

Hein Klemann

Rotterdam, het Ruhrgebied en het probleem van transnationale geschiedenis

Professor Economische Geschiedenis en Internationale Relaties



Rijnsleepvaart. Sleepboot 'Asgard', een van de paradepaardjes van de Nederlandse Rijnvaartvereniging opvarend vanuit Rotterdam naar de Ruhr met twee geladen sleepschepen, begin jaren 1950. (Foto: Hans Schuitemaker; met dank aan Vereniging De Binnenvaart)

In 1932 gaf het Amerikaanse Congres Herbert Hoovers minister van handel opdracht inzicht te verschaffen in de economische ontwikkeling. Hij schakelde het *National Bureau of Economic Research* in, waarop Simon Kuznets de *national income accounts* ontwikkelde. Dat systeem leverde allerlei inzichten op. In de huidige nationale rekeningen wordt de som van de toegevoegde waarde in elke bedrijfstak en de som van de inkomsten berekend. In principe moeten internationale economische contacten het verschil tussen de uitkomsten verklaren. De nationale context staat centraal. Macro-economische begrippen als nationaal inkomen, bruto binnenlands product, nationale spaarquote stammen allemaal uit die rekeningen die het instrumentarium vormen om de economische politiek te onderbouwen. De vraag is of zij ook geschikt zijn om de economie wetenschappelijk, bijvoorbeeld in een historische context te analyseren.

In de jaren 1990 werden aan de Universiteit Utrecht de nationale rekeningen voor de jaren 1800-1913 gereconstrueerd. Jan-Luiten van Zanden en Arthur van Riel konden daardoor in 2000 nieuwe inzichten presenteren over de Nederlandse economie in de lange negentiende eeuw en langslpende debatten beslechten, bijvoorbeeld over de trage industrialisatie. Hun studie laat evenwel ook de zwakke kant van de nationale rekeningen zien. Zo constateren zij dat door de Spoorwegwet van 1860 en door allerlei liberale maatregelen uit de jaren 1850, Nederland eindelijk een geïntegreerde nationale economie ontwikkelde. Feitelijk was daar geen sprake van. Zowel Nederland als de Duitse *Zollverein* gingen in 1862 op vrijhandel over, waarna beide landen economisch zodanig verweven raakten dat het zinloos werd van nationale economieën te spreken.

Uit Duits economisch-historisch onderzoek blijkt dat er, tot de oorlog die in 1914 creëerde, geen afgebakende Duitse economie bestond. De contacten tussen de Duitse regio's onderling waren niet intensiever dan die met aanpalende niet-Duitse gebieden. Vrijhandel en monetaire stabiliteit maakten nationale grenzen economisch irrelevant. Tenzij de politiek de economie binnen nationale grenzen dwingt, is het concept nationale economie slechts zinvol in het kader van de economische politiek. De nationale rekeningen zijn dan ook ontstaan in een periode gekenmerkt door isolationisme. Ze waren bovendien bedoeld voor politiek-economische, niet voor wetenschappelijke analyse.

Al in de jaren 1980 wees Sidney Pollard erop dat de industriële revolutie niet in Engeland of Duitsland, maar in Lancashire of het Ruhrgebied plaatsvond. Alles wijst erop dat dit Ruhrgebied en de Rotterdamse haven al in de negentiende eeuw tot één economische regio integreerden. Om dat te onderzoeken, moet de economische ontwikkeling op een niet-nationaal niveau worden geanalyseerd. Theoretisch kunnen de ideeën van economen als Michael Porter en Paul Krugman, die regio's centraal stellen, daarbij behulpzaam

zijn. Beiden wijzen op externe effecten om regionale clustering te verklaren. Economisch-historici die regionale of zelfs transnationale ontwikkelingen willen analyseren, stuiten er echter op dat de bronnen nationaal zijn. Natiestaten creëren niet alleen de context voor overheid en bestuur, maar ook voor analyse. Archieven over sociale of economische ontwikkelingen en beleid zijn nationaal georganiseerd, statistische bureaus creëren nationale cijfers en politici laten stukken na over de nationale politiek. Transnationale ontwikkelingen worden daardoor over het hoofd gezien. Het is typerend dat er tot voor enige jaren geen recente wetenschappelijke publicaties bestonden over de relatie tussen Rotterdam en het Ruhrgebied. Niettemin is Rotterdam de belangrijkste Duitse zeehaven en het Rijn-Ruhrgebied het belangrijkste deel van het Rotterdamse achterland. Transnationale economische relaties worden niet zozeer genegeerd, maar door het ontbreken van gegevens eenvoudigweg niet waargenomen. Dat geldt voor de politici en journalisten. Dat geldt vaak ook voor wetenschappers. Met het Rijnproject dat de laatste jaren aan de ESHCC is ontwikkeld, is geprobeerd daar in deze regio iets aan te doen.

Tussen Nederland en Duitsland ontstonden al in de jaren 1860 zulke nauwe economische contacten dat de som van de Nederlandse in- en uitvoer de nationale productie overtrof. Die nauwe verwevenheid, die het onzinnig maakt van een nationale economie te spreken, wordt nog intensiever als in de jaren 1880 de Rijnkanalisatie is voltooid. De Rotterdamse overslag is vanaf die tijd voor 75 procent Duits en het binnenlands transport dat in 1860 al voor 20 procent Rijnvaart van en naar Duitsland betrof, bestaat vlak vóór de Eerste Wereldoorlog al voor de helft uit Rijnvaart van de Rotterdamse haven naar de Duitse grens. Ook investeren Duitse bedrijven volop in Nederland en beschouwt de Duitse mijnbouw Nederland als een deel van zijn thuismarkt. Voor het staalconcern Thyssen wordt Nederland zelfs zo belangrijk dat het uiteen valt in een Nederlands en een Duits bedrijf, terwijl de handelsfirma Müller en Co. zijn hoofdzetel al in de negentiende eeuw van Düsseldorf naar Rotterdam verplaatst. Na de Eerste Wereldoorlog investeren Nederlandse bedrijven als Philips, Van den Bergh, Jurgens en Aku in de Duitse Rijnstreek en ontwikkelen zich zo tot multinationals. Het meest kenmerkende is echter dat de Nederlandse economie zich vanaf 1860 tot het inzakken van het Ruhrgebied in de jaren 1980, parallel aan de Duitse ontwikkelt en haar internationale verwevenheid zo intensief wordt dat de Nederlandse economie feitelijk grotendeels bestond en bestaat uit geografisch samenkomende, individuele schakels in internationale georganiseerde bedrijfskolommen. Afgezien van de periode van de wereldoorlogen en de Grote Depressie, toen de politiek de economie in een nationaal keurslijf dwong, bestond en bestaat er geen nationale Nederlandse economie.



Rijnsleepvaart. Radersleepboot 'Ragnar' met vier geladen sleepschepen opvarend in Duitsland, begin jaren 1950. (Foto: Hans Schuitemaker; met dank aan Vereniging De Binnenvaart)

Verder lezen

Klemann, Hein A.M. en Ben Wubs. "River dependence: Creating a Transnational Rhine Economy, 1850-2000." J.-O. Hesse, Ch. Kleinschmidt, A. Reckendrees and R. Stokes, eds. *Perspectives on European Economic and Social History (Economic and Social History of Modern Europe, 1)*. Baden-Baden, 2014: 219-245.

Klemann, Hein A.M. and Joep Schenk, "Competition in the Rhine delta: waterways, railways and ports, 1870-1913." *The Economic History Review* 66, 3 (July 2013): 826-847.

Wolf, Nikolaus. "Was Germany Ever United? Evidence from Intra- and International Trade, 1885-1933." *The Journal of Economic History* 69, 3 (2009): 846-881.

Zanden, Jan Luiten van, en Arthur van Riel, *Nederland 1870-1914 Staat, instituties en economische ontwikkeling*. Amsterdam, 2000.