

Laden en lossen van varende blokkendozen

H. van Driel: Samenwerking in haven en vervoer in het containertijdperk, proefschrift, Centrum voor bedrijfsgeschiedenis, Rotterdam 1990.

Voor 1960 was het overslaan van stukgoed een tijdrovende en arbeidsintensieve aangelegenheid. In tegenstelling tot de overslag van bulkgoederen leek de stukgoedsector nauwelijks gevoelig voor procesinnovaties die de arbeidsproductiviteit zouden kunnen opvoeren. De container bracht uitkomst. De laadkist was een oude 19e eeuwse vinding die vooral werd gebruikt als veilig verpakkingsmiddel. De revolutionaire potentie ervan werd pas in het midden van de jaren vijftig doorzien door reders in de Verenigde Staten. De gedachte achter de containerisatie is dat alle schakels in de transportketen worden afgestemd op het overslaan van één soort lading: de gestandaardiseerde container. De essentie van het idee is dus de snelle overslag van goederen, niet het snelle vervoer. Allerlei lading wordt in een container samengebracht, die vervolgens, zonder onderweg te worden 'gebroken' in kleinere eenheden, zo snel mogelijk door de schakels van de vervoersketen wordt gejaagd. Het overslaan van de container van zeeschip op trein, vrachtwagen of binnenschip moet zo snel mogelijk geschieden. Pas bij de ontvanger of een inland-terminal wordt de container geopend en de lading gebroken. Aldus ontstaat het 'door-to-door' vervoer, ofwel een geïntegreerd vervoerssysteem. Deze innovatie werd uitgedacht door Amerikaanse reders, maar werd al snel overgenomen door Europese en Japanse concurrenten. Omdat de overslagbedrijven, de stuwadoors, afhankelijk waren van de reders moesten zij wel meegaan in de verbreding van de container. Zij werden daarin sterk gesteund door de havenautoriteiten die hoopten door het aantrekken van de containers de positie van hun haven te versterken. De containerisatie werd in de haven van Rotterdam een groot succes. In

geen enkele andere Noordzeehaven werden zoveel containers overgeslagen als hier. Ook de absolute hoeveelheid overgeslagen lading stukgoed nam enorm toe. De container verdrong niet alleen de traditionele overslag van stukgoederen, maar trok ook nieuwe lading aan. De zogenaamde algemene stuwadoors echter, die zich aanvankelijk bleven richten op de traditionele wijze van stukgoedoverslag, kwamen door het succes van de container in grote moeilijkheden.

Over deze voor de Rotterdamse haven zo belangrijke 'tweede vervoersrevolutie' (de eerste betreft de invoering van stoomkracht in de transportsector in de 19e eeuw) handelt dit vorig jaar verschenen proefschrift. Van Driel heeft een uitputtende beschrijving gegeven van, en een verklaring gezocht voor, de wijze waarop in de Rotterdamse transportwereld samenwerkingsverbanden ontstonden onder invloed van de containerrevolutie. Met het bestuderen van de wijze waarop ondernemingen tot samenwerking komen treedt hij in de voetsporen van zijn promotor prof. H. Vleesenbeek die in 1981 promoveerde op een onderzoek naar het ontstaan van Nijverdal ten Cate na de tweede wereldoorlog. De drang tot samenwerking verschilde sterk in de drie door Van Driel onderzochte schakels in de transportketen: de reders, de stuwadoors en de wegvervoerders. Hij bestudeerde drie factoren die invloed hadden op de wijze waarop ondernemingen trachtten samen te werken om de problemen die de containerisatie opriep het hoofd te bieden: de structuur van de bedrijfstak, sociaal-culturele en externe factoren.

De 'samenwerkingsimpuls' die uitging van de containerisatie was de toegenomen kapitaalintensiteit in de bedrijfstak. Omwille van een zo efficiënt mogelijk gebruik van het nieu-

we verpakkingsmiddel werd de capaciteit van de schepen sterk vergroot. Er werd meer lading overgeslagen vanuit minder, maar grotere schepen. Dit verschijnsel, elders wel omschreven als een 'expansion by reduction', vergrootte in niet geringe mate de bedrijfsrisico's voor de reder. Ook voor de stuwadoors betekende de containerisatie een forse verhoging van de kapitaalintensiteit. Zowel zij als de reders stonden onder grote druk om via samenwerkingsverbanden de risico's van een concurrentiestrijd om de beheersing van de containerstroom te verminderen. In het wegvervoer daarentegen ontbrak een dergelijke noodzaak tot samenwerking. Sociaal-culturele factoren, zoals reders die als 'gentlemen' met elkaar omgingen, beïnvloedden de wijze waarop samenwerkingsverbanden tot stand kwamen. Ook externe factoren, zoals de druk vanuit de vakbeweging of het Gemeentelijk Havenbedrijf van Rotterdam (GHB) speelden een niet te veronachtzamen of zelfs beslissende rol.

De reacties van de bij de containerisatie betrokken bedrijven op de invoering van de container in de stukgoederenoverslag en hun al dan niet vruchtbare pogingen tot samenwerking zijn uitvoerig besproken. Ondanks de kloeiende uitstraling (bijna 500 bladzijden) is het boek goed leesbaar voor wie is geïnteresseerd in de complexe wereld van de Rotterdamse haven. Bovendien is een dergelijk belangrijke ontwikkeling als de containerisatie in de Rijnmond wel een werk met monumentale trekjes waard.

De uitgestraalde volledigheid ten spijt, kent Van Driel's werk evenwel ook een aantal beperkingen. Verreweg het grootste gedeelte bestaat uit een nauwgezette beschrijving van, naar het zich laat aanzien, alle pogingen tot samenwerking en hun specifieke achtergronden. De ruimte en tijd die hieraan is besteed had ook benut kunnen worden voor een vergelijking tussen de Rotterdamse en de andere Noordzeehavens. Alhoewel dat aan de hand van de beschikbare literatuur in de vakpers betrekkelijk eenvoudig te realiseren was geweest, ontbreekt over het algemeen een internationaal vergelijkend perspectief. Het zou bij voorbeeld mogelijk zijn geweest de rol van het GHB te vergelijken met die van de havenautoriteiten in Antwerpen, die een geheel andere visie hadden op wijze waarop de samenwer-

king tussen de stuwadoors gestalte moest krijgen.

Ten gevolge van deze blikvernauwing is er ten onrechte een beperking in het boek geslopen. De positie van de Nederlandse spoorwegen heeft Van Driel niet besproken omdat het spoorwegvervoer in Nederland gemonopoliseerd werd door één onderneming. Samenwerking door een groep van ondernemingen lijkt daarom bij voorbaat niet aan de orde te zijn. Het containervervoer per spoor was echter een bij uitstek internationale aangelegenheid, men denke aan de voor Rotterdam zo belangrijke spoorverbinding naar Noord-Italië. In internationaal verband streefden de Nederlandse spoorwegen naar intensieve samenwerking met andere nationale spoorwegmaatschappijen die gestalte kreeg in de in 1967 opgerichte organisatie 'Intercontainer'.

Een tweede punt van kritiek betreft de conclusies. Voor de dissertatie zijn tientallen interviews afgenomen en is zeer veel archiefonderzoek verricht. Desalniettemin voegt het boek, voor wat betreft de rederijen en de containeroverslagbedrijven, eerlijk gezegd weinig toe aan hetgeen al decennia lang bekend is. De afsluitende conclusie (blz. 484) dat de dreiging van sterke concurrentie en de toegenomen kapitaalintensiteit de voornaamste beweegredenen waren voor het streven naar samenwerking, is in de containerliteratuur genoegzaam bekend. Oorzaak van deze wat magere afsluiting is wellicht dat de auteur de bestaande noties over de invloeden van de containerisatie niet in zijn betoog heeft willen invoegen en zich vooral heeft willen toeleggen op een heldere uiteenzetting over de concrete gebeurtenissen in de Rotterdamse haven. Veel interessanter zijn de hoofdstukken die betrekking hebben op de 'verliezers' in de container-revolutie. De successtory van de container is altijd breed uitgemeten in de literatuur. Maar ook aan de wijze waarop de kleine wegvervoerders en de traditionele stuwadoorbodden met hun straatvechtersmentaliteit de containerrevolutie ondergingen, wordt hier terecht veel aandacht besteed. Juist dat maakt het boek tot een belangrijke aanwinst voor de bedrijfs-geschiedenis.

S.W. Verstegen

De auteur is verbonden aan de Vrije Universiteit te Amsterdam.