



*Hoewel de fotografie nog in de kinderschoenen stond liet de trotse ondernemer Peter Joseph Berger zich al regelmatig fotograferen. Dit portret is enkele jaren voor Berger's dood in 1865 genomen. Fotocollectie Gemeentearchief Venlo.*

## H.F.J.M. van den Eerenbeemt

### *Een economische duizendpoot: P.J. Berger te Venlo in de negentiende eeuw*

Sedert 1817 functioneerde in het Pruisische Viersen, gelegen in de Duitse regio Niederrhein aan de linkeroever van de Rijn, en in het Nederlandse Venlo een compagnieschap van de *Gebrüder Berger*. Men handelde in textielproducten en in koloniale waren. De compagnons waren H.J., P.J. en L. Berger, zonen van de in 1768 in Viersen geboren J.H. Berger en Emilia Birk. Nadat vader Johannes Hermanus Berger in het tweede decennium van de negentiende eeuw was overleden, zetten de drie zonen de zaak voort, met de moeder als stille vennoot. Zij overleed in 1842 te Viersen. De zonen noemden zich in de correspondentie *héritiers* J.H. Berger, J.H. Berger *seine Erben*, of gewoon gebroeders Berger.<sup>1</sup> Zoon Hermanus Josephus Berger bleef opereren vanuit Viersen, gelegen op de west-oostverbinding Venlo-Viersen-Neusz. Zijn broer Peter Joseph Berger, die in 1798 te Viersen was geboren en in 1865 te Venlo stierf, verhuisde als achttienjarige naar Nederland. Hij behartigde de zaken van de firma in Viersen voortaan vanuit Venlo. Ook Leonard had Viersen verlaten en zich rond 1817/1818 in Amsterdam gevestigd. Hij kocht daar ten behoeve van zijn partners te Venlo en Viersen in het groot in, met name koloniale waren. Verder verzorgde hij de inning van de wissels die hem vooral vanuit Venlo werden toegezonden, en hij hield zich ook bezig met de omwisseling van effecten. Vanaf zomer 1817 tot in 1853 hield P.J. Berger te Venlo een *Copie Buch* bij, waarin afschriften van uitgaande correspondentie zijn opgenomen. De daarin gebruikte taal betreft Duits, Frans en Nederlands. Een uitgebreid netwerk van relaties in de Limburgse regio, maar ook in Pruisisch en later Belgisch gebied en zelfs tot ver in Nederland, wijst op een actief ondernemerschap van de drie broers.

### Onderneming in koloniale en kruidenierswaren

Voor de handel in koloniale waren was het attractief om in drie plaatsen gevestigd te zijn. Venlo had een haven aan de Maas, waarlangs goederen per schip vanuit Rotterdam konden worden aangevoerd. Deze gingen na het lossen per kar verder, onder andere naar Viersen in Pruisisch gebied, dat ongeveer een dag rijden weg lag. Viersen was toen een opkomende industriegemeente, waar de traditionele wollen- en linnennijverheid met succes werd omgezet in die van katoen en van gemengde textielstoffen. Viersen lag ongeveer in het midden tussen Maas en Rijn. Niet alleen via overslag aan de Maas, maar ook via de Rijn kwamen goederen over de weg daarheen. In dit Rijnlandse gebied bepaalden de transportkosten of voor de Rijn- dan wel voor de Maasroute werd gekozen. De Rijn had het voordeel het gehele jaar door bevaarbaar te zijn. Het vervoer over de Rijn viel door grotere afstand, maar vooral door meer en hogere toltarieven

<sup>1</sup> *Copie-Buch* P.J. Berger te Venlo, 1817-1853. Deze interessante bron is het enige stuk dat uit het oude bedrijfsarchief bewaard is gebleven. Het is in bezit van mr. drs. L.J.W. Berger te 's-Gravenhage.

echter duurder uit dan dat over de Maas. Regenrivier de Maas had daarentegen weer het nadeel gedurende de zomermaanden wegens de lage waterstand slecht bevaarbaar te zijn.

Amsterdam was in die tijd nog steeds een belangrijk internationaal financieel knooppunt. Nu de handel met Oost-Indië weer mogelijk was, kwam een groeiende stroom koloniale artikelen op gang. Via vervoer over water werd deze waar onder andere naar Venlo gebracht en daar op karren voor verder transport overgeslagen. Het was dus goed gezien van de jongemannen Berger om na de dood van hun vader hun zaak op drie poten te stoelen. Voor Duits gebied was het interessant naar gelang de transportkosten te kunnen kiezen voor aanvoer uit Nederland of via eigen land. Voor Limburg en de Luikse regio kon het voordeliger zijn Nederlandse waar via aanvoer over Duits gebied te betrekken. Vestiging in de grensstad Venlo, die vanouds al sterk op de Duitse regio was gericht en een traditie had op het terrein van internationaal transport, lag derhalve voor de hand. Naast contacten in Pruisisch gebied, werden al spoedig ook zakelijke relaties opgebouwd in onder andere Roermond, Maastricht en Luik, Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam. Luik nam daarbij een dominante plaats in. De eerste brief in het *Copie Buch* is van 11 augustus 1817 en handelt over een zending linnen stof naar een Luikse relatie.

Pas later, in de loop van 1820, gingen de broers hun zaken meer scheiden. Per circulaire van januari 1821 berichtte P.J. Berger aan zijn relaties dat in de grondslag van de firma verandering was gekomen.<sup>2</sup> Voortaan ondertekende hij brieven met zijn eigen naam. Later spreekt hij van de firma P.J. Berger & Cie. Leonard startte in Amsterdam aanvankelijk eerst alleen. Na enige jaren ging hij een associatie aan. De firma heette voortaan Berger & Kramer. In 1825 werd dit omgezet in de firma L. Berger & Cie. De financiële relatie tussen Leonard en Peter werd na tien jaar gewijzigd door een 'verandering in ons Societeitscontract', die op 2 juni 1835 bij notaris Wiegans werd geregistreerd.<sup>3</sup> Naast de contacten met de oude firma Weduwe J.H. Berger te Viersen werden apart zaken gedaan met de aldaar wonende broer Hermann Jos Berger. Deze activiteiten kregen vervolgens vorm in de firma H.J. Berger & Cie. Later werd in dit netwerk ook betrokken Joh. Carl Berger, eveneens te Viersen woonachtig. Aan andere relaties in dit Pruisisch textielcentrum werden eveneens leveranties gedaan. In 1818 werd ruwe wol geleverd aan de firma Dietrich Preyer & Söhne en rijst en tabak aan Christian Mengen.<sup>4</sup>

Hoewel de drie partijen geen onderdeel meer waren van een gesloten geheel en hun eigen weg gingen, betekent dit niet dat zij niet meer samenwerkten. Zij plaatsten orders en hielden een rekening bij elkaar, en waren ook financieel met elkaar verbonden. Zo blijkt P.J. Berger uit Venlo in 1848 met een bedrag van 120.000 gulden deel te nemen in de fabriek van katoenen stoffen van zijn broer

<sup>2</sup> Ibidem, brieven van P.J. Berger, waarin hij zijn relaties op de hoogte brengt van de wijziging van de grondslag van de firma, 5 en 6 januari 1821.

<sup>3</sup> Ibidem, brief van P.J. Berger aan Waarde Broeder te Amsterdam, 8 juni 1835.

<sup>4</sup> Ibidem, brieven van P.J. Berger, november/december 1818.

in Viersen. Hoewel Berger uit Venlo zijn aandeel eigenlijk wilde verzilveren, deed hij dit niet om het bedrijf van zijn broer niet in moeilijkheden te brengen.<sup>5</sup>

De gebroeders Berger werkten dus samen in een onderneming die op de Amsterdamse goederenmarkt inkocht, de vandaar aangevoerde handelswaar vanuit Venlo binnen een groot afzetgebied tot Luik en ver in de Duitse regio verkocht, en de in Viersen vervaardigde textielstoffen ook via Venlo in het circuit van afnemers bracht. De firma P.J. Berger te Venlo bleef veel aandacht schenken aan een intermediaire rol tussen Viersen-Venlo, Viersen-Amsterdam en Amsterdam-Venlo. Doordat de relatie A. Seipgens te Roermond in december 1817 om toezending vroeg van een prijscourant van goederen die Berger in de aanbieding had, zijn wij goed geïnformeerd over zijn commerciële activiteiten. Koffie was voor Berger het belangrijkste handelsartikel. De duurste koffie kwam uit Java. Dan volgde die uit Suriname en tenslotte koffie uit Cheribon. Daarnaast was er een grote variëteit in suiker in de aanbieding: witte kandij, gele en bruine kandij, geraffineerde suiker en poedersuiker. Verder krenten, rozijnen uit Smyrna en Malaga, diverse soorten rijst en thee, snuiftabak, stokvis, potas, harde en zachte zeep, lakmoes, zoete en bittere amandelen, kaneel, kruidnagelen, peper, piment en tot slot saffraan.<sup>6</sup> Eerder waren al anijs, blauwsel, zout, kaas, gerst, chocolade en cichorei geleverd, en Berger verstuurde ook pruimen. Dit alles wijst op een ruim assortiment. Hij handelde in alles waar vraag naar was, wat te krijgen viel en waarmee winst te maken was. De kern van zijn activiteiten betrof een grote sortering koloniale en kruidenierswaren.

Noemde Berger in Amsterdam zich alleen koopman, in Venlo presenteerde hij zich aanvankelijk als *marchand/epicier*. Naast de groothandel trad hij ook op als detaillist.<sup>7</sup> Bij de handel was koffie het hoofdartikel, gevolgd door rijst en suiker. Naast koloniale waren werden ook wollen lakens en katoenen stoffen uit Viersen verhandeld. De verkoop *en detail* werd echter al na enkele jaren afgestoten, omdat de groothandel alle aandacht opeiste. In 1820 afficheerde Berger zich naar een relatie in Luik als *expediteur des marchandises*. Naast de eigen groothandel verzond hij tegen een bepaald tarief ook goederen van anderen,<sup>8</sup> maar dit expeditiebedrijf zou pas later een grote omvang krijgen (zie hierna).

Vanaf 1824 speelde Berger te Venlo een bemiddelende rol tussen een aantal firma's in Manchester en de fabriek van katoenen stoffen in Viersen. Het handelde om katoenen garens die in het familiebedrijf verwerkt zouden worden. Er werden contacten gelegd met de firma's H.J. Merck & Cie, W. Stenton & Cie en James en John Holford, alle in Manchester gevestigd.<sup>9</sup> De handel in koffie, rijst, suiker en chocolade bleef echter vele decennia voor Berger het belangrijkste. De gunstige ligging van Venlo aan een waterweg en aan een uitgebreid spoorweg-

5 Ibidem, brief van P.J. Berger aan G.C. Rombouts, 25 mei 1848.

6 Ibidem, brief van P.J. Berger aan A. Seipgens in Roermond met daarbij een prijscourant, 14 december 1817.

7 Ibidem, brieven van P.J. Berger, juni/juli 1819.

8 Ibidem, brief van P.J. Berger, 15 mei 1820.

9 Ibidem, brieven P.J. Berger aan genoemde firma's in Manchester, 1, 9 en 15 januari 1824.

net schiep goede kansen. Ook in de jaren zeventig werden belangrijke partijen van vooral koffie en rijst via Venlo in het Duitse gebied afgezet.<sup>10</sup>

### Kassiersdiensten

Zoals vaak voorkwam bij kooplieden met een uitgebreid netwerk aan relaties, inde de firma Berger voor haar cliënten desgewenst ook wissels. Hij heeft zich echter niet meteen vanaf de vestiging omstreeks 1816 met geldzaken beziggehouden. Pas toen een zekere financiële reserve was opgebouwd, die niet noodzakelijkerwijs voor handelstransacties aangewend behoefde te worden, ontstond er ruimte voor monetaire nevenactiviteiten. In 1819 werd de firma Berger te Venlo voor het eerst vermeld in een door de Nederlandsche Bank uitgegeven lijst van handelsbanken.<sup>11</sup> Ook bij een koopman in koloniale waren als Van Lanschot te 's-Hertogenbosch kan men signaleren dat reeds spoedig tot monetaire operaties werd overgegaan. Kooplieden met een uitgebreid netwerk aan geografisch gespreide relaties waren de aangewezen figuren om een dergelijke vorm van service aan te bieden. De stap die Berger in de hier beschreven richting zette, is dus niet verwonderlijk. Deze dienstverlening op financieel gebied breidde zich in latere jaren steeds verder uit. De eigen goederenhandel ging meer en meer over in een positie van kassier, die in het geldverkeer van deze perifere regio een cruciale rol vervulde.

Dat geldzaken voor Berger steeds belangrijker werden, blijkt uit het feit dat hij sedert eind 1864 in Venlo de functie vervulde van correspondent voor de Nederlandsche Bank.<sup>12</sup> Als bankier-kassier trad de Venlose firma P.J. Berger in de jaren zestig op ten behoeve van de Osse boterhandelaren, de gebroeders Jurgens. Deze laatsten openden bij Berger een rekening met het doel gelden over te maken naar boterokopers in Duitse gebieden en verder. Het ging hierbij om grote partijen. In 1870 kwam natuurboter uit Pruisen, Oostenrijk, Hongarije en Zwitserland naar Oss. Vanuit Oss werd in dat jaar 4,5 miljoen kilo boter naar Engeland en Schotland uitgevoerd. Al voor de komst van de margarine was sprake van een omvangrijke boterhandel waarin veel geld omging.<sup>13</sup> Berger diende ervoor te zorgen dat de opkopers en tussenfiguren tijdig over geld beschikten, zodat die de leveranciers van Jurgens contant konden betalen. Dat de heren Jurgens hun eerste rekening-courant bij de firma Berger te Venlo hadden, is een duidelijke indicatie dat deze zaak intussen een groot netwerk aan relaties in de Duitse landen had opgebouwd. Zodoende kon men beschikken over voldoende

<sup>10</sup> *Verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Venlo over den toestand in 1872*, 19; *Verslag ... in 1874*, 4; Gemeentearchief Venlo, Gemeentesecretarie 1851-1900, no. 1: Jaarverslag van den toestand der gemeente Venlo over het jaar 1878.

<sup>11</sup> *Financiële instellingen in Nederland, naamlijst van handelsbanken*, uitgave DNB Statistische Cahiers, no. 3 (Amsterdam 1987) 92.

<sup>12</sup> Historisch Archief Nederlandsche Bank te Amsterdam, Correspondentschap Venlo firma P.J. Berger, Brief van de agent te Maastricht aan de directie te Amsterdam, 8 september 1891.

<sup>13</sup> Gemeentearchief Oss, inv. no. 723, Gemeenteverslag Oss over 1870.





Het imposante kantoorgebouw van de NV Bank- en Handelsvereniging, v/h P.J. Berger aan de Keulsche Poort te Venlo, circa 1900. Fotocollectie Gemeentearchief Venlo.

gereed geld in de aangepaste muntsoort.<sup>14</sup> Dat de internationaal opererende boterhandelaren te Oss hun financiële zaken door hem lieten behandelen geeft de sterke internationale positie aan die Berger vanuit Venlo had opgebouwd. Juist de veelvuldige contacten van Berger in het Duitse gebied maakten hem tot een ideale bemiddelaar om problemen met geldzendingen effectief op te lossen.

Maar ook ten behoeve van plaatselijke ondernemers trad de firma Berger op. Een voorbeeld hiervan is Lodewijk van der Grinten, die zich sedert de jaren zeventig van de vorige eeuw te Venlo toelegde op de fabricage van boterkleursel. Uit dit initiatief kwam later het huidige Océ voort, dat zich later specialiseerde in kopieersystemen. Vanaf 1894 verrichtte Berger ten behoeve van Van der Grinten allerlei geldtransacties, zoals de aan- en verkoop van effecten. Voor snel af te wikkelen geldzaken had Van der Grinten een rekening-courant bij de Venlose kassier. Nadat de Venlose bankier Louis Wolters in 1882 failliet was gegaan, opende ook het keramisch bedrijf Gebr. Teeuwen te Tegelen in 1885 een rekening bij Berger ten behoeve van hun onderneming.<sup>15</sup>

Wegens het overlijden van firmant Joseph Berger in september 1891 en de gevorderde leeftijd der overige twee beherende vennoten Willem en Louis Berger, 'beiden zeer vermogende personen', werd met ingang van 1 januari 1894

<sup>14</sup> Ch. Wilson, *Geschiedenis Unilever*, deel III ('s-Gravenhage 1954) 25.

<sup>15</sup> Historisch Archief Océ-van der Grinten te Venlo, inv. no. 215-1894, Kasboek Lodewijk en Frans van der Grinten 1894-1902; P.J.M. Teeuwen, *Uit aarde geschapen: aspecten van bedrijfsbeleid in de keramische nijverheid binnen het oude industriegebied van Noord-Limburg, 1819-1965* (Leeuwarden 1991) 101-102.



*P.J. Berger, omringd door zijn echtgenote, zijn drie zonen, twee dochters en een schoonzoon, circa 1860. Fotocollectie Gemeentearchief Venlo.*

de firma P.J. Berger omgezet in de N.V. Bank- en Handelsvereniging v/h P.J. Berger.<sup>16</sup> In de akte van oprichting, goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 30 oktober 1893, wordt het maatschappelijk kapitaal bepaald op 300.000 gulden, verdeeld in 120 aandelen op naam, elk 2.500 gulden groot en ten volle gestort.<sup>17</sup> Als directeuren traden op drie heren Berger: L.J.W., E.P.J. (expediteur) en H.M. (kassier). Als commissarissen functioneerden H.W.H. Berger (eerder kassier) en L.L.H. Berger (eerder optredend als expediteur). Beide laatsten waren ruim 50 jaren in de firma P.J. Berger werkzaam geweest. Hun zonen Louis en Emile werden in de directie opgenomen, terwijl de derde directeur Martin een zoon was van de in 1891 overleden Joseph Berger.<sup>18</sup> Later is het volgestorte kapitaal uitgebreid tot 600.000 gulden en beschikte de onderneming in 1919 over een reserve van 130.000 gulden.<sup>19</sup>

Aan het eind van de negentiende eeuw werd het werkterrein van de Bank- en Handelsvereniging voorheen P.J. Berger als volgt aangegeven: het disconteren van wissels en andere handelspapieren, het sluiten van beleningen, het afgeven

<sup>16</sup> Historisch Archief Nederlandsche Bank, Kennisgeving van de start van N.V. Bank- en Handelsvereniging voorheen P.J. Berger te Venlo, 1 januari 1894.

<sup>17</sup> *Nederlandsche Staatscourant*, 30 december 1893, no. 278: Koninklijk Besluit van 30 oktober 1893, no. 31.

<sup>18</sup> Historisch Archief Nederlandsche Bank, Bericht van P.J. Berger d.d. 1 januari 1894 inzake verandering die betreffende de firma heeft plaatsgevonden.

<sup>19</sup> *Ibidem*, Correspondentschap Venlo, Brief van H.M. Berger d.d. 4 december 1919 aan de directie van de Nederlandsche Bank.

en betalen van assignaties en het kosteloos omwisselen van bankbiljetten tegen muntgeld en van muntgeld in bankbiljetten.<sup>20</sup> In het begin van de twintigste eeuw werden de activiteiten van deze bankinstelling omschreven als het incasseren en disconteren van wissels op binnen- en buitenland, de in- en verkoop van buitenlandse wissels en bankpapier, het wisselen van vreemde muntspecie tegen binnenlandse of andersom en tot slot koop en verkoop van effecten.

De bank Berger verrichtte kassierstaken ten behoeve van de Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen, die daar telkens flinke bedragen in pasmunt stortte. Wat niet weer in circulatie werd gebracht, ging om de twee maanden naar de Rijksbetaalmeester te Roermond.<sup>21</sup> Berger speelde duidelijk in op de positie van Venlo als grensstation. Louis Berger was al in 1865 commissaris bij de *Preussische Niederländische Verbindungsbahn* (de spoorweg Mönchen Gladbach tot Nederlandse grens bij Venlo).<sup>22</sup>

Per 1 januari 1920 kwam de Bank- en Handelsvereniging v/h P.J. Berger in liquidatie. Aanvankelijk zag het er niet naar uit dat de bank in financiële moeilijkheden zou geraken. In 1917 waren schepen van de afdeling expeditie van dit bankhuis (zie hierna) nog 'zeer duur verkocht' aan concurrent Janssen Booten te Lith. Het betrof drie grote vrachtboten en het schip *Cornelia* dat voor passagiers- en goederenvervoer diende. Deze goede opbrengst was zeer welkom geweest, omdat hiermee een vrij groot negatief saldo bij de bankrelatie van Berger te Amsterdam afgelost kon worden. Gezien de bron van de informatie moet dit wel de Amsterdamsche Bank geweest zijn. Het gebeurde wel vaker dat lokale banken financiële steun ontvingen van een van de snel groeiende grootbanken in ons land. Ook in Duitsland bestonden vorderingen op de Bergerbank gezien de daar ontstane 'Duitse stroppen'.<sup>23</sup> Hoewel de N.V. een redelijke financiële reserve had, was de druk van vorderingen door andere partijen bepaald groot. De opbrengst van de verkoop van vier schepen had dit structurele probleem niet kunnen oplossen. Duitsland, voorheen een goudmijn voor Venlo, werd na de Eerste Wereldoorlog een molensteen. Dit noodzaakte tot het zoeken van een sterke partner. Daarom werd overleg geopend met de directie van de Zuid-Nederlandsche Handelsbank. Deze op 31 oktober 1913 te Tilburg door de Rotterdamsche Bankvereniging als dochterinstelling gestichte bank, had op 1 april 1916 een bijkantoor in Venlo geopend. H.M. Berger werd met ingang van 1 januari 1920 benoemd tot plaatselijk directeur, naast de aldaar reeds functionerende directeur H. Korting. C.A. Versteeg trad als plaatsvervangend directeur op. Het bijkantoor van de Zuid-Nederlandsche Handelsbank te Venlo werd

<sup>20</sup> *Verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Venlo over den toestand in 1894* (Venlo 1895) 10.

<sup>21</sup> Historisch Archief Nederlandsche Bank, Correspondentschap Venlo, Brief van de Rijksbetaalmeester te Roermond d.d. 29 april 1908.

<sup>22</sup> *Ibidem*, Brief van firma Berger d.d. 27 december 1865 aan de agent van de Nederlandsche Bank te Maastricht.

<sup>23</sup> Sociaal-Historisch Centrum voor Limburg te Maastricht, gedeponeerde archief Haffmans & Steegh N.V. te Venlo 1897-1949, doos Losse Stukken Haffmans & Steegh, A-KAH, mappe P.J. Berger. Het stuk waarnaar hier wordt verwezen, betreft een interne notitie binnen de Amsterdamsche Bank van 16 maart 1927.



overgebracht naar het vroegere door Berger betrokken pand dat daartoe een verbouwing onderging.<sup>24</sup>

### Expeditiebedrijf

Toen het textielbedrijf te Viersen door modernisering kapitaalintensiever werd en de Venlose tak van de firma zich in een geheel andere richting ontwikkelde, was het punt bereikt om tot een scheiding van zaken te komen. De wenselijkheid tot splitsing drong te meer, omdat P.J. Berger intussen was begonnen aan de opbouw van een expeditiebedrijf. Werkte hij eerst met paard en kar met een knecht, al spoedig zocht hij nieuwe transportmogelijkheden over het water. Peter Berger wilde zich daarbij onafhankelijk maken van vreemde beurtschippers. Zeilschepen waren niet zo geschikt op de Maas. Voor trekschuiten waren voor de paarden op de oevers jaagpaden vereist. Al spoedig zag Berger in, dat de stoomboot voor het rivierverkeer de beste aanpak was.<sup>25</sup> In 1839 koesterde hij al plannen om een Stoomboot Maatschappij op te richten. Om het financiële risico te spreiden dacht hij aan een onderneming op aandelen. Eind december van dat jaar probeerde hij bij zijn broer in Viersen twintig aandelen van 500 gulden per stuk te plaatsen.<sup>26</sup> Voorzover bekend heeft hij voor dit project onvoldoende respons kunnen verwerven. Meer geluk had P.J. Berger in 1845 toen hij een concessie om een stoomboot in de vaart te brengen kon overnemen. Ten behoeve van de door hem gestichte Nederlandsche Stoom Boot Maatschappij stelde hij een 'reglement op mijnen vaart' op. Het stoomschip dat hij in de vaart bracht, droeg de naam *De Maas*.<sup>27</sup> Eind 1847 gaf hij opdracht tot de bouw van een tweede stoomboot. Het schip werd begin juli 1848 afgeleverd. In 1848 stond P.J. Berger in nauw contact met G.C. Rombouts, oud-voorzitter van de Kamer van Koophandel te Nijmegen.<sup>28</sup> Deze had plannen om een stoombootverbinding tussen Nijmegen en Arnhem te realiseren. Berger was bereid tijdelijk een schip aan hem uit te lenen en daarbij zelfs een kapitein te leveren. Wel stelde hij de vraag hoe Rombouts stond tegenover 'de volkswrake ten rapporte van deze boot, want hij zal aan velen in Uwe stad en in Arnhem afbreuk doen'.<sup>29</sup> Dat de stoomvaart minder werkgelegenheid opleverde dan de traditionele beurtvaart zou inderdaad tot maatschappelijke repercussies kunnen leiden.

<sup>24</sup> Historisch Archief Nederlandsche Bank, Zuid-Nederlandsche Handelsbank, Verslag van het zesde boekjaar, uitgebracht in de algemene vergadering van aandeelhouders op 17 mei 1920.

<sup>25</sup> In 1877 beschikte de firma Berger over zes paarden, waarvan twee trekpaarden: Gemeentearchief Venlo, Gemeentesecretarie 1851-1900, no. 1: Jaarverslag van den toestand der gemeente Venlo over het jaar 1877. De specifieke vermelding van trekpaarden doet vermoeden, dat hier sprake is van paardentractie op de jaagpaden.

<sup>26</sup> Copie-Buch, brief van P.J. Berger aan firma Berger & Cie in Viersen, 28 december 1839.

<sup>27</sup> Copie-Buch, brief van P.J. Berger aan G.C. Rombouts te Nijmegen, 25 mei 1848.

<sup>28</sup> Joh. de Vries, *Nieuw Nijmegen 1870-1970; moderne economische geschiedenis van de stad Nijmegen* (Tilburg 1969) 42.

<sup>29</sup> Copie-Buch, brief van Berger aan Rombouts, 12 mei 1848.

In 1848 verkreeg Berger toestemming voor een stoombootdienst tussen Venlo en 's-Hertogenbosch. Al snel vond uitbreiding plaats naar Rotterdam. In 1851 werden op de Maas drie geregelde stoombootdiensten onderhouden: van Maastricht naar Luik, van Maastricht naar Venlo, en van Venlo naar Rotterdam. De laatste was in handen van Berger. In 1852 had Berger vier stoomboten in bedrijf waarmee hij beurtdiensten onderhield, nu ook op Roermond en Amsterdam.<sup>30</sup> De wekelijkse stoombootdienst tussen Venlo en Roermond had echter te kampen met ondiepten en laag water, zodat de schepen niet vol beladen konden worden. In de jaren vijftig daalde het waterpeil van de Maas, doordat er in de Belgische Kempen steeds meer water werd onttrokken ten behoeve van kanalen en voor irrigatie in de Belgische Kempen.<sup>31</sup> Om het probleem van de lage waterstand in de Maas tijdens de zomer te ondervangen, liet Berger stoomschepen met een geringe diepgang bouwen. Voor de aandrijving gebruikte hij geen scheepsschroef maar schepraderen, opzij of achter geplaatst.<sup>32</sup> In het verslag van de Venlose Kamer van Koophandel wordt in 1886 opgemerkt dat 'diepgaande schepen moeilijk de Maas op en af kunnen'. De in Venlo opererende stoom- en sleepbootonderneming P.J. Berger werkte daarom, aldus deze bron, 'met apart voor de Maasvaart vlotgebouwde stoomboten en schepen'.<sup>33</sup> In 1872 verleende de Commissaris des Konings in Limburg vergunning tot het plaatsen van een stoomketel ter aandrijving van de raderstoomboot *Theresia*. Drie jaar later werd een nieuwe stoomketel geplaatst in de raderstoomboot *P.J. Berger*. Dit laatste schip was met name bestemd voor vervoer van passagiers en goederen tussen Venlo en Rotterdam. Op 9 juli 1890 kreeg de firma verlof tot plaatsing van een stoomketel in de raderboot *Elisa*, drie jaar later voor de raderboot *Theresia*.<sup>34</sup>

Voor de margarinebedrijven van Jurgens en Van den Bergh in Oss maakten voor aanvoer van grondstoffen en afvoer van producten een druk gebruik van deze regelmatige verbinding over water. Door veel geld te steken in de uitbreiding en modernisering van zijn vloot kon Berger een regelmatige scheepvaartverbinding garanderen. Tevens was hij er op uit de transportprijzen zo laag mogelijk te houden. Dit was weer van belang om het hoofd te kunnen bieden aan de concurrentie van de nieuwe vervoersmogelijkheden per spoor. Berger was steeds in de weer om zijn vloot rivierschepen te moderniseren. In 1853 vroeg hij offerte aan bij het staalbedrijf John Cockerill in Seraing en bij de firma Gebroeders Pirotte te Luik. Berger wenste een schip dat een hoge snelheid kan halen. Hij dacht daarbij aan een stoomketel met een vermogen van 100 p.k.<sup>35</sup>

<sup>30</sup> Gemeentearchief Venlo, Gemeentesecretarie 1851-1900, no. 357: Stukken aangaande stoombootondernemingen.

<sup>31</sup> A.M.E. Lewe, 'Invoer te lande verboden'; een verkenning van de handel over landwegen tussen Nederland en de Pruisische provincies Rheinland en Westfalen, 1836-1857 (Hilversum 1995) 66.

<sup>32</sup> H.F.J.M. van den Eerenbeemt (red.), *Van boterkleursel naar kopieersystemen; de ontstaansgeschiedenis van Océ van der Grinten, 1877-1956* (Leiden 1992) 145.

<sup>33</sup> Verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Venlo over den toestand in 1886 (Venlo 1887) 9.

<sup>34</sup> Gemeentearchief Venlo, Gemeentesecretarie 1851-1900, no. 357: Stukken aangaande stoombootondernemingen.

<sup>35</sup> Copie-Buch, brieven van P.J. Berger aan Société John Cockerill te Seraing en firma Pirotte frères te Luik, 15 juli 1853.



*De Louisa, één van de stoomboten van het expeditiebedrijf P.J. Berger aan de Venlose Maaskade, jaartal onbekend. Fotocollectie Gemeentearchief Venlo.*

Het expeditiebedrijf Berger telde in 1867 zes stoomboten en zes ijzeren schepen. De eerste groep bestond uit stoomschepen voor passagiers- en goederenvervoer en verder uit sleepboten met stoomkracht die de ijzeren schepen voorttrekken.<sup>36</sup> In 1871 omvatte de onderneming acht stoomboten die in dat jaar Venlo 415 maal zijn uitgevaren. Meer dan deze acht stoomschepen waren er niet in Venlo.<sup>37</sup> Vijf à zes jaar later had het bedrijf zes stoomboten die op en neer voeren tussen Venlo en Rotterdam en heen en terug naar Roermond. Van deze stoomschepen werd gezegd dat zij 'den handel groote diensten bewijzen'. Door bewust een systeem te hanteren van lage tarieven voor vrachtgoed werd van deze vervoersmogelijkheid veel gebruik gemaakt.<sup>38</sup> De zes stoomboten hadden een gezamenlijke inhoud van 918 ton, in 1885 bedroeg dit 938 ton. Voor passagiers en stukgoed werd een geregelde dienst onderhouden. Voor vracht van groot volume werd op basis van aanbod daarvan gevaren.<sup>39</sup>

Vanaf 1872 tot in 1893 liet de firma Berger raderstoomboten bouwen. Daarna was bij nieuwbouw hoofdzakelijk sprake van schroefstoomboten. Dit gold voor 1893 maar ook voor 1896, 1898, 1901, 1904, 1905 en 1914.<sup>40</sup> Voorlopig is nog onduidelijk, waarom op deze nieuwe vorm van aandrijving is overgestapt. Het lijkt

<sup>36</sup> Gemeentearchief Venlo, Gemeentesecretarie 1851-1900, no. 357: Stukken aangaande stoombootondernemingen te Venlo.

<sup>37</sup> Ibidem, no. 1: Jaarverslag van den toestand der gemeente Venlo over het jaar 1871.

<sup>38</sup> Ibidem, Jaarverslag over 1876 en 1877.

<sup>39</sup> Ibidem, Jaarverslag over 1880 en 1885.

<sup>40</sup> *Verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Venlo over den toestand in 1893*, 15; *Verslag ... in 1896*, 12; *Verslag ... in 1898*, 15; Gemeentearchief Venlo, Gemeentesecretarie 1901-1920, inv. no. 815: Stukken betreffende Stoomwet 1901-1919.

1898



## Tarief der Stoombooten

van de Venlosche Bank- en Handelsvereniging  
voorheen P. J. BERGER.

	Enkele reis.		Heen en terug.	
	1 <sup>e</sup> kl.	2 <sup>e</sup> kl.	1 <sup>e</sup> kl.	2 <sup>e</sup> kl.
Venlo—Grubbenvorst	0,30	0,20	0,45	0,35
„ Lottum	0,35	0,25	0,60	0,50
„ Areen	0,35	0,25	0,60	0,50
„ Broekhuizen	0,35	0,25	0,60	0,50
„ Blitterswijk	0,50	0,35	0,80	0,60
„ Well	0,60	0,40	1,00	0,70
„ Maashees	0,60	0,40	1,00	0,70

*Een vakantietochtje op de Maas vormde rond 1900 een voor velen betaalbare luxe. De raderstoomboten van de firma Berger waren uitgerust met zonnentent en een 'net ingerichte kajuit'. Dagbladadvertentie, 1898.*

erop dat de waterstand in de Maas sedertdien was verbeterd. Voor het laatst was op 1 juni 1901 sprake van een raderstoomboot. Het ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid deelde toen mee, dat vergunning wordt verleend tot het gebruik van een stoomketel in de raderboot *Paula*. Merkwaardig is dat vier jaar later, namelijk op 18 mei 1905, opnieuw een vergunning werd gegeven maar nu voor een stoomketel geplaatst in de schroefboot *Paula*. Het lijkt erop, dat op dit schip het aandrijfsysteem is gewijzigd.<sup>41</sup>

Volgens een in februari 1892 ingevulde staat is bij rederij P.J. Berger sprake van stoomvaartuigen en van lichterscheepen. Er waren in totaal 25 man in dienst. Het personeel bestond uit drie gezagvoerders, negen stuurmannen, twee bootslieden, drie machinisten, vijf stokers en drie matrozen. De bemanning deed 'bij afwisseling dienst op de passagier-, vracht- en sleepbooten'.<sup>42</sup>

De intensiteit van het vervoer over water nam toe gezien de aanzwellende goederenstroom vanuit vooral de zeehaven Rotterdam naar onder meer Oss en gezien de toename van de verzending van producten uit de industrie overzee, waaronder die uit de margarinelijverheid in Oss. In 1903 startte de handelsonderneming met een derde bootvaart tussen Venlo en Rotterdam.<sup>43</sup> Aan het eind van de Eerste Wereldoorlog was er sprake van een tijdelijke terugval, maar na 1920 werd de expeditie-afdeling verzelfstandigd in de *N.V. Bergerbooten*, met vestigingen te Venlo en Rotterdam. Er werden geregelde stoombootdiensten verzorgd tussen Amsterdam-Rotterdam-Venlo-Roermond.<sup>44</sup>

<sup>41</sup> Ibidem.

<sup>42</sup> Ibidem, Gemeentesecretarie 1851-1900, no. 357: Stukken aangaande stoombootondernemingen te Venlo.

<sup>43</sup> *Verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Venlo over den toestand in 1903* (Venlo 1904) 15.

<sup>44</sup> *Adresboek der gemeente Venlo over 1922* (Amsterdam 1922).



Maasgezicht

VENLO

*Bedrijvigheid aan de Venlose Maaskade, circa 1900. Op de achtergrond de in 1865 voltooide spoorbrug.*

In 1877 kwamen de *Janssen Booten*, onder directie van H. Janssen en met hoofdkantoor te Lith en bijkantoren in Venlo, Rotterdam en Amsterdam, de transportmogelijkheden over water vanuit Venlo versterken. Het begin was evenwel zeer bescheiden. M. Janssen uit Maren en schipper van beroep kocht een kleine stoomboot die de naam *Marense Mie* kreeg. Na 1900 werd met twee schepen gevaren, namelijk de *Herman* met F. Janssen als kapitein en de *Maasstroom* met H. Janssen als gezagvoerder. Daarna groeide dit expeditiebedrijf sterk. In 1917 nam het vier schepen van de firma Berger over. Veel vracht werd vervoerd ten behoeve van de Jurgensfabrieken te Oss. De uit Rotterdam aangevoerde vaten vet en olie voor de margarinefabricage werden in het haventje van Lithoyen gelost. Daar werd de vanuit Oss per kar aangevoerde margarine weer aan boord genomen. Omdat Jurgens over direct vervoer wenste te beschikken had de firma Janssen hiervoor altijd tien schepen beschikbaar.<sup>45</sup>

In 1879 kwam er een nieuwe partij op de vervoersmarkt. Het betrof de onderneming Dufais te 's-Hertogenbosch die vergunning kreeg om met een stoomboot een verbinding te onderhouden tussen 's-Hertogenbosch-Venlo-Roermond. Dit initiatief duurde slechts enkele jaren. Eind 1881 werd met de vaart gestopt.<sup>46</sup> In 1900 werd weer een nieuwe stoombootdienst geopend tussen Zaandam via Amsterdam naar Venlo. Deze Venlo-Amsterdamsche Stoomboot-Maatschappij was opgezet door P.C. Staal. Dit initiatief hield echter in 1903 al op te bestaan.<sup>47</sup>

<sup>45</sup> A. Vink-Mulders, 'Janssen Boten', in: *Maaskroniek*, uitgave heemkundekring in Lith, jrg. 1978, 14-19.

<sup>46</sup> Gemeentearchief Venlo, Gemeentesecretarie 1851-1900, inv. no. 1: Jaarverslag van den toestand der gemeente Venlo over het jaar 1879 en 1881.

<sup>47</sup> *Verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Venlo over den toestand in 1900*, 20; *Verslag ... in 1902*, 12; *Verslag ... in 1903*, 15.



Uiteindelijk bleven er twee scheepvaartondernemingen over: de Stoomboot Onderneming H. Janssen uit Lith, die geregelde stoomvaartdiensten uitvoerde op Venlo en Rotterdam, en de N.V. Berger Booten uit Venlo. Na de verkoop door Berger in 1917 van een groot deel van zijn vloot aan Janssen<sup>48</sup> was de eerste toch weer rond 1920 opnieuw op het scheepvaarttoneel verschenen via de nu zelfstandige N.V. Berger Booten. Deze expeditiedienst onderhield een geregelde stoombootvaartdienst tussen Amsterdam-Rotterdam-Venlo-Roermond en tussenliggende plaatsen. Dagelijks konden goederen voor transport worden aangeboden.

Het vervoer vond plaats tegen scherp concurrerende prijzen.<sup>49</sup> Alleen op die manier was de mededinging met het vervoer per rail vol te houden. Venlo kon al vroeg profiteren van transportmogelijkheden per rail. Vervoer per spoor ging sneller, had geen last van ijsgang in de winter en waterdiepten in de zomer, maar de kosten lagen hoger. Transport per boot, zeker naar het buitenland was goedkoper. Waar mogelijk had scheepsvervoer de voorkeur, al dan niet gekoppeld aan verder transport per trein of per vrachtkar.

De inzet van P.J. Berger om tot een goed en snel verkeer over water te komen betekent niet dat hij geen besef had van de betekenis van het vervoer per spoor. Het positief effect dat aansluiting op het spoorwegnet voor Venlo kon hebben, werd door hem ten volle onderkend. Om dit te bereiken riep hij de bemiddeling in van P.M. Canoy te Mechelen, die weer contacten had met een invloedrijke figuur in Brussel. Door Venlo een aansluiting op het spoorwegnet te bezorgen kon een dubbele troef op het terrein van water- en railverkeer worden uitgespeeld. Waar Venlo zo gunstig was gelegen, was het zaak de aandacht te trekken van Engelse investeerders. Immers 'de Engelschen zoeken overal op het continent nieuwe projecten',<sup>50</sup> Berger had goed gezien dat de spoorweg voor de economische ontwikkeling van Venlo van grote betekenis zou worden. In 1884 liepen vanuit en naar Venlo de spoorwegen in zes richtingen: Venlo-Rotterdam, Venlo-Maastricht, Venlo-Nijmegen, Venlo-Wezel, Venlo-Viersen en Venlo-Kempen.<sup>51</sup> Desondanks boette het vervoer over water niet aan belang in. Met zijn raderboten had Berger op het probleem van de lage waterstand in de Maas een intelligent antwoord gevonden. Het railverkeer kon het commercieel vervoer over water niet verdringen.

### Slotbeschouwing

In het voorgaande is aandacht geschonken aan een figuur die als handelaar, commissionair, ambachtelijk ondernemer, expeditieeur en kassier een stuwende kracht was voor de ontwikkeling van Venlo in de negentiende eeuw. Hij was uit

<sup>48</sup> Vink-Mulders, 'Janssen Boten', 14-19.

<sup>49</sup> *Adresboek der gemeente Venlo over 1922* (Amsterdam 1922). Hierin staan opgenomen paginagrote advertenties van H. Janssen en de N.V. Bergerbooten.

<sup>50</sup> Copie-Buch, brief van P.J. Berger aan P.M. Canoy te Mechelen, 15 december 1852.

<sup>51</sup> Gemeentearchief Venlo, Jaarverslag van den toestand der gemeente Venlo over 1884.

de Duitse grensstreek afkomstig en was daarmee in Venlo een allochtoon. Zoals elders het geval was, waren het ook hier figuren van vreemde herkomst, die een dynamisch element in Venlo brachten. Dit gaven zij gestalte door nieuwe kansen te scheppen. Ondanks al zijn dynamiek valt Berger toch te rekenen tot de categorie van bedachtzame ondernemers. Naast investeren in het bedrijf belegde hij ook in grond, panden, hypotheek en effecten. De financiële risico's werden op die manier gespreid. In goede jaren werden reserves opgebouwd. Wanneer de winstmarge in ongunstige tijden afnam, kon men op een buffer terugvallen. Ook Berger was huiverig voor vreemde bankiers. Het streven was om op basis van eigen middelen zijn financiële boontjes te doppen. De overwinst werd in toenemende mate in effecten belegd. Bij liquiditeitsproblemen werden deze stukken beleend of verkocht.