Amsterdam, 1968).
- Jonge, J. de, *De industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914* (Nijmegen, 1976).
- Klemann, Hein en Joep Schenk, 'Competition in Rhine Delta waterways, railways and ports 1870-1913', *Economic History Review*, 66, 3 (2013).
- Klep, Paul M.M., 'De economische en sociale geschiedenis van de negentiende eeuw', in: Brabers, Jan (red.), *Nijmegen: de geschiedenis van de oudste stad in Nederland. Deel 3: Negentiende en twintigste eeuw* (Wormer, 2005), 52-134.

Kruisheer, C.I. en L.P.M. Hoogeveen, 'De beurt- en stoomvaart Nijmegen-Rotterdam 1649-1949', *Nijmeegse studien VI* (1974).

Malcontent, Peter e.a., *De lage wal zoekt het hoger op. De geschiedenis van de Waalkade in Nijmegen* (Nijmegen, 1989).

Nusteling, Hubertus, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool* (Amsterdam, 1974).

Van de Ven, G.P., 'Nijmegen werd zó mooi. Een sociaal-geografische beschrijving van Nijmegen periode 1870-1920', *Jaarboek Numaga*, 1999, 92-117.

Touwen, Jeroen, 'Expansie, stagnatie en globalisering: economische ontwikkelingen', in: *De wereld & Nederland. Een sociale en economische geschiedenis van de laatste duizend jaar*, 2011, 185-228.

Van der Hertten, Bart, *België onder stoom. Transport en communicatie tijdens de 19^e eeuw* (Leuven, 2004).

Van Heezik, Alex, *Strijd om de rivieren. 200 jaar rivierenbeleid in Nederland of de opkomst en ondergang van het streven naar de normale rivier* (Haarlem, 2008).

Verhoog, P., *De ontwikkeling van onze scheepvaart en havens* (Amsterdam, 1959).

Verrips, Jojada, *Als het tij verloopt...Over binnenvaartschippers en hun bonden 1898-1975* (Amsterdam, 1991).

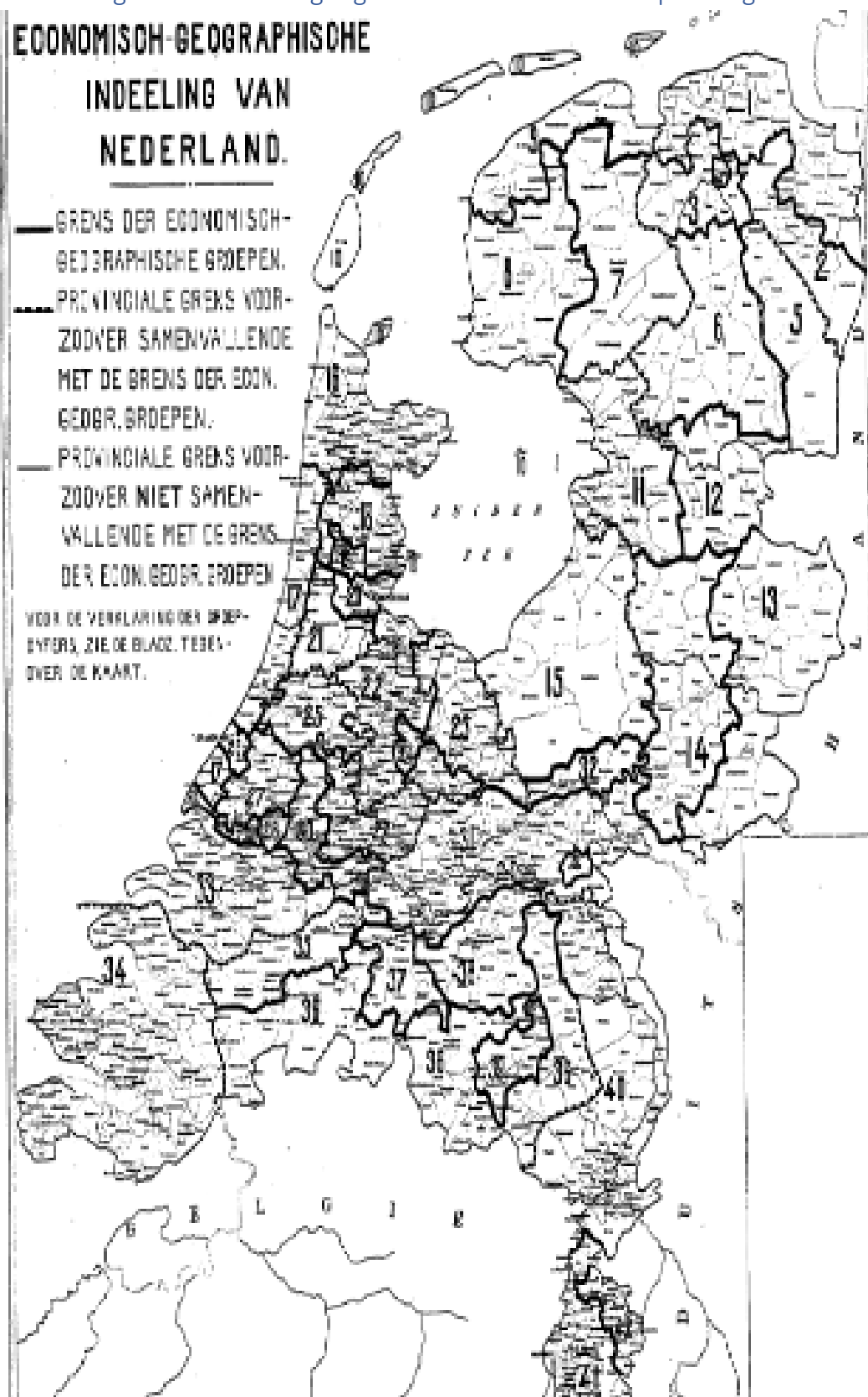
Bronnen

Adresboeken 1868, 1878-1881, 1887, 1892, 1895, 1901, 1905, 1910-1911, 1915-1916 en 1920, *Regionaal Archief Nijmegen (RAN)*.

Beroepstellingen 1889, 1899, 1909, 1920, *Centraal Bureau voor Statistiek*, te raadplegen op <http://www.volkstellingen.nl/nl/index.html>.

Bijlages

Bijlage I Indeling in economisch-geografische eenheden beroepstelling 1920



Bijlage II Kaart en scan van fout in de beroepstelling van 1920

Scan van de beroepstelling van 1920 met onderaan de totalen. Hierbij is het rood omcirkelde getal wat verkeerd is overgenomen in het Excel bestand.

663	8386	1211	8128	81	8018	2012	1881	145	4182
6118	64094	13491	78548	1258	92542	20548	34637	5879	71581
88022	88408	88138	45532	99377	98105	75781	21908	49979	50493
40035	102500	101629	119075	111913	588647	96329	56545	55358	122074

Hieronder geel gemarkeerd het getal wat verkeerd is ingevoerd. Ter vergelijik zijn de cijfers van de andere mannelijke werklozen van de economisch-geografisch eenheden blauw gemaakt.

2457	479	10121	1448	20518	2591	8115	1631	8497	844	17403
125	2	345	2	136	1	438	26	28		179
581	47	1572	121	1248	72	1445	148	408	13	1271
15925	2430	39992	4431	45858	3107	27989	5810	22968	1408	43967
1541	2492	3728	6278	2660	5951	6537	10921	1355	2969	4629
4461	663	8336	1211	3123	814	8018	2012	1381	145	4132
25090	6113	64094	13491	73543	12536	52542	20548	34637	5379	71581
14985	33922	38406	88138	45532	99377	536105	75781	21908	49979	50493
40075	40035	102500	101629	119075	111913	588647	96329	56545	55358	122074

Bijlage III Tabel met straten per wijk

Wijk	Straatnamen
A1	Aan boord Waal
B1	Vleeshouwerstraat Steenstraat Lieve Vrouw Trappen
B2	Nonnenplaats Nonnenstraat Grotegas Rozengas Achter de Vismarkt Priemstraat Vismarkt Vosstraat Keumengas Schapengas (vierde steegje Achter de Vismarkt, staat niet op de kaart)
B3	Achter de Wal Lage Markt Waalplein Waalwal Waalkade St. Stevensstraat Kleine Venetië (St. Stevenstraat)
B4	Nieuwe Haven Nieuwe havendijk
C5	Nieuwe markt Hazelstraat
C1	Ottogas Munterstraat/ Muchterstraat Ridderstraat Bezembindersgas St. Antoniusplein Strikstraat Lindenberg Bat Ouwe zate
C2	Pepergas Korenmarkt Grotestraat Kannenmarkt Vijfruigengas Smidstraat Kerkhof St. Stevenskerkhof Stevenspoort Smidstraat St. Jansplaats Kerktrappen Achter de Hoofdwacht
C3	Korte Brouwerstraat Lange brouwerstraat Vinkengas

	Kabelsteeg Begijnenstraat Ganzenheuvel Oude koningstraat
C4	Bottelstraat Kromme Elleboog Kloosterhof Papengas Haven Oude Haven
D1	Bij de voormalige Hunnerpoort Buiten de voormalige Hunnerpoort
D2	Langebaan Voerweg Rozemarijngas Valkhof
D3	Burchtstraat Platenmakerstraat Snijderstraat Stokkumstraat Hoogstraatje
D4	Korte Hezelstraat Jodengas Houtstraat Grote markt Augustijnenstraat Scheidemakersgas Broerstraat
D5	Doddendaal Jodenberg Pikkegas Lange hezelstraat Hessenberg
E1	Hunnerpark Hunnerweg St. Jorisstraat
E2	Gerard Noodstraat Derde Walstraat Hertogstraat V.d. Bruggenstraat
E3	Oranjesingel Van Welderenstraat Tweede Walstraat Vlaamsegas Van Broeckhuizenstraat
E4	Oude Stadsgracht Lange Nieuwstraat Houtmarkt Mariënborg Wintersoord Korte Nieuwstraat

	Paulstraat Lange Koningstraat Grutberg Ziekerstraat
E5	Oudevarkensmarkt Molenstraat Zeigelbaan Bloemerstraat Karrengas Zwanengas Eerste Walstraat
E6	Achter Valburg kroonstraat Parkdwarsstraat Regulierstraat Parkstraat
E7	Kronenburgersingel Stieltjesstraat Vredestraat V. Bergenstraat Smetiusstraat Spoorstraat Nassausingel
F1	Sluisje Ooydijk Ooysewijk
F2	Oud Ubbergseweg Nieuwe Ubbergseweg
F3	Beatrix straat Batavierenweg Reinald straat Terwindtstraat Graadt v. Roggen straat Hugo de Groot straat Spaarbankstraat Regentessestraat Franckenstraat Tenhoetstraat Ten Hoetdwarstraat
F4	St. Canisiussingel Daalseweg Dominicanenstraat Jacob Canisstraat Straalmanstraat Berg en Dalse weg Fortweg
F5	Groesbeeksedwarsweg Fort Kijk in de Pot Stenenkruisstraat WaldeckpyrmontSingel Coehoornstraat

	Fagelstraat Volksbelang (arbeidershuizen bij de Groesbeeksedwarsweg)
F6	Keizer Karelplein St. Annastraat Groesbeeksestraat Pontanusstraat Slichtenhorststraat Wilhelmina singel Fransestraat Spaenstraat Slootstraat
F7	Stijn Buijsstraat Van Trieststraat Van Goorstraat Burghard van de Bergh straat Jan de Witt straat Van Dulckenstraat Groenesteeg
F8	Graafseweg Bottendaal Oldenbarneveldstraat Vondelstraat Arend Noordijnstraat Stationsweg
F9	Koninginnelaan Oude Nonnendaalse weg Nieuwe Nonnendaalseweg Vuilniskuilse weg
F10	Weurtseweg Voorstadslaan Weg naar Hees Waldijk Waldijk houten loods Biezenstraat Krayenhofflaan
Niet op kaart	Driehuizen