*Sie gingen aber stets ihren eigenen Weg und behandelten das commerciell wehrlose Deutschland ganz nach ihren Belieben. Das sollte aber jetzt anders werden und nicht nur commerciell sondern auch politisch sich ein Verhältniss anbahnen, wie es den thatsächlichen Verhältnissen wahrhaft entspricht.*
(A. Druckwitz, rijksminister van Handel 1848-1849 in zijn autobiografie, 1877.)

# 4 De economische relatie tussen Duitsland en Nederland, 1815-1890.

## 4.1 INLEIDING.

De economische betrekkingen tussen de Rijndelta en het achterland zijn van oudsher intensief. Er was sedert de Middeleeuwen sprake van een levendige uitwisseling van arbeid, goederen en kapitaal.[1] Ook toen de Republiek aan het einde van de zestiende eeuw uitgroeide tot de grootste handelsmogendheid van Europa bleef het achterland van vitaal belang voor de Republiek.[2] Relatief grote massa's goederen werden tussen Republiek en achterland verhandeld. Graan, hout, wijn en stenen werden uit het achterland naar de Republiek getransporteerd en koloniale produkten, vis, zout en zuivelprodukten gingen naar het achterland.[3]

In de economische relatie tussen de Republiek en het achterland speelde de Rijn een cruciale rol. Voor de komst van de spoorwegen waren slechts waterwegen geschikt voor massatransport over langere afstanden. De Republiek beheerste de benedenloop van de Rijn en daardoor had deze delta de toegang tot het achterland stevig onder controle. Van die positie maakte de Republiek zonder al te veel scrupules gebruik. Concurrentie werd uitgeschakeld en de Republiek verdiende door middel van commissionairs en transitotollen zeer goed aan deze handel.

In de loop van de achttiende eeuw streefden Frankrijk en Groot-Brittannië de Republiek als handelsmogenheid voorbij. Maar de sterke positie vis-à-vis het Duitse achterland bleef bestaan. De Republiek was in staat de voorwaarden voor de handel in het stroomgebied van de Rijn te dicteren en bleef op veel terreinen monopolist in de handel met het achterland. In een studie uit 1770 wordt de situatie als volgt getypeerd:

---

1 De belangrijkste studies op dit terrein zijn: J.F.E. Bläsing, *Das goldene Delta*, en de studie van H.P.H. Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool: 1831-1914* (Amsterdam, 1974). Een goede inleiding op de materie is nog steeds: Joh. de Vries, *De problematiek der Duits-Nederlandse economische betrekkingen in de negentiende eeuw*. In: *Tijdschrift voor geschiedenis* (1965), p. 23-48.
2 Joh. de Vries, p. 26. Wanneer we in dit hoofdstuk spreken van 'het achterland' wordt het gebied bedoeld dat zijn overzeese produkten via Nederlandse havens betrok. Deze term wordt veel gebruikt, maar in geen enkele studie geografisch afgebakend. Dat is begrijpelijk, omdat het achterland voor ieder product anders was. Technische ontwikkelingen en handelspolitieke maatregelen konden de grenzen van het gebied in een oogopslag veranderen. In de literatuur wordt er vanuit gegaan dat het bevaarbare deel van het Rijnstroomgebied de as vormde. In de 17e eeuw strekte het achterland zich tot ver buiten het Rijnstroomgebied uit. Vanaf de 18e eeuw was er sprake van een gestage contractie. In de 19e eeuw werd zelfs het Rijnstroomgebied voor menige goederensoort een omstreden afzetmarkt, waarbij Duitse, Belgische en zelfs Franse en Italiaanse havens heftig concurreerden met Nederlandse zeehavens.
3 Joh. de Vries, p. 27.

*Den Handel auf dem Rhein betreiben die Holländer ganz allein und man hat sie bisher ziemlich als die einzigen Eigentümer der Schiffahrt auf dem Rhein angesehen. Frankfurt ist nichts weiter als ein groszes Warenlager, welches unter dem holländischen steht.*[1]

Gaandeweg de achttiende eeuw groeide in het achterland de weerstand tegen deze praktijk. De Republiek werd in toenemende mate als een hindernis ervaren voor de ontplooiing van de eigen handel. Met name de Hollandse commissionairs werden symbool voor lieden die geld verdienden zonder daar enige prestatie voor te leveren. De inwoners van het achterland wensten, niet gehinderd door transitotollen of de tussenkomst van commissionairs, rechtstreeks met overzeese gebieden handel te kunnen drijven. De staatkundige versnippering had de bewoners van het achterland evenwel altijd verhinderd politiek een vuist te maken tegen de Republiek. Dat veranderde ingrijpend in de negentiende eeuw. In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de veranderingen in de economische relatie tussen Nederland en Pruisen-Duitsland in relatie tot de sterk gewijzigde politieke situatie in de periode 1815-1890.

## 4.2 HANDELS- EN VERKEERSPOLITIEKE HERORIËNTATIE, 1815-1851.

Na de Napoleontische oorlogen streefde het Verenigde Koninkrijk naar het herstel van zijn rol als centrale handelsplaats in Europa. De Hollanders meenden, dat dit alleen mogelijk was door de oude machtspositie vis-à-vis het achterland te herstellen. Daarbij stuitte het Verenigde Koninkrijk op het verzet van Pruisen, dat na de Napoleontische oorlogen in het bezit was gekomen van het Rijnland. Doordat Pruisen na 1815 de belangen van het achterland verdedigde kreeg de delta voor het eerst te maken met een sterke contrahent. Een handelspolitieke confrontatie tussen Pruisen en het Verenigde Koninkrijk kon daardoor niet uitblijven.

De strijd spitste zich toe op de Rijnvaart. In 1815 werden in artikel 39 van de slotakte van het Congres van Wenen enkele vrijblijvende formuleringen opgenomen over een liberale regeling van het verkeer op de Rijn. Een gedetailleerde invulling bleef achterwege en het Verenigde Koninkrijk bleek niet van plan de Rijntollen -een belangrijke bron van inkomsten- zonder slag of stoot op te geven. Het taaie verzet van het Verenigde Koninkrijk tegen een vrij verkeer op de Rijn was enerzijds een verzet tegen wat werd beschouwd als een inmenging van de pentarchie in de interne aangelegenheden van het Verenigde Koninkrijk als een handelspolitieke confrontatie tussen Nederland en het achterland. De Noordelijke Nederlanden en het Duitse achterland waren in de achttiende en het begin van de negentiende eeuw veruit de belangrijkste handelspartners van elkaar.[2] Voor beide partijen was de uitkomst van deze confrontatie daardoor van groot gewicht. Twee ontwikkelingen hebben het verloop en de uitkomst van dit langdurige conflict over de Rijnvaart beïnvloed.

- Pruisen en de Duitse Tolunie.

De Pruisische regering had liever expansie en afronding van het bezit in Oost- en Midden-Duitsland gerealiseerd, maar kwam in het bezit van het Rijnland. In het oosten was het land van oudsher tegen het machtige Rusland aangedrukt. In

1 Geciteerd uit: Joh. de Vries, p. 27.
2 Joh. de Vries, p. 28. J.F.E. Bläsing, *Das goldene Delta*, p. 47 en 97. Volgens Bläsing was kort na 1815 30% van de Pruisische handel Rijnhandel. N.C.F. van Sas, *Bondgenoot*, p. 205-212 en 251-258. Bläsing legt sterk de nadruk op de Pruisisch-Nederlandse confrontatie. Volgens Van Sas was het meer een confrontatie tussen het Verenigde Koninkrijk en de pentarchie.

1815 kreeg Pruisen bovendien in het westen de rol van schildwacht tegen het al even machtige Frankrijk toebedeeld. De beide Pruisische gebieden, Pruisen-Brandenburg en het Rijnland, waren geografisch van elkaar gescheiden en hadden een verschillend karakter. Het grootgrondbezit domineerde het oosten; handelssteden, nijverheidstradities en kleine boerenbedrijven domineerden de streken rond Rijn en Moezel. Het protestante Pruisen kreeg plots een groot aantal katholieke onderdanen in het Rijnland.

De Pruisische overheid moest deze beide gebieden, met hun verschillende belangen in één staat integreren. Daarbij wilde Pruisen de Pruisische machtsstructuur, zoals deze in de loop van de zeventiende en achttiende eeuw was gegroeid, behouden. Tot die structuur behoorden een autocratische monarchie, een sterk leger en een professionele bureaucratie die de ruggegraat vormde van de regering. Om deze tradities te behouden voerde de Pruisische overheid de gehele negentiende eeuw een politiek, die het beste zou kunnen worden getypeerd als voorzichtige moderniseringspolitiek. Dat wil zeggen, dat de Pruisische overheid een voorkeur had voor een grote mate van ambtelijke controle over moderniseringsprocessen en dat de Pruisische overheid zich zeer scherp verzette tegen veranderingen wanneer zij vermoedde, dat de Pruisische machthebbers -koning, adel, leger en ambtenarij- geschaad zouden worden door de vernieuwingen.[1]

In de praktijk betekende dat steeds een ambivalente houding ten opzichte van allerlei moderniseringstendensen en een ad hoc beleid. Dat werd nog versterkt door het feit dat er binnen de Pruisische regering verschillende inzichten bestonden over de te volgen koers. Ondanks deze inconsistentie was de voorzichtige moderniseringspolitiek, vanuit het oogpunt van de Pruisische machthebbers, een groot succes. De Pruisische machtselite overleefde immers alle veranderingen en vernieuwingen van de negentiende eeuw.

Nadat Pruisen in 1815 het bestuur kreeg over het Rijnland wilde de Pruisische regering de Rijnhandel liberaliseren. Maar het Verenigde Koninkrijk was niet bereid de stapeldwang op te heffen, de schippersgilden te ontbinden en de Rijntollen op te heffen. Toen Pruisen ontdekte dat Nederland niet geneigd was de Rijnvaart te liberaliseren, reageerde het met een tweetal maatregelen. Allereerst handhaafde Pruisen de eigen stapelmarkt en schippersbeurten en in de tweede plaats gaf men aan Nederland steeds weer te kennen, dat slechts over een nieuw handels- en scheepvaartverdrag onderhandeld kon worden als tegelijk onderhandeld werd over een liberale regeling van de Rijnvaart.

Nederland weigerde daarop in te gaan, maar werd in de loop van de jaren twinitig geconfronteerd met een staat, die zijn onderhandelingspositie gestaag versterkte. In 1818 verwijderde Pruisen alle interne handelsbelemmeringen en een vrije binnenmarkt gecreëerd.[2] Omdat het grondgebied van Pruisen geografisch verbrokkeld was, vormde deze vrije binnenmarkt geen aaneengesloten gebied. Omdat dit zeer inefficiënt was en hoge kosten met zich meebracht deed de Pruisische regering aan de buurstaten het voorstel toe te treden tot de Pruisische Tolunie en om dat voorstel kracht bij te zetten, introduceerde Pruisen hoge transitotollen, die de buurstaatjes in economische problemen brachten. Een aantal kleine, door Pruisen nagenoeg omsloten, staatjes trad als eerste toe. Pruisen werd naar buiten de handelspolitieke woordvoerder van deze staatjes.

---

1 J.J. Sheehan, *German History*, p. 425-441 en 521. L.J. Baack, p. 147. Over de houding van de Pruisische ambtenarij ten opzichte van de spoorwegen schrijft de econoom Walter Lotz bijvoorbeeld het volgende: '*Gewiss lag es in den Traditionen des vormärzlichen Beamtentums, dass man nicht eine Macht -und als Macht erkennt man nunmehr die Eisenbahn- unabhängig vom Beamtentum aufkommen lassen möchte.*' Dit wantrouwen remde niet alleen de bouw van de spoorwegen, maar bijvoorbeeld ook de introductie van de naamloze vennootschap. W. Lotz, *Verkehrsentwicklung in Deutschland: 1800-1900* (Leipzig, 1910), p. 27.
2 M. Kitchen, *The political economy of Germany* (Montreal, 1978), p. 30f en 34-44.

Geleidelijk namen de ambities van Pruisen toe. De tolunie werd ook een instrument, waarmee Pruisen zijn macht kon vergroten. Binnen liberale kringen werden al vroeg hoge verwachtingen gekoesterd over de Pruisische Tolunie, waarvan men hoopte dat het op termijn een Duitse Tolunie zou worden. Veel Duitse liberalen zagen in een Duitse Tolunie de mogelijke voorloper van een Duitse nationale staat en welicht zelfs van een economische unie van heel Midden-Europa, zoals door David Hansemann werd gepropageerd. De Pruisische conservatieven stonden in grote getale wantrouwend tegen deze handelspolitieke nieuwlichterij, maar enkele Pruisische regeerders zagen in het enthousiasme van de liberalen voor een Duitse tolunie een instrument voor het verwezenlijken van een grootschalige expansie van Pruisen. Het omslagpunt is de benoeming van de ambitieuze Friedrich von Motz, die in 1825 minister van Financiën van Pruisen werd. Von Motz wist binnen enkele jaren een grootschalige expansie van de Pruisische Tolunie te bewerkstelligen.[1]

De regeringen van de buurstaten van Pruisen wantrouwden het streven van Pruisen naar een grotere tolunie. Het wantrouwen jegens Pruisen verloor het evenwel van financiële overwegingen en op 1 januari 1834 werd de Duitse Tolunie een feit. Met uitzondering van Oostenrijk en enkele Noordduitse staten werd heel Duitsland nu één douanegebied en -wat in verband met Nederland belangrijk is- Pruisen werd naar buiten toe de penvoerder van deze economische unie. De Nederlandse diplomatie poogde, evenals Oostenrijk en Groot-Brittannië, de totstandkoming van de Duitse Tolunie te dwarsbomen.[2] Daartoe nam de Nederlandse regering contact op met diverse hoven in Duitsland in de hoop de tegenstanders in hun verzet te stijven. De coalitie tegen de tolunie werd evenwel door niets anders bijeengehouden dan door wantrouwen jegens Pruisen en Nederland slaagde er niet in de politiek-economische opmars van Pruisen tot staan te brengen. Na de totstandkoming van de Duitse Tolunie toonde men zich in Nederland beducht voor de economische macht van de Duitse Tolunie en herhaaldelijk werd de vrees geuit, dat Nederland, door economische nood gedreven, gedwongen zou worden toe te treden tot de Duitse Tolunie.[3]

- De opkomst van de spoorwegen.

De positie van Nederland werd niet alleen ondergraven, doordat het Duitse achterland politiek steeds sterker werd, maar ook door de verkeerstechnische ontwikkelingen. Spoorwegen, de motor van de tweede fase van de industriële revolutie, veranderden de verhoudingen tussen Nederland en Pruisen ingrijpend.[4]

Het westen van Duitsland was tot in de negentiende eeuw voor zijn handel aangewezen op de Rijn. Dat betekende in de praktijk afhankelijkheid van de Noordnederlandse tussenhandel. De inwoners van het achterland deden in de eerste decennia van de negentiende eeuw talrijke pogingen deze afhankelijkheid te verminderen. Een van de mogelijkheden was het opzetten van rechtstreekse scheepsverbindingen tussen de Duitse Rijnsteden en overzeese havens. In 1829 werd een eerste poging gedaan met de kleine Engelse schoener *Joseph and Ann*

---

1 Over Von der Motz: H. von Petersdorff, *Friedrich von Motz* (Berlin, 1913), 2 Bde. L.J. Baack, p. 108-140. Voor D. Hansemann: H.G. Kraume, p. 163-5.
2 M. Kitchen, p. 39, J.F.E. Bläsing, *Das goldene Delta*, p. 75f.
3 Aldus minister van Koloniën Baud in oktober 1844. J.C. Boogman, *De Duitse Bond*, dl. 1, p. 77. Die angst zou de hele 19e eeuw blijven bestaan. In februari 1897 schreef de Nederlandse gezant in Berlijn Van Tets van Goudriaan dat hij vreesde dat Duitsland 'een stel van maatregelen' zou nemen 'dat ons tenslotte zou dwingen om opname in het Duitsche Tolverbond te vragen'. Dr. J Woltring (red.), *Bescheiden betreffende de buitenlandse politiek van Nederland, 1895-1898* (*Rijksgeschiedkundige Publikatiën 138*) (Den Haag, 1972), p. 801.
4 E.J. Hobsbawm, *Industry and Empire* (Harmondsworth, 1979), p. 109ff. Een overzicht van de ingrijpende veranderingen in het verkeer in de 19e eeuw kan men vinden bij: W. Lotz, *Verkehrsentwicklung*.

die tussen Londen en Keulen moest gaan varen. Nederlandse chicanes vertraagden de onderneming en het bleef bij een poging.

Enkele jaren later volgde een nieuwe poging een Rijn-zeehandel op te bouwen. De Rijnlandse industriële pionier Friedrich Harkort liet in 1837-38 twee speciale brikken bouwen voor het rechtstreekse verkeer tussen het Rijnland en overzeese havens. De *Rhein* en *Verein* waren slechts kort in de vaart en Harkort ging failliet. In 1892 onderzocht de Duitse econoom R. van der Borght in opdracht van de Kamer van Koophandel van Keulen de technische en economische mogelijkheden van de Rijn-zeevaart. Volgens Van der Borght was het mislukken van de onderneming van Harkort het gevolg van de '*rücksichtslose Widerstand der Holländer*' en Van der Borght vermeldde nog als detail, dat Harkort zich veertig jaar later liet begraven met de vlag van de *Rhein* -het enige wat hij had kunnen redden uit de boedel- over zijn kist.

Deze tweede mislukking weerhield de Pruisen er niet van enkele jaren later een derde poging te ondernemen. Midden jaren veertig subsidieerde de Pruisische overheid met 10.000 *Thaler* de bouw van twee nieuwe schepen voor het directe verkeer tussen de Rijn en overzeese havens. Ondanks het feit, dat de Pruisische overheid bovendien de eerste reizen van de schepen *Hoffnung* en *Fortschritt* subsidieerde, was ook deze poging geen succes en reeds in 1851 werden beide schepen verkocht.[1]

Een tweede manier waardoor het Rijnland minder afhankelijk zou worden van de delta, was de handel om Nederland heen te leiden. In 1828 werd een plan voor de bouw van een kanaal van de Lippe naar de Ems voorgelegd aan Von Motz. Met een dergelijk kanaal zou Emden een deel van de Rijnhandel kunnen overnemen. De Pruisische autoriteiten verwierpen dit plan evenwel als onrendabel.[2]

De derde manier was de bouw van spoorwegen van het achterland naar niet-Nederlandse havens. In 1825 kwam in Engeland de eerste spoorweg gereed. In Duitsland realiseerde de ondernemer Friedrich Harkort zich al snel de grote mogelijkheden van dit nieuwe transportmiddel. Reeds in 1825 publiceerde hij in een artikel over het potentiële belang van spoorwegen.[3] Kort daarna speelde de inventieve Harkort met het idee om de steden aan de Rijn via een spoorweg te verbinden met de Duitse zeehavens. Een belangrijk motief voor de keuze van deze verbinding was de mogelijkheid om op die manier vanuit het Rijnland de Nederlandse havens te omzeilen. Toen in 1830 de spoorweg Liverpool-Manchester voltooid werd, beseften velen, dat Europa aan de vooravond van een revolutie in het transportwezen stond. In 1832 richtte Harkort een comité op, dat de bouw van een spoorweg van de Weser naar de Lippe poogde te realiseren. Daardoor zouden de Weser en de Rijn met elkaar verbonden worden en Bremen en het Rijnland een verbinding krijgen. Deze onderneming zou de nodige vertragingen ondervinden en het project zou uiteindelijk pas 1848 gereed komen.

Meer succes had de *Rheinische Eisenbahngesellschaft*, die de bouw van een spoorweg van Keulen naar Antwerpen plande. In december 1833 kreeg deze maatschappij de concessie en in 1838 begon de bouw. In 1843 werd deze spoorweg in gebruik genomen.

Bij de keuze voor de tracé's speelde voor ondernemers als Harkort, Camphausen en Hansemann het motief om niet langer afhankelijk te zijn van de Nederlandse tussenhandel een grote rol. Het is in dit verband wellicht niet zonder betekenis dat een project voor een spoorweg tussen Amsterdam en Keulen uit de

---

1 E. Baasch, *Holländische Wirtschaftsgeschichte* (Jena, 1927), p. 442. J.F.E. Bläsing, *Das goldene Delta*, p. 52. H.P.H. Nusteling, p. 20. R. van der Borght, *Die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Seeschifffahrt*, (Köln, 1892), p. 11-13.
2 H. von Petersdorff, p. 304ff.
3 Voor het volgende zie: A. Bergengrün, *David Hansemann* (Berlin, 1901), p. 158ff. M. Kitchen, p. 47-51.

jaren dertig geen doorgang vond, omdat er in het Rijnland gebrek aan interesse en financiële steun was.[1] De eerste verbinding tussen Holland en het Rijnland kwam pas in 1856 gereed. Op dat moment was er al een samenhangend spoorwegnet in grote delen van Duitsland gerealiseerd.[2]

De spoorwegen bleken geduchte concurrenten voor de waterwegen. In het eerste jaar dat de spoorweg Antwerpen-Keulen operationeel was, passeerden ongeveer 115.000 ton goederen de grens bij Aken. Het Rijnverkeer, gemeten bij Lobith, liep in datzelfde jaar terug van 450.000 tot 380.000 ton. Na het afsluiten van het handels- en scheepvaartverdrag van 1851 tussen Pruisen en Nederland kregen de spoorwegen een vermindering van het aanbod van goederen te verduren. In 1850 kwam 88.000 ton goederen via de spoorweg vanuit België in Keulen aan. In 1852 was dit teruggelopen tot 49.000 ton.[3]

De initiatoren van spoorwegen in het Rijnland wilden goederenstromen verleggen, maar al snel ontwikkelden de spoorwegen een geheel eigen dynamiek en brachten talrijke nieuwe goederenstromen op gang. Door de aanleg van de spoorweg Antwerpen-Keulen ontwikkelde zich bijvoorbeeld een levendige handel tussen het industriegebied van Luik en het Rijnland en de spoorweg Düsseldorf-Elberfeld zorgde voor een grotere overslag van goederen in de haven van Düsseldorf en gaf een stimulans aan het vervoer over de Rijn. Na 1852 nam zowel het vervoer over de Rijn als via spoorwegen gestaag toe. Maar door de komst van de spoorwegen had de Rijn had definitief zijn monopolie op het verkeer met het achterland verloren. Bremen slaagde erin een groot deel van de Duitse tabaksinvoer naar zich toe te trekken. Bij de koffiehandel nam het Nederlandse aandeel in de Duitse import aanzienlijk af. Bij veel andere produkten zien we een vergelijkbare tendens.[4]

De handel tussen Pruisen en Nederland was in de eerste helft van de negentiende eeuw in omvang toegenomen. Rond 1820 passeerden jaarlijks ongeveer 80.000 ton goederen de Pruisisch-Nederlandse grens. Dat gebeurde met ongeveer dezelfde technische middelen als in de zeventiende eeuw. In 1840 was dit ongeveer 400.000 ton geworden. In de eerste helft van de jaren vijftig was de goederenstroom die via de Rijn de grens passeerde toegenomen tot ruim 700.000 ton per jaar.[5]

Deze absolute toename kon niet verhinderen dat Nederland relatief aan belang inboette als handelspartner van Pruisen. Nederland -aan de vooravond van de negentiende eeuw nog de belangrijkste handelspartner van Pruisen-was rond het midden van de negentiende eeuw afgezakt naar een uiterst bescheiden zesde à zevende plaats. De handel tussen Hamburg en Pruisen was rond 1850 omvangrijker dan de handel tussen Pruisen en Nederland. Voor Nederland bleef Pruisen daarentegen, na Groot-Brittannië de belangrijkste handelspartner.[6]

Door de politieke éénwording en de verkeerstechnische emancipatie van het achterland, waren de economische verhoudingen tussen delta en achterland in enkele decennia ingrijpend veranderd. Vanuit een iets andere invalshoek zou men

---

1 J.F.E. Bläsing, *Das goldene Delta*, p. 126f.

2

| Spoorwegnet(km) | 1840 | 1850 | 1860 | 1870 |
|---|---|---|---|---|
| Groot-Brittannië | 1349 | 10660 | 16797 | 24383 |
| Duitsland | 580 | 6053 | 11724 | 19719 |
| Frankrijk | 497 | 3010 | 9439 | 17733 |
| België | 335 | 861 | 1729 | 2897 |
| Nederland | 17 | 176 | 335 | 1419 |

Overgenomenuit:H.P.H.Nusteling,p.104.

3 J.F.E. Bläsing, *Das goldene Delta* p. 170.

4 Uitgebreid bij: P. Stubmann, *Holland und sein deutsches Hinterland*, (Jena, 1901) en H.P.H. Nusteling, p. 130-179.

5 J.F.E. Bläsing, *Das goldene Delta*, p. 170. H.P.H. Nusteling, p. 130.

6 J.F.E. Bläsing, *Das goldene Delta*, p. 97. D. Wanjon, *Geschiedenis van den Nederlandschen handel*, (Haarlem, 1900), p. 77f.

kunnen betogen dat Nederland tot de eerste decennia van de negentiende eeuw vis-à-vis het achterland een uitzonderlijke positie had ingenomen. De geografische en politieke omstandigheden, die Nederland tot het begin van de negentiende eeuw tot de dominerende handelspartner van de Duitsers had gepredestineerd, speelden rond het midden van de negentiende eeuw nog slechts een bescheiden rol in het economische verkeer.

De eerste helft van de negentiende eeuw was voor Nederland een periode van handelspolitieke en economische heroriëntering. In de literatuur wordt aangenomen dat het vooral de Britse overgang naar de vrijhandel zou zijn geweest, die de Nederlandse regering tot navolging ging besluiten.[1] In feite speelde de druk, die Pruisen op Nederland uitoefende, een belangrijke rol in dit proces. De Britse stap naar vrijhandel gaf de Nederlandse regering een mogelijkheid om aan de Pruisische druk toe te geven zonder catastrofale gevolgen voor de Nederlandse economie. Stap voor stap gaf Nederland toe aan de wensen van Pruisen en ging over tot een liberale handels- en verkeerspolitiek voor het Rijnverkeer.

Met de ondertekening van de Conventie van Mainz in 1831 gaf Nederland op belangrijke punten toe aan de wensen van Pruisen. De Nederlanders hadden altijd betoogd dat de Rijn uitmondde in een delta waar Nederrijn, IJssel, Waal en andere rivieren begonnen en dat de zee begon, waar getijden merkbaar waren. Door een dergelijke interpretatie kon Nederland volhouden, dat de verklaring van het Congres van Wenen over de vrije scheepvaart op de Rijn, niet van toepassing was op de delta. In de Conventie van Mainz werd precies vastgelegd welke stromen tot de Rijn gerekend moesten worden. Bovendien werden de stapelrechten afgeschaft, de schippersgilden ontbonden en de mogelijkheden om tollen te heffen beperkt.

Al snel bleken de Pruisen niet tevreden met het bereikte. In de jaren veertig oefenden zij sterke druk op Nederland uit om de resterende hindernissen voor een liberaal Rijnregime te verwijderen. Uiteindelijk was het het kabinet Thorbecke, dat de laatste transitotollen en de maatregelen die de Nederlandse binnenschippers begunstigden, afschafte. Dat maakte de weg vrij voor de ondertekening van het handels- en scheepvaartverdrag van 31 december 1851 tussen de Duitse Tolunie en Nederland. Dit verdrag, inhoudende een verregaande liberalisering van het handels- en scheepvaartverkeer tussen de Duitse Tolunie en Nederland en zijn koloniën, zou tot 1923 de basis vormen van de economische relatie tussen Duitsland en Nederland.

Dit nieuwe beleid kreeg tenslotte zijn beslag in het Verdrag van Mannheim, dat in 1868 tussen de Rijnoeverstaten werd afgesloten. In dit verdrag werd onder meer vastgelegd dat het de oeverstaten verboden was om tol te heffen op de Rijn. Wijzigingen van dit verdrag waren slechts mogelijk met instemming van alle verdragspartners.[2]

De liberalisering van de Rijnvaart was voor Nederland de eerste stap in een veel breder proces van economische heroriëntering en modernisering. Het stelsel van invoerrechten van 1862 markeerde de definitieve overgang naar de vrijhandel. In de jaren zestig en zeventig werd ook het economisch verkeer met de Nederlandse koloniën geliberaliseerd. In de jaren zestig ging de Nederlandse overheid zich intensief bemoeien met de bouw van spoorwegen. De overheid

---

1 N.W. Posthumus, *Het internationale element in de handelspolitiek van Nederland* (s.l., 1922), p. 24. R.W.J.M. Bos, *Brits-Nederlandse handel en scheepvaart, 1870-1914* (Wageningen, 1978), p. 6 en 104f.

2 Die verkeersvrijheid zouden de Duitsers bovendien ook nog eens vastleggen in artikel 54 van de rijksgrondwet van 1871.

was eveneens betrokken bij de bouw van het Noordzeekanaal (gereed 1876) en de Nieuwe Waterweg (gereed 1879).[1]

## 4.3 DE ECONOMISCHE ONTWIKKELING VAN DUITSLAND EN DE NEDERLANDSE BETROKKENHEID.

De eerste aanzetten tot industrialisering vonden in Duitsland in de jaren dertig van de negentiende eeuw plaatsgevonden, maar de industrie bleef tot het midden van de negentiende eeuw een bescheiden sector van de economie. In de jaren vijftig groeide de industrie in Duitsland in een snel tempo.[2] Voor de Duits-Nederlandse economische relatie was het van grote betekenis dat het belangrijkste Duitse industriegebied, het Roergebied, vlak bij de grens aan de Rijn ontstond. Het Roergebied veranderde in enkele generaties van een landelijk gebied met een bescheiden steenkolenmijnbouw in één van de belangrijkste industriegebieden ter wereld. Rond 1850 werd er 1,76 miljoen ton kolen gewonnen in het Roergebied en werkten er ongeveer 12,5 duizend arbeiders in de mijnen.[3]

In de daaropvolgende decennia zouden de economische activiteiten in het gebied in een adembenemend tempo groeien. Toen H.P.G. Quack, secretaris van de Kamer van Koophandel van Amsterdam, in 1862 het Roergebied bezocht, maakte dat bezoek een diepe indruk. In zijn herinneringen schreef hij:

> Het was avond-schemering toen ik aankwam. Overal zag ik hooge fabrieks-schoorstenen, wier rook in geel-zwarte kronkels naar boven golfde. Van tijd tot tijd gloeiden in de verte kleine vlammen uit vurige ovens. De vlakte zelve, waarop de fabrieken stonden, scheen zwartachtig aangeslagen. Liep de trein langs een dier werkplaatsen dan hoorde men een brommen, gonzen en dreunen. Waar de arbeid nu, bij 't vallen van den avond, gedaan was, daar zag men een bende zwarte mannen, besmeurd met kool en smook, zwijgend, met haastigen tred zich spoeden naar lange reeksen van huisjes.[4]

In 1890 produceerden de mijnen van het Roergebied 35,6 miljoen ton steenkolen en boden werk aan 128.000 arbeiders.[5] Op basis van de steenkolenmijnbouw had zich een grootschalige ijzer- en staalproduktie plus een metaalindustrie geconcentreerd in het Roergebied. Het Roergebied produceerde een scala aan produkten variërend van spijkers en bestek, tot zware veren, machines, spoorwegrails en de fameuze kanonnen van *Krupp*. Mede onder invloed van de grote Duitse banken begon een proces van concentratie in het Roergebied.

Aanvankelijk speelden Britse en Belgische technici en buitenlands kapitaal een belangrijke stimulerende rol bij de industrialisering van Duitsland. Nederlandse know-how speelde geen belangrijke rol, maar wel is bekend dat Nederlands kapitaal betrokken was bij de opbouw van de mijnbouw en industrie in het achterland.

De ijzersmelterij *Isselbürger Hütte*, vlak bij de Nederlandse grens, was al vanaf 1817 in Nederlandse handen en zou na 1830 -scheiding België-Nederland-

---

1 I.J. Brugmans, p. 228-230.
2 H.U. Wehler, *Kaiserreich*, p. 24-30.
3 W. Fischer (Hrsg.), *Historische Statistik von Deutschland. Bd. VIII. Statistik der Bergbauproduktion Deutschlands* (St. Katharinen, 1989), p. 1, 16, 18 en 23.
4 H.P.G. Quack, dl. 2, p. 94.
5 *StJb*, 1893. *Handwörterbuch der Staatswissenschaften* (Jena, 1923-9), Bd. 5, p. 756-772. Zie ook bijlage 1.

machines leveren voor de drooglegging van het Haarlemmermeer.[1] Nederlanders richtten de *Deutsch-holländische Aktienverein für Hüttenbetrieb und Bergbau* en de *Vulkan Aktiengesellschaft für Hüttenbetrieb und Bergbau* op. *Vulkan* zou onder meer tussen 1856 en 1860 een *Eisenhütte* in bedrijf hebben, waar in 1858 212 arbeiders emplooi vonden. De *Deutsch-holländische Aktienverein* had korte tijd de *Johannishütte* in bezit. Verder richtten Nederlanders de *Bergbaugesellschaft Holland* in Wattenscheid op, die de steenkolenmijn *Zeche Holland* tot begin jaren zeventig in bezit zou hebben. Emil Kirdorf zou begin jaren zeventig korte tijd de bedrijfsleider zijn van deze mijn.

Behalve in het Roergebied was Nederlands kapitaal geïnvesteerd in de ijzerertsmijnen in het Siegerland. De Nederlandse industrieel W.A. Scholten bouwde vanaf 1869 enkele aardappelmeel- en stroopfabrieken in Duitsland die hij tot zijn dood in 1892 in bezit zou hebben. Na de eeuwwisseling bouwden Van den Bergh en de gebroeders Jurgens margarinefabrieken in Duitsland. In de jaren negentig verwierven Nederlandse maatschappijen een belangrijk aandeel in de grootschalige produktie van petroleum in de olierijke Pruisische provincie Hannover. In 1906 werden de Nederlandse maatschappijen overgenomen door een grote Duitse maatschappij, waarin de hele aardolieproduktie van Hannover werd geconcentreerd. Het is niet bekend of de Nederlandse investeerders, onder andere de rijke Amsterdamse familie Boissevain nog een aandeel hielden in deze Duitse maatschappij. Na 1900 begon de *Koninklijke Olie* een distributienetwerk voor de verkoop van benzine op te bouwen in Duitsland.[2]

Een duidelijk beeld van de omvang van de Nederlandse investeringen in Duitsland ontbreekt, maar wanneer de handel op de Amsterdamse beurs als een indicatie wordt gebruikt dan moet geconcludeerd worden, dat Duitsland relatief weinig Nederlands kapitaal aantrok. In 1855 en 1865 werden op de Amsterdamse beurs bijvoorbeeld geen Duitse fondsen verhandeld. Vanaf de jaren zeventig werd een klein aantal Duitse fondsen geïntroduceerd, maar voor Duitsland werd op de Amsterdamse beursvloer een uiterst bescheiden ruimte gereserveerd, waar doorgaans slechts enkele staatsleningen of obligatieleningen van Duitse banken werden aangeboden. In 1914 ging het om 26 Duitse fondsen tegen 139 Russische fondsen, 265 fondsen voor Nederlandse koloniën, 302 Amerikaanse fondsen of 691 Nederlandse fondsen.[3] Op grond van de gegevens die bekend zijn, blijkt dat Nederlanders als investeerders en fabrikanten actief waren in Duitsland, maar dat Nederlandse investeringen geen bijzonder belangrijke rol hebben gespeeld bij de modernisering van de Duitse economie.

## 4.4 DE INVLOED VAN DUITSLAND OP DE ECONOMISCHE ONTWIKKELING VAN NEDERLAND.

Nederland speelde een bescheiden rol bij de ontwikkeling van de Duitse economie in de negentiende eeuw. Omgekeerd speelde Duitsland een grote rol bij de modernisering van de Nederlandse economie. De Duitse invloed was merkbaar op talrijke terreinen. Soms was Nederland gedwongen het Duitse voorbeeld te volgen. Zoals hierboven geschetst, was het onder druk van Pruisen dat Nederland zijn Rijnpolitiek wijzigde. Ook daarna bleek de groeiende invloed van de Duitse economie soms tamelijk onverbloemd. Zo was Nederland

---

1 W. Köllmann u.A. (Hrsg.), *Das Ruhrgebiet im Industriezeitalter* (Düsseldorf, 1990) 2 Bde., p. 215, 225 en 266. Zie ook: H.P.G. Quack, dl. 2, p. 94ff. W. Bacmeister, *Emil Kirdorf: der Mann - sein Werk* (Essen, 1936), p. 20-3. Joh. de Vries, p. 46.
2 *Nieuw Nederlandsch biografisch woordenboek - deel vijf* (Leiden, 1921), p. 695-7. F.C. Gerretson, *Geschiedenis van de Koninklijke* (Baarn, 1971-3), dl. 2, p. 244f. Dl. 3, p. 68f. I.J. Brugmans, p. 331-5.
3 L. Brenninkmeyer, *Die Amsterdammer Effektenbörse* (Berlin, 1920), p. 178ff.

gedwongen over te gaan tot de gouden standaard, nadat de Duitsland in 1873 zijn nieuwe nationale munt, de mark, had gekoppeld aan de gouden standaard.[1] Duitsland fungeerde soms als voorbeeld. In 1867 werd de eerste strokartonfabriek in Oost-Groningen gebouwd in navolging van Oost-Friesland waar op dat moment reeds zeven fabrieken met succes produceerden.[2] Nederlanders reisden naar Duitsland om iets te leren over moderne produktiemethoden, zoals J.J. Reesse die begin jaren tachtig naar Duitsland ging om kennis op te doen over de produktie van cement.[3]

Dat zijn voorbeelden van de invloed van Duitsland op de Nederlandse economie. In het onderstaande wordt iets systematischer ingegaan op drie specifieke terreinen, waar de Duitse invloed op de Nederlandse economie merkbaar was: de rol van Duitse immigranten, de toevloed van Duits kapitaal en de snelgroeiende handel tussen beide landen.

Tot diep in de negentiende eeuw trokken duizenden Duitsers als seizoenarbeiders naar Nederland om veelal onaangenaam werk te verrichten. De meeste mannen werkten als oogstarbeiders, veenarbeiders, zeelieden in de visserij en de walvisvaart, huursoldaten, ambachtslieden (bekend waren de stucadoors uit Oldenburg), marskramers (de zogenaamde *Teuten* of *Fijndoekspoepen*), terwijl vrouwen werkten als huispersoneel, in de textielnijverheid of in de prostitutie.[4] Bovendien hadden zich in de loop van de negentiende eeuw tienduizenden Duitsers voor enige tijd of definitief in Nederland gevestigd.

Rond 1870 kwam door de toenemende industriële werkgelegenheid in Duitsland een einde aan de Duitse seizoenarbeid in Nederland. Door de gunstige economische ontwikkeling in Duitsland verminderde na 1890 de emigratie. In de periode 1890-1914 zou het aantal Duitsers in Nederland volgens de officiële statistiek nog maar langzaam toenemen van 29 tot 37 duizend personen. Daarmee waren de Duitsers overigens veruit de grootste groep buitenlanders in Nederland.[5]

Die cijfers geven echter een onvolledig beeld. De Duitse consul-generaal in Amsterdam schreef in december 1910, dat er volgens de statistiek ongeveer vijfduizend Duitsers in Amsterdam woonden, maar dat de politie het werkelijke aantal op ongeveer zevenduizend schatte. Inclusief de Nederlanders van Duitse afkomst omvatte de Duitse gemeenschap in Amsterdam volgens de Duitse consulgeneraal ongeveer 11 tot 12 duizend personen.[6] Een dergelijke schatting is alleen voor Amsterdam gemaakt. Wanneer de cijfers van Amsterdam representatief waren voor heel Nederland moet het aantal Duitsers plus de tot Nederlander genaturaliseerde Duitsers in Nederland rond 1910 60 à 70 duizend hebben bedragen. Dit was geen statische groep. Tegenover Duitsers, die naar Nederland kwamen, stonden anderen, die bijvoorbeeld na hun pensionering terugkeerden naar hun vaderland.

Het grootste aantal Duitsers leefde aan de de oostgrens en in de grote steden in het westen. Vooral Amsterdam en Rotterdam kenden grote Duitse

---

1 A.M. de Jong, *De geschiedenis van de Nederlandsche Bank* (Haarlem, 1967), dl. 2, p. 230ff. Nederland gaf de voorkeur aan de zilveren standaard, omdat in Azië en dus Nederlands-Indië zilver als ruildmiddel werd gebruikt.
2 I.J. Brugmans, p. 211.
3 A. Heerding, *Geschiedenis van de N.V. Philips Gloeilampenfabrieken* ('s Gravenhage, 1980-7), dl. 1, p. 299.
4 P. Schonewille, *Werken over de grens* (Assen, 1993). J. Lucassen, *Naar de kusten van de Noordzee* (Gouda, 1984), p. 243-8.
5 *Stateman's Yearbook* (London, New York, 1890-1914). (*StYb*) Zie ook bijlage 4. In België woonden begin 1905 53.750 Duitsers, waarvan 13 duizend in Brussel en 8 duizend in Antwerpen.
6 *AA-Bonn SoS* 709/II-S, Bd. 1, Rienacker an Bethmann-Hollweg, 5. Dezember 1910. Wanneer de Duitse diplomaten rapporteerden over de Duitse gemeenschap in Nederland hadden ze het over zowel de Duitse staatsburgers, als Nederlandse staatsburgers van Duitse afkomst.

gemeenschappen.[1] Volgens de officiële statistiek woonden er in Rotterdam rond de eeuwwisseling 3336 Duitsers.

Duitsers hadden talrijke motieven om zich in Nederland te vestigen. Het ontlopen van de Pruisische dienstplicht was een veel voorkomend motief voor emigratie. Sommigen waren voor hun 17de levensjaar geëmigreerd, anderen waren gedeserteerd. Met name jonge arbeiders wilden zich langs deze weg nog wel eens onttrekken aan twee jaar Pruisische kazerne.

Eenmaal in Nederland besloten veel Duitsers zichzelf te laten naturaliseren om hun zonen de Pruisische dienstplicht te besparen. De *Deutsche Wochenzeitung in den Niederlanden* (DWN) schreef daarover:

> *Im Laufe von fünfundzwanzig Jahre sind uns nur sehr wenige Fälle bekannt geworden, in welchen die Söhne in Holland wohnender Deutschen ihrer zweijähriger Militärpflicht genüge geleistet haben. Zumeist liessen die Eltern sich, bevor der Sohn das siebzehnte Lebensjahr erreicht hatte, naturalisieren.*[2]

Volgens hetzelfde blad schrokken de berichten over de harde discipline en mishandelingen in de Pruisische kazernes de inmiddels aan de Nederlandse vrijheden gewende Duitsers af en deze gaven er dan de voorkeur aan '*das deutsche Mäntelchen, das zumeist doch recht lose um seine Schultern hängt, abzuziehen*'.

Enerzijds poogden Duitsers zich door emigratie naar Nederland te onttrekken aan de Pruisische dienstplicht; anderzijds werden Duitsers door het vooruitzicht van een soldatenleven naar Nederland gelokt. Duizenden Duitsers hebben zich in de loop van de negentiende eeuw in Harderwijk laten aanwerven voor het koloniale leger in Nederlands-Indië. De historicus Bossenbroek becijfert het totale aantal Europese soldaten, dat tussen 1814 en 1909 gerecrtuteerd werd op ongeveer 162.000. Daaronder bevonden zich meer dan 23.000 Duitsers. Na 1890 nam het aantal Duitsers, dat dienst nam in het Oostindische Leger overigens snel af. In 1895 dienden ongeveer 1600 Duitsers in het Nederlands-Indië. In 1904 was dat aantal gedaald tot ongeveer 900 en in dat jaar hadden iets meer dan 100 Duitsers zich aangemeld.[3]

Er waren ook politieke motieven voor emigratie. In 1866 en 1867 weken enkele honderden militairen van het leger van het koninkrijk Hannover uit naar Zwitserland en Nederland. Een aantal van hen streek neer in Arnhem. Bismarck was over de aanwezigheid van deze ballingen dusdanig verontrust dat hij er bij de Nederlandse regering op aandrong de activiteiten van de Hannoveranen scherp in de gaten te houden. De Nederlandse regering wees de ballingen in januari 1868 uit toen er aanwijzingen kwamen dat de Hannoveranen zich gereed hielden om bij een geschikte gelegenheid, bijvoorbeeld een Pruisisch-Frans conflict, in actie

---

1 Duitse scholen in Nederland waren er in Rotterdam, Den Haag, Amsterdam (1897) en Venlo (1912). *DWN*, 28 maart 1897, 15 september 1912. In de *DWN* heb ik activiteiten van Duitse verenigingen geturfd in de volgende steden: Amsterdam, Haarlem, Den Haag, Utrecht, Rotterdam, Arnhem, Venlo en Maastricht.

2 *BA-Potsdam* 15.01, 4403, Gneist an Bethmann-Hollweg, 20. September 1911. *DWN*, 14 en 25-6-1903, 18-3-1906, 20-1-1907, 21-10-1908.

3 Voor het volgende zie: M. Bossenbroek, passim. Het werkelijke aantal Duitsers lag nog hoger, omdat een niet onaanzienlijk aantal Duitsers eerst naar Nederland emigreerde en zich later bij het werfdepot meldde. In de boeken werden deze Duitsers als Nederlanders geregistreerd. In 1909 ging het werfdepot in Harderwijk dicht, omdat het koloniale leger steeds meer gebruik maakte van Javanen en Ambonezen. Zie verder: G. Meyer, p. 34. *DWN*, 21-7-1895, 18-2-1905. In Duitsland bestond de neiging het percentage Duitse soldaten in het Oostindische leger te overschatten. Volgens een Duits rapport was in de jaren tachtig 40% van de Europeanen in het Nederlandse koloniale leger Duitser. Het werkelijke percentage zal tegen de 20 zijn geweest. *BAM-Freiburg* 5/v, 5738, Brüninghaus an den Chef des Admiralstabes, 12. Februar 1913.

te komen tegen Pruisen.[1] Een andere groep Duitse immigranten, voor wie politieke motieven een rol speelden, waren Duitse katholieken die in de jaren zeventig als gevolg van de *Kulturkampf* besloten zich in Nederland te vestigen.[2]

Voor de meeste Duitsers zullen economische motieven de belangrijkste reden zijn geweest voor hun emigratie. Onder de emigranten waren in de laatste decennia voor de Eerste Wereldoorlog weinig arbeiders. Duitsland kende vanaf het midden van de jaren negentig een tekort aan arbeiders en de lonen waren in Duitsland hoger dan in Nederland.[3] Daarentegen waren de lagere prijzen in Nederland voor aan de grens woonachtige Duitsers aanleiding net over de grens in Nederland te gaan wonen.[4]

De meerderheid van de Duitsers die in Nederland gingen werken behoorde tot '*den kaufmännischen oder mehr gebildeten Arbeiterkreisen*'.[5] Dat waren mensen, die nauw betrokken waren bij de opbouw van modern onderwijs, fabrieken en commerciële ondernemingen in Nederland in de tweede helft van de negentiende eeuw.

J. H.H. Hülsmann, afkomstig uit Werden aan de Roer, was in 1864 naar Nederland gekomen en directeur geworden van de HBS in Maastricht. In 1880 was hij directeur geworden van de *Amsterdamse Openbare Handelsschool*. Hij had in Nederland een grote invloed op het gebied van het handelsonderwijs. Duitsers waren werkzaam als bankiers (Eltzbacher en Rosenthal), fabrikanten (de familie Dobbelmann in Nijmegen), reders (C.W.J. Ramann, de oprichter van de *Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij* (*KNSM*) in 1856) en technici (de bedrijfsleider van *Philips* Emile Woschke en de chemicus J.W. Spalteholz, verbonden aan de *Maatschappij voor Chemische Industrie* te Amsterdam).[6] Diedrich Grothe, afkomstig uit Westfalen, was docent aan de Technische School in Utrecht. In 1858 richtte hij in Utrecht de eerste fabriek voor koolteerprodukten in Nederland op. Vanaf 1864 tot zijn dood in 1887 was hij hoogleraar in Delft. Heinrich Max Stein, was de oprichter van de latere *Utrechtse Asfaltfabriek*. De historicus Heerding, die de geschiedenis van *Philips* heeft geschreven, constateerde, dat alle Nederlandse gloeilampenfabrieken aanvankelijk werkten met Duitse en Engelse technici en glasblazers en sterk afhankelijk waren van de vakkennis van deze buitenlanders.[7]

Bekendheid kregen de Duitse immigranten vooral als winkeliers. Met de opening van de winkel van de Duitser Anton Sinkel, in 1822 op de Nieuwendijk in Amsterdam, begon een nieuwe fase in de geschiedenis van de Nederlandse detailhandel. Duitse winkeliers speelden daarbij een vooraanstaande rol. De broers Clemens en August Brenninkmeijer, Johannes Peek en Heinrich Cloppenburg, Anton Dreesmann sr. en Anton Kreymborg zijn slechts de bekendste namen. Velen van hen, onder wie de Brenninkmeijers waren rechtstreekse afstammelingen van de Duitse marskramers, die in de achttiende eeuw door de Republiek hadden gezworven.[8]

Duitse immigranten in Nederland hadden tevens een zekere reputatie als uitbaters van cafés, logementen en bordelen. Een succesvol voorbeeld in de laat-

---

1 *BGW*, Bd. 6, p. 404-7. *DWN*, 17-9-1905, 18-3-1906. De Hannoveranen gingen naar Frankrijk en werden op kosten van de verdreven koning ingekwartierd in de Elzas. Schattingen over hun aantal variëren van 800 tot 1400. O. Pflanze, *Bismarck and the development of Germany* (Princeton (N.J.), 1990), vol. 2, p. 100.
2 R.L. Miellet, *Immigratie van katholieke Westfalers en de modernisering van de Nederlandse detailhandel*. In: *Tijdschrift voor Geschiedenis* (1987), p. 374-393.
3 *BA-Potsdam* 09.01, 53403, Jahresbericht Konsulat Amsterdam, 1905. *DWN*, 31-3-1895, 26-7-1903, 20-11-1904, 14-1-1906.
4 K.D. Barkin, p. 200. Ook in Zwitserland vestigden zich Duitsers, omdat de kosten van levensonderhoud daar lager waren.
5 *DWN*, 26-7-1903.
6 Joh. de Vries, p. 44-46. M.G. de Boer, *Geschiedenis der Amsterdamsche Stoomvaart* (Amsterdam, 1921-2), dl. 1, p. 88-96.
7 A. Heerding, dl. 1, p. 173, 186, 209 en 323f. Dl. 2, p. 28 en 37.
8 R.L. Miellet, passim.

ste categorie was A.R. Wörtmann, die in de jaren tachtig in Harderwijk het bordeel *Zum deutschen Kaiser* bestierde, waar voornamelijk Duitse prostituées werkten. Wörtmann opende in de loop der jaren vestigingen in Amersfoort, Arnhem, Zwolle en Zutphen.[1]

Sommige Duitsers speelden een vooraanstaande rol in de Nederlandse samenleving. Enkele voorbeelden verduidelijken dat. Peter Wilhelm Janssen, geboren in 1821 op het Duitse waddeneiland Wangeroog, kwam in 1843 naar Amsterdam, waar hij vanaf 1848 als zelfstandig handelaar gevestigd was. In de jaren zestig liet hij zich tot Nederlander naturaliseren. In 1867 investeerde Janssen 30.000 gulden in een tabaksonderneming op Oost-Sumatra. Samen met J. Nienhuys richtte hij 1869 de *Deli Maatschappij* op, waarvan hij tot 1898 directeur en de grootste aandeelhouder was. Deze investering maakte hem tot één van de rijkste mensen in Amsterdam. Janssen speelde een belangrijke rol in de Amsterdamse zakenwereld. Zo was hij in 1898 in staat met een grote particuliere lening de *Koninklijke Olie* door een aantal uiterst moeilijke maanden heen te slepen.[2]

Ludwig Wilhelm Schöffer, geboren in 1831, had zich in 1855 in Rotterdam gevestigd. Hij werd Nederlands staatsburger en wist in korte tijd samen met zijn compagon Ernst Boden veel geld te verdienen in de koffiehandel. Schöffer vestigde zich in 1870 weer in Duitsland. In 1872 keerde hij evenwel terug naar Rotterdam en formeerde met behulp van kapitaal van bankiers uit Frankfurt een groot koffieconsortium, waardoor de firma een vermogen verdiende. Schöffer had een sterke belangstelling voor technische vooruitgang en riskeerde diverse malen grote bedragen om nieuwe vindingen verder te ontwikkelen. Daarbij bleven tegenslagen niet uit, maar dat ontmoedigde Schöffer niet en in 1883 speelde hij de stuwende rol bij de oprichting van de eerste Nederlandse gloeilampenfabriek *De Khotinsky* in Rotterdam, die tot 1891 zou blijven bestaan.[3]

G. Briegleb, afkomstig uit de buurt van Neurenberg, vestigde zich in de jaren zestig in Amsterdam. Hij werd eigenaar van een agenturenfirma (verven, penselen, chemicaliën, koffie thee, cacao, petroleum en kinabast) in Amsterdam. Uit liefhebberij investeerde hij geld in experimenten met nieuwe verfsoorten. In 1885 kon Briegleb *Ripolin* op de markt brengen, een sneldrogende verfsoort, die hem miljonair maakte.[4]

W. Müller vestigde zich in de jaren zeventig vanuit het Rijnland in Rotterdam. Onder leiding van zijn schoonzoon Kröller werd *Wm.H. Müller & Co.* de grootste ertshandel in de Rotterdamse haven. Het bedrijf zou uiteindelijk eigen ijzerertsmijnen in Spanje en Scandinavië, zeeschepen, een rijnrederij en dochterondernemingen in Amsterdam en diverse Duitse havens bezitten.[5]

Tenslotte waren er ook gelukzoekers en zwendelaars te vinden onder de Duitse immigranten in Nederland.[6] Een fraai exemplaar was de Duitse Oostenrijker Heinrich Poeschl. Poeschl was uit Wenen gevlucht om een veroordeling wegens afpersing te ontlopen en had zich in februari 1911 in Amsterdam gevestigd. Hij beweerde de steun te hebben van een nationalistische pressiegroep, de *Alldeutscher Verband* en begon samen met de Nederlander Arnold Verweij het weekblad de *Deutsche Zeitung für Amsterdam.*

Dit *völkische* blaadje onderscheidde zich door anti-katholieke en antisemitische tirades. Na korte tijd regende het in de kolommen van de *Deutsche*

---

1 M. Bossenbroek, p. 215.
2 *Nieuw Nederlandsch biografisch woordenboek*: dl. 8 (Leiden, 1930), p. 921-923. De *Deli Maatschappij* had in 1893 een omzet van meer dan 20 miljoen gulden. F.C. Gerretson, dl. 2, p. 94.
3 A. Heerding, dl. 1, p. 163-7.
4 Joh. de Vries (red.), *Herinneringen en dagboek van Ernst Heldring: 1871-1954* (Groningen, 1970), dl. 3, p. 58-61.
5 *BA-Potsdam* 15.01, 4402, Consul Gneist (Rotterdam) an Bethmann-Hollweg, 17. Mai 1910.
6 *DWN*, 20-1-1907.

*Zeitung* fantasierijke beschuldigingen aan het adres van de reeds bestaande *DWN*. De hoofdredacteur van laatstgenoemd blad zou met dreigbrieven potentiële adverteerders van de *Deutsche Zeitung* hebben geïntimideerd. De Duitse consul-generaal Rienacker, die al enige tijd op gespannen voet leefde met A. Prell, de hoofdredacteur van de *DWN*, schaarde zich aan de zijde van de *Deutsche Zeitung für Amsterdam* en vroeg aan het *AA* financiële steun voor de *Deutsche Zeitung*. Volgens Prell had Rienacker zelfs uit eigen zak enkele honderden guldens in deze krant gestoken. Het *AA* toonde geen interesse in de *Deutsche Zeitung* en het weekblad van Heinrich Poeschl was geen succes. Financiële problemen onderbraken enkele malen de verschijning en in 1912 ging het blad failliet.

Poeschl zag zich gedwongen -met achterlating van schulden- de wijk te nemen. Ditmaal naar Berlijn, waar zijn carrière al even kort en stormachtig was. Hij vond werk bij een uitgeverij en publiceerde een roman. Toen de uitgeverij hem ontsloeg, schreef hij -om zijn ex-werkgever te schaden- enkele vernietigende kritieken over zijn roman -hij noemde zijn eigen werk *Schundliteratur*- en toen dat niet hielp begon hij een lastercampagne in pamfletten tegen de uitgeverij. In september 1913 werd hij gearresteerd en uitgeleverd aan Oostenrijk-Hongarije.[1]

Duitse immigranten hebben een uiterst belangrijke impuls gegeven aan de Nederlandse economie in de 19e eeuw. Hun rol is vergelijkbaar met de rol van Britse en Belgische technici in de eerste decennia van de industrialisatie van Duitsland. De Duitse industrie kon na enige tijd zonder hulp van de buitenlanders verder groeien en hetzelfde gold voor de Nederlandse economie. *Philips* ontsloeg in 1893 Emile Woschke, de Duitse bedrijfsleider die in 1891 de eerste werknemer van de beginnende gloeilampenfabriek was geweest.[2] Dat symboliseert de groeiende onafhankelijkheid van de Duitse technische know-how. Na de eeuwwisseling werd de rol van de Duitse immigranten als vernieuwers van de Nederlandse economie minder belangrijk hetgeen samenhing met de modernisering in Nederland en de vermindering van de Duitse emigratie na 1890.

De vraag of Duits kapitaal een grote rol speelde bij de modernisering van Nederland in de negentiende eeuw valt moeilijk te beantwoorden. Waarschijnlijk ontliepen Nederland en Duitsland elkaar niet veel als het ging om vermogen per hoofd van de bevolking, maar het Duitse kapitaal, van veel recentere oorsprong, was anders geïnvesteerd dan het Nederlandse vermogen.[3]

Nederland had altijd veel geld in het buitenland geïnvesteerd. Rond 1770 had Nederland volgens een toenmalige schatting rond de 1500 miljoen gulden in het buitenland geïnvesteerd. Door de Napoleontische bezetting werd een belangrijk deel van het Nederlandse kapitaalbezit vernietigd, terwijl een ander deel uit het buitenland werd teruggetrokken en geïnvesteerd in de hoge Nederlandse staatsschuld. In 1814 resteerden nog slechts 350 miljoen gulden buitenlandse investeringen. In de volgende jaren nam het buitenlandse effectenbezit van Nederland weer snel toe tot zo'n één miljard gulden eind jaren twintig. Dat verminderde weer na de afscheiding van België en rond het midden van de eeuw was het buitenlands effectenbezit zo'n 650 miljoen gulden. In de volgende twee decennia volgde een explosieve groei naar twee miljard gulden. Volgens de

---

1 *AA-Bonn* Niederlande 58, Bd. 2.: Rienacker an Bethmann-Hollweg, 18. Mai und 7. Oktober 1911. Hindenburg (Duits gezantschap in Den Haag) an Bethmann-Hollweg, 25. Oktober 1911. AA an Müller, 19. März 1912. Das kleine Journal, 29. September 1913. *DWN*, 13-10-1912. Poeschl is een prototype van de avonturier die gebruik maakte van de mogelijkheden van de nationalistische beweging in Duitsland. G. Eley, *Reshaping the German right* (New Haven & London, 1980), p. 112f.
2 A. Heerding, dl. 2, p. 37.
3 L. Brenninkmeyer, p. 188. K. Helfferich, *Deutschlands Volkswohlstand, 1888-1913* (Berlin, 1914), p. 114-6.

economisch-historicus A.M. de Jong werd dat veroorzaakt door een drietal factoren: de liberalisering van het kapitaalverkeer, de daling van de Nederlandse staatsschuld waardoor veel kapitaal vrijkwam en overschotten op de handelsbalans. Waarschijnlijk moet daar nog de overschotten uit Nederlands-Indië aan worden toegevoegd.[1]

Duitsland was pas na de eenwording in grotere omvang in het buitenland gaan investeren.[2] Rond 1880 bedroegen de totale Duitse investeringen in het buitenland ruim zeven miljard mark, ruim tweemaal zoveel dan de Nederlandse investeringen, maar per hoofd van de bevolking had Nederland vijfmaal zo veel buiten het eigen land geïnvesteerd als Duitsland. De snelle economische ontwikkeling van Duitsland weerspiegelde zich in de groei van de totale buitenlandse investeringen. Ondanks omvangrijke binnenlandse investeringen groeiden de buitenlandse investeringen tot 1913 snel tot zo'n 20 en volgens sommige historici zelfs 24 miljard mark.[3]

Na 1870 nam het buitenlands effectenbezit in Nederland veel minder snel toe dan in de periode 1850-1870. Daar was gedeeltelijk de crisis van 1873-1896 debet aan, maar tevens werd gaandeweg meer geïnvesteerd in Nederlands-Indië, waar de afschaffing van het Cultuurstelsel nieuwe mogelijkheden voor investeringen creëerde en investeringen in Nederland waar industrie, handel en scheepvaart meer kapitaal wisten aan te trekken. In 1913 had Nederland waarschijnlijk zo'n drie miljard gulden (4,8 miljard mark) in het buitenland geïnvesteerd. Daarnaast was er waarschijnlijk nog eens zo'n anderhalf miljard gulden (2,4 miljard mark) in Nederlands-Indië geïnvesteerd.[4]

Als we deze cijfers vergelijken met schattingen van de totale investeringen van Duitsland in het buitenland in datzelfde jaar, dan blijkt dat Nederland per hoofd van de bevolking minimaal driemaal zoveel had geïnvesteerd als Duitsland. Nederland kwam per hoofd van de bevolking iets boven Frankrijk uit (totaal 37 miljard mark), maar Groot-Brittannië had per hoofd van de bevolking bijna tweemaal zoveel geïnvesteerd (totaal 80 miljard mark).[5]

Alhoewel Nederlandse kapitaalbezitters in de laatste decennia van de 19e eeuw meer in het eigen land begonnen te investeren, bleven buitenlandse kapitaalbezitters toch een grote rol spelen in Nederland. Volgens een Duits consulair rapport uit 1905 was bijvoorbeeld ongeveer 800 miljoen gulden van de totale Nederlandse staatsschuld van 1,14 miljard gulden in handen van buitenlanders. Volgens de Duitse diplomaten was Duitsland de belangrijkste buitenlandse investeerder in Nederland, maar hoe groot die investeringen precies waren, is niet achterhalen. De consul-generaal wist bijvoorbeeld niet welk percentage van de Nederlandse staatsschuld in Duitse handen was.[6]

Over de rol van buitenlands kapitaal bij de opbouw van het Nederlandse spoorwegnet zijn we goed geïnformeerd door de dissertatie van W. van den

---

1 W.H. Berghuis, *Ontstaan en ontwikkeling van de Nederlandse beleggingsfondsen* (Assen, 1967), p. 72f en 77. A.M. de Jong, *Stimulerende synthese*. In: *De Economist* (1961), p. 593-602, aldaar p. 598-602. R.T. Griffiths, p. 188f.
2 H. Feis, *Europe; the worlds banker, 1870-1914* (Ann Arbor (Mich.), London, 1980), p. 68.
3 W.G. Hoffmann, *Das Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts* (Berlin, Heidelberg, New York, 1965), p. 261-3. K. Helfferich, p. 111-3.
4 W. Fischer (Hrsg.), *Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte* (Stuttgart, 1985), Bd. 5, p. 106 en 355f. L. Brenninkmeyer, p. 178ff. M. Kuitenbrouwer, *Het imperialisme van een kleine mogendheid: de overzeese expansie van Nederland 1870-1914*. In: N.C.F. van Sas, *De kracht van Nederland* , p. 42-71, aldaar p. 57.
5 W.G. Hoffmann, p. 261-3. De Britse historicus Platt argumenteert in een recente studie, dat het Britse cijfer te hoog is en het Duitse en vooral Franse cijfer eerder te laag. Londen fungeerde volgens Platt als de kapitaalmarkt voor Franse en Duitse investeerders, waardoor een vertekening ontstond van de cijfers. Platt gaat ervan uit dat de Britse cijfers eerder in de orde van grote van 50 miljard mark lagen. D.C.M. Platt, *Britain's investment overseas on the eve of the first world war* (Basingstoke and London, 1986).
6 *BA-Potsdam* 15.01, 4402, Schlözer aan von Bülow, 14. August 1904. *BA-Potsdam* 09.01, 53.403, Haxthausen an Bülow, 20. Mai 1905. Jahresbericht 1905. *StYb*, 1906.

Broeke.[1] Bij de drie belangrijke spoorwegmaatschappijen speelde buitenlands kapitaal een grote rol. De *Rhijnspoorwegmaatschappij* was bijna volledig in handen van Britse beleggers en bleef dat tot haar liquidatie in 1890.

De Amsterdamse *haute finance* speelde de belangrijkste rol bij de eerste aandelenemissies van de *Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij*, maar in de jaren veertig hadden de Amsterdamse kapitaalbezitters hun aandelen grotendeels verkocht aan Pruisische beleggers. Tijdens de jaren zestig kon de maatschappij moeilijk aan kapitaal komen, maar in de jaren zeventig en tachtig maakten de Duitse aandeelhouders gretig gebruik van hun voorkeursrecht bij nieuwe emissies en kochten ook het leeuwedeel van de obligaties, die de maatschappij uitgaf.

In de *Staatsspoorwegmaatschappij* participeerde een aantal Franse banken. Tussen 1863 en 1872 vergrootten zij hun aandeel van 36 tot 59%. Daarna ging dit bezit weer over in Nederlandse handen. Van den Broeke vermoedt dat dat iets te maken had met veranderingen op de Nederlandse kapitaalmarkt. Het lijkt mij niet onmogelijk, dat de verkoop van het Franse bezit in verband moet worden gebracht met de Frans-Duits oorlog van 1870-1 en de oorlogsschatting van vijf miljard goudfrank, die Frankrijk door Duitsland kreeg opgelegd.

Bij obligatieleningen van de Nederlandse spoorwegmaatschappijen waren Duitse kapitaalbezitters vanaf de jaren zeventig de belangrijkste afnemers. Aanvankelijk speelde daarbij waarschijnlijk de hierboven genoemde oorlogsschatting een belangrijke rol. Duitse kapitaalbezitters investeerden begin jaren zeventig in heel Europa in de spoorwegbouw. Na 1879 speelde de naasting van de Duitse spoorwegen een belangrijke rol, omdat daardoor in Duitsland veel kapitaal vrijkwam voor nieuwe beleggingen. Zoals we al gezien hebben, kwam ook het geld voor de *NZASM* grotendeels uit Duitsland.[2]

Naast deze investeringen in obligaties en spoorwegaandelen waren er nog talrijke andere Duitse investeringen in Nederland. Duitsers hadden geld geïnvesteerd in Nederlandse banken. Zo was de meerderheid van de *Nederlandsch-Indische Handelsbank* in handen van Duitse aandeelhouders en had de *Rotterdamsche Bank* een aantal Duitse aandeelhouders.[3]

In 1871 was de *Amsterdamsche Bank* opgericht door de *Bank für Handel und Industrie* (ook wel: *Darmstädter Bank*), de *A. Schaffhausener Bankverein* uit Keulen, *J.C. Eltzbacher & Co.* uit Keulen en *Eltzbacher & Co.* in Amsterdam. Onder de kapitaalverschaffers bevonden zich Oostenrijkse, Duitse en Nederlandse banken en kapitaalbezitters. De bank, die volgens de plannen een schakel moest gaan vormen tussen de Duitse en Nederlandse kapitaalmarkt kreeg een voor Nederlandse begrippen zeer hoog kapitaal van tien miljoen gulden. De ambitieuze opzet bleek niet rendabel en tot 1877 werd het kapitaal verminderd tot zes miljoen gulden. Alhoewel de *Amsterdamsche Bank* een minder prominente rol op de Nederlandse kapitaalmarkt speelde dan de oprichters hadden gepland, groeide de bank niettemin uit tot een van de grootste banken van Nederland. De *Amsterdamsche Bank* speelde een belangrijke rol in de Amsterdamse diamant-industrie en zou later bij diverse Duits-Nederlandse projecten betrokken zijn.

Daarmee is de lijst van Duitse investeringen in Nederland niet uitgeput. Duitsers bezaten het nodige land in Nederland. Zo had graaf Bernstorff-Wehningen in 1893 het grootste deel van het eiland Schiermonnikoog gekocht. De steenkolenmijnen in Zuid-Limburg waren tot het einde van de negentiende

---

1 W. van den Broeke, *Financiën en financiers van de Nederlandse spoorwegen, 1837-1890* (Zwolle, 1985), in het bijzonder p. 34-41 en 159f.
2 Joh. de Vries, p. 44-46. H.P.H. Nusteling, p. 108. M. Kuitenbrouwer, p. 128.
3 *BA-Potsdam* 09.01, 53.402, Jahresbericht Niederlande 1903. Joh. de Vries, p. 46. C. Eisfeld, *Das niederländische Bankwesen* (Den Haag, 1916), *Bd.* 2, p. 68-76. S. Brouwer, *De Amsterdamsche Bank, 1871-1946* (Amsterdam, 1946), p. 31 en 50.

eeuw grotendeels in Duitse handen. Bovendien hadden de grote Duitse concerns uit het Roergebied belangen in de Rotterdamse haven. Zo had August Thyssen via zijn dochter *Vulkan G.M.B.H.* een handelsonderneming en een rederij (de *Halcyonlijn*) in Rotterdam. Vlak voor de Eerste Wereldoorlog kreeg Thyssen toestemming voor de bouw en exploitatie van een eigen haven: de *Vulkaanhaven* bij Vlaardingen. In latere hoofdstukken zullen de Duitse investeringen in Nederlands-Indië, de pogingen van Duitse rederijen om invloed te krijgen op Nederlandse rederijen en de banden tussen het *Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat* (*RWKS*) en de *Steenkolenhandelsvereniging* (*SHV*) nog behandeld worden.[1]

De bovenstaande gegevens duiden erop, dat investeerders uit Duitsland de nodige interesse hadden voor beleggingen in Nederland. Exacte gegevens ontbreken, maar het lijdt geen twijfel, dat de Duitse investeringen in Nederland veel omvangrijker waren dan de Nederlandse investeringen in Duitsland. Bij de Duitse investeringen ging het zowel om het opzetten van nieuwe bedrijven (*Amsterdamsche Bank*, *Vulkaanhaven*), waardoor de Nederlandse economie een stimulans kreeg, als om beleggingen.

Duits kapitaal speelde een niet te onderschatten rol in Nederland, maar dat wil niet zeggen dat Nederland afhankelijk was van Duits kapitaal. Integendeel: vaak was in Nederland meer kapitaal beschikbaar dan in Duitsland. Zo was de *Deutsche Bank*, die sinds 1904 een optie op de exploratie en exploitatie van de olievoorraden in Mesopotamië (het huidige Irak) had, genoodzaakt Britse kapitaalverschaffers en de *Koninklijke-Shell* te betrekken bij de oprichting van de *Turkish Petroleum Company* (1912). De Duitsers namen, door kapitaalgebrek gedwongen, genoegen met 25% van de aandelen.[2]

In vergelijking met de totale Nederlandse investeringen in eigen land, waren de Duitse investeringen niet meer dan een welkome aanvulling. Duitsers belegden in Nederland, omdat het als een lucratieve belegging werd beschouwd of omdat bedrijfseconomische motieven leidden tot investeringen in Nederland. Om precies dezelfde reden investeerden Nederlanders in Amerikaanse spoorwegen en de Nederlandse koloniën, investeerden Britten kapitaal in de spoorwegen van Argentinië en kochten Belgen Russische spoorwegobligaties. Soms speelden ook politieke motieven een rol. De Franse overheid gebruikte investeringen soms als politiek instrument. Er zijn geen aanwijzingen, dat de Duitse overheid uit politieke motieven de Duitse investeringen in de Nederland stimuleerde.

Zeer belangrijke impulsen uit Duitsland ontving de Nederlandse economie door de omvangrijke handel en het vervoer tussen beide landen. In de eerste helft van de negentiende eeuw werd Nederland geconfronteerd met de verkeerstechnische emancipatie van het achterland. Nederland werd door Pruisen onder druk gezet de scheepvaart op de Rijn te liberaliseren. Vanaf 1816, het jaar waarin het eerste stoomschip op de Rijn verscheen, investeerden Duitsers steeds grotere bedragen in schepen, spoorwegen, waterwegen en haveninstallaties. In de jaren twintig werd de Rijn tussen Mainz en Bazel bevaarbaar gemaakt. De eerste Duitse stoomrederijen ontstonden in de jaren twintig, maar pas in de jaren veertig zou de stoomvaart een grote rol gaan spelen in het transport op de Rijn. De rivier werd steeds dieper uitgebaggerd, de schepen op de Rijn werden steeds groter en de capaciteit van binnenhavens als Duisburg en Mannheim nam aanzienlijk toe.[3] Het was bovenal de groei van het Roergebied, waardoor de Duits-Nederlandse economische relatie nieuwe impulsen kreeg.

---

1 *BAM-Freiburg* RM 5/v, 1277, Vossische Zeitung, 21. September 1895. *DWN*, 18 en 25-5-1913. *AA-Bonn I-A*, Niederlande 47, Bd. 16, Lichnowsky an Bethmann Holweg, 22. und 25. Juli 1914. *Kamer van Koophandel en Fabrieken Rotterdam - 1803-1928* (Rotterdam, 1928), p. 607-9.
2 F.C. Gerretson, dl. 3, p. 469-472. W.J. Mommsen, *Der autoritäre Nationaalstaat*, p. 174.
3 Zie onder meer: W. Lotz, *Verkehrsentwicklung*, p. 97-100.

Nederland was voor een aantal belangrijke grondstoffen (steenkolen, hout, stenen) en industrieprodukten afhankelijk van import. In de periode 1815-1830 werd de binnenlandse markt afgeschermd om de mijnbouw en industrie in het Belgische deel van het Verenigde Koninkrijk te stimuleren. Toen daar na 1830 een einde aan kwam gingen Duitse grondstoffen en industrieprodukten een belangrijkere rol spelen op de Nederlandse markt.

In het bijzonder de steenkolenexport naar Nederland nam een grote vlucht. Het was qua omvang veruit de belangrijkste goederenstroom van Duitsland naar Nederland. De volgende tabel illustreert dit.

Tabel 1. *Het goederenverkeer van Duitsland richting Nederland en het aandeel van steenkolen, 1873-1893.*[1]

| | 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|
| 1873 | 2.375 | 1.476 | 62% |
| 1878 | 3.405 | 2.226 | 65% |
| 1883 | 5.305 | 3.437 | 65% |
| 1888 | 5.875 | 4.065 | 69% |
| 1893 | 6.426 | 4.475 | 70% |

Kolom 1 en 2 in duizenden tonnen.
Kolom 1 = Totale goederenstroom van Duitsland naar Nederland via de landgrens.
Kolom 2 = Export van Duitse kolen naar en via Nederland.
Kolom 3 = Percentage steenkolen in de totale goederenstroom.

In 1856 ging het om iets minder dan 300.000 ton steenkolen en in 1890 om ongeveer 4 miljoen ton, die vanuit Duitsland naar Nederland werden vervoerd.[2] Die steenkolen waren bijna uitsluitend voor Nederland bestemd. Via de Rijn en de Zeeuwse delta werd een geringe hoeveelheid steenkolen verder naar België vervoerd. De hoeveelheid steenkolen, die via de Nederlandse havens naar overzeese markten werd geëxporteerd, viel tot de jaren negentig te verwaarlozen.

De Duitse steenkolen kregen geleidelijk een dominerende positie op de Nederlandse markt. Dit ging ten koste van de Britse export van steenkolen. Oorzaken waren de uitbouw van het Nederlandse spoorwegnet waardoor de Nederlandse markt binnen het bereik kwam van het Duitse Roergebied en het feit dat de Duitse steenkolen goedkoper waren dan het Britse produkt. De hogere Britse prijs werd voor een deel veroorzaakt doordat Groot-Brittannië een uitvoerrecht van een shilling per ton hief.[3] Na 1860 kwam meer dan de helft van de Nederlandse steenkolenimport uit Duitsland. Hoewel de percentages sterk fluctueerden was de tendens stijgend. In 1890 kwam meer dan 80% van de Nederlandse kolenimport uit Duitsland. De Duitse kolen waren de huisbrand- en industriekolen van Nederland. Britse kolenproducenten leverden de kolen voor de scheepvaart en de zeehavens.

De Duitse steenkolen waren bijna uitsluitend afkomstig uit het Roergebied en voor dit gebied was de afzet in Nederland van groot belang. Die afzet was in 1865 goed voor 1/10 van de totale produktie, in 1885 vond ongeveer 1/8 van de totale produktie van het Roergebied haar weg naar Nederland. De Duitse steenkolenexport was ook financieel belangrijk. In 1890 was de waarde van de steenkolenexport naar Nederland ongeveer 35 miljoen mark op een totale export van Duitsland naar Nederland van 258 miljoen mark.[4]

---

1 De gegevens uit deze tabel zijn samengesteld met behulp van: A. de Graaf, *De kolenvoorziening van Nederland* (Haarlem, 1943), p. 128. P. Stubmann, p. 48 en 59. *StJb*, 1893.
2 H.P.H. Nusteling, p. 171-179 en 274-289. *StJb*, 1892.
3 Een uitvoerige analyse van de ontwikkelingen op de steenkolenmarkt is te vinden bij R.J.W.M. Bos, p. 114-147. Een shilling (ongeveer een mark) was 10-15% van de verkoopprijs van de steenkolen.
4 Zie bijlage 2 en 3.

Bij de Duitse export naar Nederland speelden naast steenkolen, industrieprodukten als chemicaliën, textiel en produkten van de metaalnijverheid een belangrijke rol. Duitsland wist in de periode 1870-1900 een dominante positie te krijgen op de Nederlandse markt. Dit ging niet zelden ten koste van de Britse export.[1] De export van bouwmaterialen bleef bestaan, maar de export van hout werd -door de groeiende vraag van de mijnbouw in het Roergebied- gaandeweg overtroffen door de import van hout via Nederland.[2]

De groei van het Roergebied had ook op de Nederlandse uit- en doorvoer naar Duitsland een stimulerende invloed. Bij het goederenverkeer van Nederland naar Duitsland speelden twee produkten een grote rol: ijzererts en graan. Tabel twee geeft daarvan een overzicht.

Tabel 2. *Het goederenvervoer van Nederland richting Duitsland en het aandeel van ijzererts en graan, 1873-1893.*[3]

| | 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|---|
| 1873 | 1.737 | 252 | 308 | 32% |
| 1878 | 1.507 | 289 | 365 | 43% |
| 1883 | 2.481 | 632 | 752 | 56% |
| 1888 | 3.471 | 953 | 983 | 56% |
| 1893 | 4.803 | 1.159 | 1.133 | 52% |

Kolom 1, 2 en 3 in duizenden tonnen.
Kolom 1 = Totale goederenverkeer van Nederland richting Duitsland via de landgrens.
Kolom 2 = Vervoer van ijzererts vanuit Nederland via de landgrens naar Duitsland.
Kolom 3 = Vervoer van graan vanuit Nederland via de landgrens naar Duitsland.
Kolom 4 = percentage ijzererts plus graan in de totale goederenstroom.

Pruisen had tot de jaren zestig meer ijzererts geëxporteerd dan geïmporteerd. Vanaf 1870 was de behoefte aan ijzererts zo groot geworden dat de produktie in het Siegerland en andere Pruisische wingebieden niet meer aan de behoefte kon voldoen. Lotharingen en Luxemburg leverden een belangrijk deel van hun produktie aan de nabijgelegen industriegebieden van het Saarland en Luik. Het Roergebied importeerde daarom een groeiende hoeveelheid erts via Nederland. Spanje was de belangrijkste leverancier.[4]

Bij graan gold hetzelfde als bij ijzererts: tot de jaren zestig exporteerde Pruisen via Nederland meer graan dan het importeerde. Daarna volgde een omslag. De groeiende bevolking in het westen van Duitsland kon niet meer gevoed worden door de inheemse produktie. De spoorwegbouw in Rusland en in Noord- en Zuid-Amerika had het massatransport van graan over grote afstanden mogelijk gemaakt. In 1873 voerde Pruisen via Nederland ongeveer 300 duizend ton graan in. Duitsland ging in 1879 over tot protectionisme en stelde onder meer tarieven in voor de import van graan, maar dit had slechts invloed op de graanprijs. Door de snelgroeiende bevolking werd de afhankelijkheid van import slechts groter. Ondanks twee verdere verhogingen van de invoerrechten op graan in 1885 en 1887 bleef de import stijgen. In 1888 werd bijna 1 miljoen ton graan ingevoerd. Dit graan vond niet alleen afzet in het Roergebied, maar de explosief groeiende bevolking van het industriegebied was een belangrijke afzetmarkt.[5]

1 R.W.J.M. Bos, p. 147-225.
2 *SIJb*, 1893.
3 P. Stubmann, p. 57, 63 en 67.
4 P. Stubmann, p. 62f. H.P.H. Nusteling, p. 295-298.
5 P. Stubmann, p. 66f. H.P.H. Nusteling, p. 305-317.

De handel bleef niet beperkt tot bovengenoemde produkten.[1] Nederland exporteerde jaarlijks enkele honderdduizenden stuks vee met een waarde van ruwweg 40 miljoen mark en voor ongeveer negen miljoen mark aan gezouten haring. Bovendien leverde Nederland voor miljoenen marken aan zuivel, groente en fruit aan Duitsland.

Naast de export van eigen landbouwprodukten en doorvoer van graan bleef Nederland voor Duitsland doorvoerland voor koloniale produkten. Nederland was weliswaar zijn centrale positie als distributeur van koloniale handelswaren kwijtgeraakt, maar het bleef een belangrijk leverancier van overzeese produkten aan het Duitse achterland. De Nederlandse koloniale doorvoerhandel moest de Duitse markt meer dan vroeger delen met concurrenten in Antwerpen, Bremen en Hamburg, maar de Nederlandse handel pastte zich met succes aan. Amsterdam wist bijvoorbeeld zijn aandeel in de Europese tabakshandel aan het einde van de negentiende eeuw weer te vergroten. Bovendien bood de groeiende bevolking in Noordwest-Europa ook mogelijkheden de afzet te vergroten. Het traditionele assortiment van tabak, koffie, specerijen en katoen werd aangevuld met nieuwe produkten als tin en kopra. Suiker speelde daarentegen een steeds minder grote rol als doorvoerprodukt.

Uit het bovenstaande blijkt dat het Roergebied een centrale rol speelde bij de groei van de Duits-Nederlandse handelstroom in de tweede helft van de negentiende eeuw. De grootste effecten had de groei van het Roergebied op de ontwikkeling van Rotterdam, terwijl Amsterdam de slag om het achterland verloor.

De groei van de haven van Amsterdam was vanaf 1800 buitengewoon traag verlopen en de stad was voorbijgestreefd door onder meer Antwerpen, Hamburg, Rotterdam en Bremen.[2] Ondanks investeringen in de jaren twintig van de negentiende eeuw (Entrepotdok en Noordhollands Kanaal), bleef de groei achter bij die van concurrenten. Na de opening van het Noordzeekanaal in 1876 groeide de haven weer sneller, maar die groei was niet van dusdanige aard, dat de achterstand werd ingelopen. Amsterdam behoorde voortaan tot de kleinere zeehavens van het Europese continent. Met name de gebrekkige verbindingen met het achterland werkten in het nadeel van Amsterdam. De stad deed veel moeite om de verbindingen met Duitsland te verbeteren. Met de spoorwegverbinding naar Duitsland (1856) en het Merwedekanaal (1892) en een nieuwe haven met grote entrepots kon de achterstand op Rotterdam echter niet meer worden goedgemaakt.[3]

Rotterdam profiteerde het meest van de industriële ontwikkeling in Duitsland. De havenstad aan de monding van Maas en Rijn was reeds in de jaren veertig van de negentiende eeuw Amsterdam voorbijgestreefd. In de daaropvolgende decennia groeide die voorsprong gestaag. Internationaal gezien lag de grootste Nederlandse zeehaven toen nog ver achter bij Hamburg en Antwerpen, maar vanaf de jaren tachtig van de negentiende eeuw was de groei van Rotterdam dusdanig, dat de haven steeds verder uitliep op concurrenten als Le Hâvre, Amsterdam en Bremen. Slechts de twee grootste continentale havens, Hamburg

---

1 Uit het cijfermateriaal dat Stubmann verzamelde valt af te leiden dat steenkolen, graan en ijzererts rond 1888 samen ongeveer 6 miljoen ton omvatten op een totale Nederlands-Pruisische handelsstroom van 9,75 miljoen ton. P. Stubmann, p. 56f.
2 Zie bijlage 5.
3 H.P.H. Nusteling, p. 182f, 201-217.

Bevolkingsgroei Amsterdam en Rotterdam, 1796-1889.

| | Amsterdam | Rotterdam |
|---|---|---|
| 1796 | 217.000 | 53.000 |
| 1859 | 241.000 | 106.000 |
| 1889 | 408.000 | 202.000 |

Bron: Z.W. Sneller, *Geschiedenis van den steenkolenhandel van Rotterdam* (Groningen-Batavia, 1946), p. 150.

en Antwerpen, groeiden in deze periode absoluut gezien nog sneller dan Rotterdam. Dat Rotterdam uitgroeide tot de derde haven van het Europese continent dankte het in eerste instantie aan de transitohandel met het Roergebied.[1]

Rotterdam had met name de concurrentie van Antwerpen te duchten. Antwerpen had hechte banden met het Duitse achterland opgebouwd in de periode dat Nederland en Pruisen met elkaar in conflict waren over de vrije vaart op de Rijn. In Antwerpen was een bloeiende Duitse kolonie, die de relatie met Duitsland met zorg cultiveerde. De banden tussen Duitsland en België werden bovendien versterkt, doordat Duitsland uit politieke overwegingen belang stelde in goede betrekkingen met België.

Hoe dit in de praktijk in elkaar greep, illustreert het onderstaande voorbeeld. Begin jaren tachtig wilde de *Norddeutsche Lloyd* met behulp van rijkssubsidies een lijndienst beginnen op Oost-Azië. De ondernemers in het Rijnland hadden bedongen, dat de schepen van deze lijn ook een haven in de Lage Landen zouden aandoen. Nederlandse havens deden veel moeite om gekozen te worden als tussenhaven voor de schepen van de *Lloyd*. Een Amsterdamse delegatie reisde langs Bremen, Hamburg en Berlijn om de Duitsers ervan te overtuigen, dat Amsterdam ideaal was als tussenhaven.

Maar ook Antwerpen mengde zich in de strijd. Bismarck, die de Belgische koning Leopold II reeds had geholpen bij diens Kongo-onderneming, had via zijn bankier Bleichröder contact met de koning van België. In het voorjaar van 1885 vroeg Leopold Bleichröder of de bankier zijn invloed kon aanwenden, dat de schepen van de *Norddeutsche Lloyd* Antwerpen als tussenstation zouden aandoen. Bleichröder nam daarop contact op met Bismarck. In het najaar van 1885 kon de bankier de Belgische koning toezeggen dat de *Lloyd* Antwerpen zou gebruiken als haven voor de scheepvaartroutes naar Oost-Azië. In november 1885 reisde een Antwerpse delegatie onder leiding van de Duitse koopman Albert de Bary naar Berlijn voor de afrondende gesprekken. Met lede ogen zagen de Nederlandse havens deze lucratieve onderneming naar Antwerpen gaan. De Bary hield aan zijn inspanningen zowel de Leopoldsorde als het agentschap van de *Norddeutsche Lloyd* over.[2]

## 4.5 NEDERLAND EN HET DUITSE PROTECTIONISME.

De periode 1873-1896 is wel omschreven als' *the great depression*'.[3] Maar de term depressie is eigenlijk misleidend, omdat het in feite ging om twee decennia van tragere economische groei onderbroken door korte inzinkingen. In een aantal sectoren, zoals bijvoorbeeld de Europese landbouw, was sprake van een crisis, maar met name voor de industrie gold dat er meer sprake was van de problemen die het gevolg zijn van herstructureringen dan van een daadwerkelijke inzinking. Tijdgenoten ervoeren deze problemen na een periode van snelle groei echter als een heuse crisis en dat leidde met name in Duitsland tot een steeds sterker wordende roep om protectionisme. Rond het midden van de jaren zeventig begon Bismarck deze beweging te steunen. Hij had daarvoor diverse beweegredenen.

---

1 P. Stubmann, p. 78f. H.P.H. Nusteling, p. 216f.
2 F. Fischer, *Krieg der Illusionen*. p. 478-480. H.P.H. Nusteling, p. 353f. J. Woltring (red.), *Bescheiden 1881-1885*, p. 897f. F. Stern, *Gold and Iron*, p. 408. B.C.E. Zwart, *De kamer van koophandel en fabrieken in Amsterdam, 1811-1911* (Amsterdam, 1911), p. 320. *Kamer van Koophandel en fabrieken Rotterdam - 1803-1928*, p. 522-7. Het belang, dat Duitsland hechtte aan een goede relatie met België kan men wellicht ook afleiden uit het feit, dat Duitsland, nadat het in 1879 was overgegaan tot een 'nationale spoorwegpolitiek', de lage transitotarieven van Duitsland naar Antwerpen tot ongeveer de eeuwwisseling liet bestaan. H.P.H. Nusteling, p. 353.
3 R.W.J.M. Bos, p. 22 en 81.

Het Rijk had nijpende financiële problemen en protectionistische tarieven zouden de inkomsten van het Rijk vergroten.[1]

De rijkskanselier had ook politieke motieven en om dat te begrijpen moet de lezer weten dat Bismarck eind jaren zeventig een heel complex aan economische en sociale wetten aan de Rijksdag voorlegde. Met deze wetten kreeg de staat een sturende rol in de economie. Bismarck introduceerde wetgeving, die de Duitse ambachtslieden een zekere bescherming bood tegen de concurrentie van de moderne industrie en voerde sociale wetgeving in voor de arbeiders. Niet alleen met invoerrechten, maar ook met lage spoorwegtarieven kon hij regio's of bedrijfstakken helpen. Subsidies voor scheepvaartlijnen gaven de staat een additioneel instrument om in de economie in te grijpen.

Bismarck had een groot aantal politieke argumenten voor deze sociaal-economische maatregelen. De spoorwegen wilde hij onder meer onder staatscontrole brengen, omdat ze onontbeerlijk waren ten tijde van oorlog. Bismarck wilde sociale wetgeving invoeren om het groeiende proletariaat te beschermen tegen de gevolgen van de industriële revolutie. Steeds weer hield Bismarck de afgevaardigden voor, dat hij daarbij het nationale belang op het oog had. Bismarck had het in dat verband over een '*berechtigten nationalen Egoismus*' en hij schreef dat hij met zijn maatregelen beoogde '*der deutschen Produktion (...) ohne Ausnahme eine etwas günstigeren Stellung zu gewähren, als der ausländischen*'.[2]

In laatste instantie speelden bij Bismarck nog twee politieke motieven een rol. Hij wilde zich ontdoen van zijn liberale bondgenoten en hij zocht een nieuwe machtsbasis in de Rijksdag. De rijkskanselier verwachtte voor zijn interventionistische economische politiek steun te krijgen van een coalitie van belangengroepen, waarvan de kern door *Hochofen und Rittergut* gevormd werd. Die coalitie wilde Bismarck bijeen houden met het verlokkelijke perspectief van overheidssteun. Voor de rijkskanselier was het doorslaggevende motief voor zijn ommezwaai in de economische politiek, dat hij op die manier een grotere controle kreeg over de samenleving. Protectie en staatsinterventie gaven Bismarck machtsmiddelen, doordat hij achter het loket kwam te zitten, dat de gunsten over de Duitse samenleving kon verdelen. De interventionistische staat werd door de rijkskanselier gezien als een middel om meer controle te krijgen op zowel de economische als de politieke ontwikkelingen in Duitsland.

In de zomer van 1879 stemde een meerderheid in de Rijksdag in met de invoering van een stelsel van protectionistische tarieven in Duitsland. In de daaropvolgende jaren werd een reeks maatregelen genomen, die een breuk betekende met de liberale uitgangspunten, die in de jaren zestig en zeventig de Pruisisch-Duitse economische politiek hadden bepaald.

In Pruisen begon Albert Maybach, minister van Publieke Werken, datzelfde jaar met het naasten van de particuliere spoorwegmaatschappijen. Het Pruisische staatsspoorwegnet kreeg in de daaropvolgende jaren gestalte. Tussen 1879 en 1896 -met twee grote onteigeningsoperaties in 1882 en 1884- nam het Pruisische spoorwegbezit toe van 6198 tot 37.400 kilometer. Particulieren bezaten in 1879 13.858 kilometer spoorwegen en in 1896 nog slechts 2980 kilometer, voornamelijk lijnen die van secundair belang waren.[3]

De Pruisische overheid had daardoor de grootste onderneming van Duitsland in bezit en de spoorwegen leverden de Pruisische staat jaarlijks honderden

---

1 K.W. Hardach, *Die Bedeutung wirtschaftlicher Faktoren bei der Wiedereinführung der Eisen- und Getreidezölle in Deutschland 1879* (Berlin, 1967). Verschillende beoordelingen van deze economische ommezwaai bij: F. Stern, *Gold and Iron*, p. 181ff. Th. Nipperdey, *Deutsche Geschichte, 1866-1918/2*, p. 403ff.

2 H. von Poschinger (Hrsg.), *Aktenstücke zur Wirtschaftspolitik des Fürsten Bismarck* (Berlin, 1890), Bd. 1, p. 297-290 en 316.

3 E. Kech, *Geschichte der deutschen Eisenbahnpolitik* (Leipzig, 1911), p. 125-143.

miljoenen marken inkomsten op. De Pruisische volksvertegenwoordiging had een aantal voorwaarden verbonden aan de nationalisatie van de spoorwegen. De belangrijkste was, dat de staat de spoorwegen moest beheren volgens het *gemeinwirthschaftliche* of *gemeinnützliche* principe, wat één van de geschiedschrijvers van de Pruisische spoorwegen als volgt definieert:

> *Das Ziel der Eisenbahnpolitik ist die Nutzbarmachung des Eisenbahnwesens für die Aufgaben der Allgemeinheit gegenüber dem Eigeninteresse der Eisenbahnunternehmung selbst.*[1]

In de praktijk betekende dit, dat de tariefpolitiek dienstbaar werd gemaakt aan de handelspolitiek, in dit geval dus aan het protectionistische stelsel. Er werd een uniform tarievenstelsel gecreëerd, waardoor een einde kwam aan de chaos bij het bepalen van de tarieven. Het vaststellen van tarieven geschiedde door een *ständige Tarifkommission* waarin vertegenwoordigers van allerlei economische belangengroepen zaten. Onder bepaalde voorwaarden kon de minister van Publieke Werken afwijken van de standaardtarieven en zogenaamde *Ausnahmetarife* invoeren, waardoor hij bepaalde goederenstromen kon vergroten, regio's kon helpen of bedrijfstakken kon stimuleren.[2] Van deze mogelijkheid werd uitgebreid gebruik gemaakt, zodat uiteindelijk meer dan de helft van alle getransporteerde goederen tegen *Ausnahmetarife* vervoerd werden.

De ommezwaai van Bismarck in de economische politiek had ook consequenties voor de scheepvaart. Aanvankelijk speelde Bismarck met het idee differentiële rechten in te voeren, waardoor voor goederen die met buitenlandse schepen werden aangevoerd hogere invoerrechten zouden gelden dan voor goederen in Duitse schepen. Dit ambitieuze plan strandde op het verzet van de Rijksdag. De Rijksdag stemde wel in met een subsidieregeling voor overzeese lijndiensten en een verbod voor buitenlandse schepen om te participeren in de kustvaart tussen Duitse havens.

Nederland had in de jaren 1873-1880 nog weinig gemerkt van de stagnatie in de internationale economie. De economisch-historicus Bos wijst op de landbouw, die zich in Nederland al enigszins had gespecialiseerd en daardoor aanvankelijk nauwelijks getroffen werd door crisis.[3] Maar in 1880 begon voor Nederland een periode van karige groei die tot het midden van de jaren negentig zou duren. Het ligt voor de hand een verband te vermoeden met de introductie van protectionistische maatregelen in een aantal omringende landen en natuurlijk in het bijzonder in Duitsland, dat immers de belangrijkste handelspartner van Nederland was. Bij nadere beschouwing blijken de problemen in de Nederlandse economie inderdaad voor een deel veroorzaakt door het toenemende protectionisme.

De economische koerswending van 1879 werd in Nederland zeer nauwlettend en met grote zorg gade geslagen. De Nederlandse industrie was het meest bevreesd voor de gevolgen van het protectionisme en drong vanaf 1879 aan op een onderzoek naar de gevolgen van het protectionisme voor Nederland.[4]

---

1 Geciteerd uit: E. Kech, p. 12. Zie ook p. 27. De econoom List had als eerste de voordelen van een staatsspoorwegsysteem gepropageerd. A. Wagner en G. Schmoller hadden het *gemeinnützliche Prinzip* theoretisch uitgewerkt als mogelijk uitgangspunt voor het beheer van een genationaliseerd spoorwegnet.

2 W.M. von Bissing, *Verkehrspolitik. Eine Einführung* (Berlin, 1956), p. 62f. F. Ulrich, *Staffeltarife und Wasserstrassen* (Berlin, 1894), p. 32f. W. Lotz, *Verkehrsentwicklung*, p. 47-67.

3 R.W.J.M. Bos, p. 65-8, 74f, 83f

4 E. Koechlin, C.C.E. Engelbronner, *Advies uitgebragt ter vergadering vanwege de Kamers van Koophandel en Fabrieken in Noordbrabant en Limburg. Gehouden te Utrecht 10 oktober 1881* ('s Gravenhage, 1881). In de literatuur over de Nederlandse economische ontwikkeling in de negentiende eeuw wordt nagenoeg geen aandacht besteed aan het Duitse protectionisme. De Duitse economisch-historicus E. Baasch noemt het Franse en Amerikaanse protectionisme zeer

Talrijke fabrikanten klaagden, dat ze buitenlandse markten hadden verloren, terwijl ze in Nederland felle concurrentie ondervonden van buitenlandse bedrijven.

In het *Jaarverslag van den Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam* over 1879 stond, dat men verwachtte, dat door de Duitse protectie de Rotterdamse meelfabricage zou wegkwijnen. Ook een loodwitfabriek was door het toenemende protectionisme in problemen geraakt:

> Scherpe concurrentie van vreemden gaat gepaard met zware rechten op het Hollandsche fabrikaat in het buitenland, waardoor dit, hoezeer wegens de qualiteit gezocht, moeilijk in het buitenland is te plaatsen.[1]

De nood steeg zo hoog, dat 23 Kamers van Koophandel en Nijverheid in oktober 1881 een adres richtten aan koning Willem III, waarin werd gepleit voor het invoeren van protectionistische tarieven. In november verklaarde de minister van Buitenlandse Zaken evenwel in de Tweede Kamer dat vrijhandel de basis zou blijven van de Nederlandse handelspolitiek.[2]

Voor de Nederlandse spoorwegen had de Duitse ommezwaai in de economische politiek de nodige consequenties. In het kader van de uniformering van het tariefwezen werden de transitotarieven voor het vervoer tussen de Nederlandse zeehavens en het Duitse achterland, die de Nederlandse spoorwegmaatschappijen waren overeengekomen met Duitse spoorwegmaatschappijen, afgeschaft en vervangen door hogere standaardtarieven. In 1890 werden in Duitsland speciale *Seehafenausnahmetarife* in het leven geroepen, met het oogmerk het transport via de Duitse Noordzeehavens te stimuleren.[3] Naarmate in Duitsland meer goederen werden vervoerd tegen *Ausnahmetarife*, ontstond feitelijk de situatie dat het Nederlandse-Duitse spoorwegverkeer bijzondere tarieven betaalde, namelijk uitzonderlijk hoge tarieven.[4]

Deze maatregelen waren zeer nadelig voor de Nederlandse spoorwegen en mede voor de vele Duitse investeerders, die aandelen hadden in de *Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij*.[5] Weliswaar groeide in de jaren tachtig de hoeveelheid goederen die de Nederlandse spoorwegen vervoerden, maar de opbrengsten slonken dusdanig dat de staat uiteindelijk gedwongen was in te grijpen en het Nederlands spoorwegstelsel te saneren. De *Rhijnspoorwegmaatschappij*, die uitsluitend een lijn van Amsterdam naar Duitsland beheerde, ging op in de beide grote spoorwegmaatschappijen, die niet uitsluitend hun bloei te danken hadden aan het verkeer met Duitsland.[6]

---

schadelijk voor Nederland en vergeet vervolgens het Duitse protectionisme zelfs maar te noemen. In het standaardwerk over de Nederlandse economische geschiedenis van I.J. Brugmans wordt het Duitse protectionisme tweemaal terloops genoemd, zonder dat aandacht wordt besteed aan de vraag of het Duitse protectionisme consequenties had voor de Nederlandse economische ontwikkeling. Ook Nusteling noemt het Duitse protectionisme slechts terloops. E. Baasch, p. 444 en 448. I.J. Brugmans, p. 332f en 375f. H.P.H. Nusteling, p. 311-314

1 *Jaarverslag van den Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam*, 1879, p. 18f. Andere voorbeelden in: *E. Koechlin*, p. 17-19. J.A. de Jonge, p. 54-61. Niet alle Nederlandse industriëlen propageerden protectie. De belangrijke Twentse textielindustrie bleef voor vrijhandel. D. Wanjon, p. 82.

2 *Schulthess europäischer Geschichtskalender* (*SEG*), 1881. De tegenstelling vrijhandel-protectie was niet absoluut. Ook vrijhandelsstaten hieven invoerrechten. In 1903 brachten invoerrechten in Nederland 18,7 miljoen mark op. Dat was minder dan vijf procent van de waarde van de invoer. In Duitsland brachten de invoerrechten dat jaar 558 miljoen mark op. Dat was 19 % van de waarde van de invoer. *StJb*, 1904. *SEG*, 1904. Toen eenmaal was gebleken dat bietsuikerindustrie zeer succesvol kon zijn, mits zij enige protectie kreeg, ging ook Nederland over tot bescherming van zijn bietsuikerraffinage. J.A. de Jonge, p. 39-50.

3 F. Ulrich, *Staffeltarife*, p. 32f. W. Lotz, *Verkehrsentwicklung*, p. 57-65. Lotz noemt katoen als een voorbeeld, waarbij de *Seehafenausnahmetarife* zeer succesvol waren.

4 H.P.H. Nusteling, p. 348-50. E. Baasch, p. 513-515.

5 W. van den Broeke, p. 41.

6 Uit cijfermateriaal dat Nusteling verzameld heeft blijkt dat het goederenvervoer goed was voor ongeveer de helft van de inkomsten van de spoorwegen en dat het goederentransport naar

De Nederlandse havens reageerden geërgerd op de Pruisische spoorwegpolitiek. Deze spoorwegpolitiek leidde volgens de historicus Nusteling tot een kentering in het denken over spoorwegen en waterwegen in Nederland.[1] Vanaf de jaren tachtig zou Nederland zich steeds sterker richten op de verbetering van de binnenvaart. Dat is te illustreren aan de hand van de verkeerspolitiek van Amsterdam. Handel en scheepvaart in Amsterdam drongen na 1878 met nog meer klem aan op een kanaal naar de Rijn: 'en te meer, nu ten gevolge der nieuwe Duitsche spoorwegtarieven het vervoer per spoor zeer bemoeilijkt is'. Zolang er geen goede verbinding met de Rijn was, zouden, aldus de Amsterdamse Kamer van Koophandel in 1879, 'de voordeelen, van het Noordzeekanaal te plukken, weinige zijn'.[2]

Van alle maatregelen die de protectionisten in Duitsland overwogen, vreesde Nederland nog het meest de invoer van differentiële rechten voor het scheepvaartverkeer. Dat zou immers betekenen, dat op goederen die via buitenlandse havens of met buitenlandse schepen in Duitsland binnenkwamen hogere invoerrechten zouden moeten worden betaald en dat zou een directe bedreiging zijn voor de Nederlandse scheepvaart en de Nederlandse doorvoerhandel.

De Nederlandse gezant schreef, dat hij vermoedde, dat Bismarck de voorstellen voor de invoering van differentiële rechten gebruikte om de Duitse Hanzesteden, die geen deel uitmaakten van de Duitse Tolunie, te dwingen toe te treden tot de Duitse Tolunie.[3] Dat nam niet weg, dat Rochussen de plannen zo verontrustend vond, dat hij de Nederlandse regering adviseerde zich alvast te bezinnen op tegenmaatregelen. Daarbij dacht hij aan maatregelen tegen de Duitse scheepvaart en handel in Indië.

Eind mei 1879 kon Rochussen Den Haag opgelucht berichten dat de Duitse scheepvaart niet bevoordeeld zou worden door differentiële rechten.[4] De maatregelen voor de bescherming van de Duitse scheepvaart bleven beperkt tot subsidies voor scheepvaartlijnen en het uitsluiten van buitenlandse schepen uit de kustvaart tussen Duitse havens. Tegen deze laatste maatregel protesteerde de Nederlandse regering en dat had na enige tijd resultaat. In juli 1886 werd het Nederlandse kustvaarders weer toegestaan goederen te vervoeren tussen de Duitse zeehavens.[5]

Er was in Nederland geen waardering voor de economisch-politieke ommezwaai in Duitsland. Politici, handelaren en economen in Nederland reageerden echter met veel meer gelatenheid op de veranderingen dan men zou verwachten. Daarbij speelde ongetwijfeld mee, dat Nederland inmiddels geleerd had, dat het geen invloed had op de politieke besluitvorming in Berlijn en dus gedwongen was de ontwikkelingen gelaten af te wachten, maar er was ook de verwachting, dat de

---

Duitsland bijna de helft uitmaakte van het totale goederenvervoer. Dat maakt het belang van het vervoer naar Duitsland duidelijk. Maar Nusteling wijst erop dat de Duitse spoorwegpolitiek slechts een van de problemen was, die de Nederlandse spoorwegen in de jaren tachtig plaagden. H.P.H. Nusteling, p. 356f.

1 *Kamer van Koophandel en fabrieken te Rotterdam - 1803-1928*, p. 474. H.P.H. Nusteling, p. 351f.

2 *Verslag over den toestand van Handel, Scheepvaart en Nijverheid te Amsterdam*, 1878, p. 8. Ibidem, 1879, p. 7f.

3 J. Woltring (red.), *Bescheiden 1874-1880*, p. 635-7. Later historisch onderzoek bevestigde de inschatting van Rochussen. Th. Hansen, *Hamburg und die zollpolitische Entwicklung Deutschlands im 19. Jahrhundert* (Hamburg, 1913), p. 123ff. E. Wiskemann, *Hamburg und die Welthandelspolitik* (Hamburg, 1929), p. 210. Rochussen maakte ook melding van geruchten, dat de plannen voor de invoering van differntiële rechten bedoeld zouden zijn om Nederland en België in de Duitse Tolunie te dwingen. Dat achtte hij zeer onwaarschijnlijk, maar hij vond het zijn plicht zijn regering te attenderen op deze geruchten.

4 J. Woltring (red.), *Bescheiden 1874-1880*, p. 646f.

5 J. Woltring (red.), *Bescheiden 1881-1885*, p. 155-7, 174f en 543f. *BA-Koblenz* R 42f, 1992, Jagow an Müller, 18. März 1914.

gevolgen van de sociaal-economische ommezwaai voor Nederland per saldo niet desastreus zouden zijn.

De invoerrechten van 1879 bleven gematigd. Bismarck wilde van Duitsland geen *geschlossener Handelsstaat* maken.[1] Het protectionisme van 1879 was een compromis tussen de belangen van de verschillende producenten en de Duitse overheid. Om de steun van de Rijksdag te krijgen had de regering een groot aantal produkten met invoerrechten belast. De regering motiveerde deze *Solidarzoll*, met de redenering, dat zo veel mogelijk producenten voordeel moesten hebben van de protectie. De invoerrechten moesten ook de staatskas spekken en veel invoerrechten waren zelfs uitsluitend bedoeld als *Finanzzölle*. In de tariefhervorming van 1879 werden bijvoorbeeld invoerrechten op koffie en petroleum voorgesteld.

Vanuit een economisch oogpunt school in het compromiskarakter de zwakte van de nieuwe economische politiek van het keizerrijk. Een breed scala aan protectionistische tarieven gaat steeds meer werken als een vorm van belasting, die wordt verdisconteerd in prijzen en lonen.[2] *Finanzzölle* werken zelfs uitsluitend prijsverhogend. Onder economen in Nederland werd dat onderkend. In 1879 schreef *De Economist*, dat het de facto niet om bescherming van de inheemse produktie ging, maar om een belasting, die Duitsland zelf nog het meest zou schaden.[3]

Ook de Nederlandse minister van Buitenlandse Zaken, Van Lynden van Sandenburg beoordeelde de situatie niet al te pessimistisch. Aan het eind van 1879, toen de veranderingen waren geïntroduceerd en de eerste kruitdampen begonnen op te trekken, schreef Van Lynden van Sandenburg aan de gezant in Berlijn:

> Door ons tractaat (december 1851, A.B.) met Duitschland toch zijn wij in vergelijking van andere mogendheden tegenover dat rijk in geen ongunstige toestand.[4]

Van Lynden van Sandenburg baseerde dit optimisme op het feit, dat Nederland als meestbegunstigde ten opzichte van andere handelspartners van Duitsland niet werd benadeeld. Nederland werd slechts benadeeld ten opzichte van producenten in Duitsland. Duitsland had bovendien geen belangrijke koloniën, die het een voorkeursbehandeling kon geven boven Nederlands-Indië, zodat Nederland ook op dit punt niet gedupeerd werd.[5]

---

1 J.G. Fichte, *Der geschlossne Handelsstaat* (Wien, 1801). Het geschrift is in meer dan één opzicht verhelderend. In de inleiding schetst de auteur een tegenstelling tussen de wenselijke *Vernunftstaat* en de bestaande *wirkliche Staat*. Die bestaande staat kan men niet vernietigen '*ohne die Menschen zu zerstreuen, zu verwildern und so seinen wahren Zweck, einen Vernunftstaat aus ihnen aufzubauen, aufzuheben*.' Er bestaat dus geen andere mogelijkheid dan het hervormen van de *wirkliche Staat* richting *Vernunftstaat* en dat is de opgave van de politiek. De verhandelingen over de noodzaak van een overheid (rechteloosheid = onvrijheid) en een door de overheid gecontroleerde statische utopie, werden ook door Fichte zelf als gedachtenconstructies beschouwd. Desondanks zal zelden een auteur in minder regels een zo groot deel van de Duitse problematiek in de 19e en 20e eeuw hebben gevangen. Barkin noemt dit *the conservative persuasion* en wijdt er een uiterst informatief hoofdstuk aan. K.D. Barkin, *The controversy over German industrialisation* (Chicago, 1970), p. 131-185.

2 In 1891 kostte 1000 kg rogge in Amsterdam 170 mark, in Berlijn 211 mark. Tarwe kostte in Amsterdam 169 mark en in Berlijn 224 mark. Duitsland hief 50 mark invoerrechten op 1000 kg rogge of tarwe. Barkin, p. 45. Over de werking van protectionistische tarieven zie ook: *Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. 8*. p. 1157-1175. In Nederland waren de prijzen en lonen rond 1890 lager dan in Duitsland. De oorzaak moest volgens veel economen gezocht worden in het Duitse protectionisme. Zie bijv.: H. de Réus, G.S. Endt, *Die Handelspolitik der Niederlande in den letzten Jahrzehnten*. In: *Die Handelspolitik der wichtigeren Kulturstaaten in den letzten Jahrzehnten* (Leipzig, 1892), p 241-271, aldaar p. 253.

3 *De Economist* (1879), p. 212-216: 'Een woord over de Duitsche protectieplannen'.

4 J. Woltring (red.), *Bescheiden 1874-1880*, p. 762f.

5 Nederland voerde vanaf de jaren zeventig een liberale economische politiek in Nederlands-Indië en gezien het handels- en scheepvaartverdrag van 1851 kwamen ook Duitsland de voordelen van deze politiek ten goede. Voor de Nederlandse politiek stond vast, dat dit een sterke

Zo mogelijk nog opvallender waren de reacties in de havenstad Rotterdam. De handel met Duitsland was de kurk waarop de stad dreef en desondanks werd in de jaarverslagen van de Kamer van Koophandel in Rotterdam weinig aandacht besteed aan de invoering van het protectionisme in Duitsland en uit niets bleek, dat Rotterdam negatieve consequenties vreesde. In 1879 maakten de Rotterdammers zich druk om de ondergang van de *Afrikaansche Handelsvereeniging* en de vlucht van de oprichter Lodewijk Pincoffs; verder werd het jaar 1879 getypeerd als niet ongunstig. Het optimisme domineerde ook in de volgende jaren. In 1880 had het Jaarverslag veel aandacht voor de *Nieuwe Waterweg*, die van 'onberekenbaar groot nut (..) voor Rotterdam en voor geheel Nederland' was en in 1881 constateerde de Kamer van Koophandel dat Rotterdam, 'door zijne gunstige ligging voor dit hoofdartikel (graan, A.B.) meer en meer de voordeligste invoerhaven van Europa' was.[1]

Er waren diverse redenen waarom vooral de Rotterdamse handel, de invoer van protectionisme in Duitsland gelaten kon afwachten. Allereerst waren de toekomstperspectieven voor de handel met het Roergebied, het belangrijkste achterland van Rotterdam en de industriële kern van Duitsland, uitstekend. Het Roergebied had groeiende hoeveelheden buitenlandse produkten nodig: erts, hout, graan en talloze consumptiegoederen. Voor de afzet van de eveneens groeiende hoeveelheden steenkolen en industriële produkten had het industriegebied goedkope transportwegen nodig.

In de tweede plaats begon in de jaren zeventig de binnenvaart terrein terug te winnen op de spoorwegen. Dit fenomeen deed zich voor in heel Europa en kwam ook de Rijnvaart ten goede.[2] Rond 1820 werd jaarlijks ongeveer 80.000 ton goederen over de Rijn tussen Pruisen en Nederland vervoerd. In 1840 werd ongeveer 400.000 ton over de Rijn getransporteerd. In 1868 werd via de Rijn 1,9 miljoen ton goederen tussen Duitse Tolunie en Nederland verhandeld, in 1888 was dat toegenomen tot 5,4 miljoen ton.[3] Deze ontwikkeling begunstigde Rotterdam, dat gelegen was aan de monding van de belangrijkste waterweg in Europa, de Rijn. Er werden in Nederland grote bedragen geïnvesteerd in de verbetering van de waterwegen naar Duitsland. De Nieuwe Waterweg had 41 miljoen gulden (ongeveer 70 miljoen mark) gekost. Weliswaar had de rivier zijn monopoliepositie verloren, maar in de concurrentiestrijd met de spoorwegen bleek de rivier weer in staat een belangrijk deel van het transport naar zich toe te trekken. Als verkeersweg was de Rijn zo succesvol, dat Antwerpen een groeiend deel van zijn handel met Duitsland via de Rijn verscheepte.

De nauwe vervlechting tussen Rotterdam en het Roergebied werd niet ongedaan gemaakt door de handelspolitieke maatregelen van 1879. De voor Rotterdam uiterst belangrijke vrijheid in het Rijnverkeer, vastgelegd in het handels- en scheepvaartverdrag van 1851 en het Verdrag van Mannheim uit 1868, bleef bestaan. De maatregelen op het gebied van de spoorwegtarieven, met name de *Seehafenausnahmetarife*, waren nadelig voor buitenlandse havens, maar zij troffen de typische spoorweghavens als Amsterdam, Le Havre en -na 1900- Antwerpen sterker dan Rotterdam. Het is zelfs goed mogelijk, dat Rotterdam per

---

troef was bij een eventuele handelspolitieke confrontatie met Duitsland. Zie bijvoorbeeld J. Woltring (red.), *Bescheiden 1881-1885*, p. 15.

1 *Jaarverslag van den Kamer van Koophandel en fabrieken te Rotterdam*, 1879, p. 1. Ibidem, 1880, p. 2 en 1881, p. 1.

2 W. Lotz, *Verkehrsentwicklung*, p. 88ff. F. Ulrich, *Staffeltarife*, p. 61. De binnenvaart slaagde er tussen 1875 en 1885 in haar aandeel in het binnenlands vervoer in Duitsland te vergroten van 21 tot 23%. De consequenties voor de Rijn en Rotterdam bij: P. Stubmann, p. 56-7. In 1873 werd 2,65 miljoen ton goederen via de Rijn over de Duits-Nederlandse grens vervoerd tegen 1,25 miljoen ton per spoorbaan. In 1888 waren die cijfers respectievelijk 5,4 en 3,8 miljoen ton. Het verkeer over zee (0,35 miljoen ton) en via landwegen (0,15 miljoen ton) viel in vergelijking met binnenscheepvaart en spoorwegen in het niet.

3 J.F.E. Bläsing, p. 170. H.P.H. Nusteling, p. 273f. P. Stubmann, p. 56f.

saldo baat had bij een politiek die een aantal naaste concurrenten gevoelig benadeelde.

In de praktijk bleek de nieuwe economische politiek van Duitsland zelfs enkele substantiële voordelen voor de Nederlandse handel te hebben. Aangezien ook voor de kleinere Duitse staten de spoorwegsystemen onontbeerlijke bronnen van inkomsten waren, was deze staten er veel aan gelegen om het spoorverkeer te stimuleren. Baden bood bijvoorbeeld lage tarieven voor goederen, die in de Rijnhaven Mannheim werden overgeladen op de spoorwegen van Baden. Het gevolg was een bloeiend scheepsverkeer tussen Nederlandse zeehavens en Mannheim. Mannheim groeide, na Duisburg, uit tot de tweede Rijnhaven van Duitsland.[1] Baden doorkruiste daarmee de Pruisische spoorwegpolitiek, die erop gericht was het vervoer zoveel mogelijk over de Duitse zeehavens te leiden. Aangezien de *Ausnahmetarife* de handelspolitiek van de regering niet mochten doorkruisen konden Duitse zeehavens en spoorwegen geen voordelig tarief voor graanimport aanbieden. Dat was een belangrijke reden, waarom Rotterdam en Antwerpen zich konden ontwikkelen tot de belangrijkste graanhavens van het Europese continent en Duisburg en Mannheim de belangrijkste graanhavens van Duitsland werden.[2]

De Nederlandse industrie had aan het begin van de jaren tachtig de meest sombere geluiden laten horen. Vertegenwoordigers van de nijverheid voorspelden de ondergang van de industrie en binnenskamers wenste menigeen 'dat Nederland in het Duitsche Tolverbond wierd opgenomen. (...) Het een en het ander is zeker in strijd met het gevoel van nationaliteit, -maar wij moeten leven en wij willen arbeiden.'[3] In 1887 kwamen industriëlen bijeen op een groot congres in Utrecht, waarbij de roep om retorsie zeer sterk was.

De industrie ontwikkelde zich in Nederland later en minder snel dan in de buurlanden van Nederland. In 1910 werkte 1/3 van de beroepsbevolking in de industrie tegen ongeveer de helft in Duitsland, België en Groot-Brittannië.[4] Dat was niet het gevolg van het protectionisme van enkele buurlanden. Ook voor 1880 was de industrie weinig ontwikkeld geweest in vergelijking met de buurlanden. Het ontbrak Nederland aan grondstoffen en een grote binnenlandse markt.

Bovendien ontwikkelde de Nederlandse industrie zich na 1880 op een aantal terreinen beter dan aanvankelijk was gevreesd. De Rotterdamse Kamer van Koophandel kon in 1885 tevreden concluderen, dat Nederland door de vrijhandel in staat was goedkoper te produceren, waardoor 'vergeleken met andere landen (..) de toestand van ons fabriekswezen nog niet zoo slecht' was.[5]

Zelfs in de export naar het protectionistische Duitsland konden beperkte successen worden gemeld. In december 1891 schreef de directie van de Duitse scheepswerf *Schaubach & Gramer*, die zich toelegde op de bouw van binnenschepen, aan de rijkskanselier, dat de Duitse scheepsbouw dringend behoefte had aan protectie tegen de import van binnenschepen vanuit Nederland.[6] Nederlandse werven hadden volgens *Schaubach & Gramer* een groot aantal voordelen. De directie noemde onder meer de goedkopere grondstoffen (Belgische en Engelse

---

1 H.P.H. Nusteling, p. 362f.
2 F. Ulrich, *Staffeltarife*. p. 46. Zie bijvoorbeeld ook de klachten die de autoriteiten in Emden hierover uitten. In: A. Krziza, *Emden und der Dortmund-Emskanal unter besonderer Berücksichtigung ihrer Bedeutung für Import und Export im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet*, (Jena, 1912), p. 58.
3 E. Koechlin, p. 25. J.A. de Jonge, p. 320-329. De Jonge behandelt de vraag of Nederland baat zou hebben gehad bij protectionisme. Hij komt tot de conclusie, dat dit niet het geval zou zijn geweest. Mijn vraag is een iets andere: heeft het Duitse protectionisme de ontwikkeling van de Nederlandse industrialisatie beïnvloed?
4 J.A. de Jonge, p. 237.
5 *Jaarverslag van den Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam*, 1885, p. 10f.
6 *BA-Koblenz* R2, 1654, Bitte der Firma Schaubach & Gramer an das Reichskanzleramt, 19. Dezember 1891. J.A. de Jonge, p. 147f en 153-155.

staalplaten), de lagere lonen en minder sociale voorzieningen, die de Nederlandse werkgevers betaalden en tenslotte de kredietfaciliteiten van de Nederlandse overheid, die Nederland volgens de directie van de Duitse scheepswerf zelfs aan Duitse reders verstrekte, zodat deze hun opdrachten aan de Nederlandse werven gaven. De historicus J.A. de Jonge voegt daaraan toe, dat ook de dumping van de Duitse zware industrie de Nederlandse scheepsbouw aan goedkope materialen heeft geholpen.[1] De scheepswerven op de Zuidhollandse eilanden bouwden het overgrote deel van de binnenvloot voor de Rijnvaart. Deze bloeiende bedrijfstak met vijfduizend arbeidsplaatsen dankte zijn positie niet in de laatste plaats aan het protectionisme in Duitsland.

Het protectionisme, dat na 1880 in Europa om zich heen greep, heeft de ontwikkeling van de Nederlandse industrie op twee manieren beïnvloed. Enerzijds remde het de ontwikkeling van veel industrietakken en beperkte het veel bedrijven tot de kleine Nederlandse markt, die voor de buitenlandse concurrentie makkelijk toegankelijk was. Anderzijds stimuleerde het echter een specialisatie in die sectoren, waar de lage invoerrechten, de lage lonen en de centrale handelsfunctie export mogelijk maakte. Die trend zou zich na 1890 versterkt doorzetten. Of de specialisatie per saldo het verlies aan afzet, veroorzaakt door het protectionisme, goedmaakte, kan onmogelijk worden beoordeeld. Het is eveneens onmogelijk om te beoordelen of een Nederlandse protectionistische politiek in een sterkere groei van de Nederlandse industrie zou hebben geresulteerd.

## 4.6 POLITIEK EN WETENSCHAP EN DE VERANDERENDE PERCEPTIE OP DE ECONOMISCHE BETREKKINGEN TUSSEN DUITSLAND EN NEDERLAND.

Een deel van de Duitse burgerij, kort daarvoor nog grotendeels de liberale economische uitgangspunten toegedaan, schaarde zich na 1879 achter dit met veel nationalistische argumenten geïntroduceerde protectionisme. Dat kan geen verbazing wekken: er was een economische crisis en de economische maatregelen van Bismarck waren bijvoorbeeld voor veel fabrikanten een uitkomst.

Verbazingwekkender is dat de meerderheid van de Duitse economen de politiek van Bismarck steunde.[2] De nieuwe economische politiek had, op het moment dat zij geïntroduceerd werd, nog geen economische theorie die haar onderbouwde, maar in dezelfde jaren zien we in de economische wetenschap wat wel genoemd wordt een 'wisseling van paradigma'. Daarbij is niet geheel duidelijk of de politiek van Bismarck deze paradigmawisseling mede tot stand bracht, maar het ligt voor de hand een verband te vermoeden.[3]

---

1 De protectionistische beweging in Duitsland was eind 1873 begonnen door de zware industrie. Deze industrietak had in de voorafgaande jaren enorme bedragen geïnvesteerd en zag deze bedreigd door de ineenstorting van de staalmarkt. De alternatieven waren verliesgevend produceren of de dure fabrieken sluiten. Een prijskartel kon bij vrijhandel niet functioneren, omdat buitenlandse staalproducenten dan hun produkten in Duitsland konden afzetten. Protectie in combinatie met een prijskartel was de oplossing die de staalindustrie koos. De afzet op de binnenlandse markt was dan weer winstgevend en de overtollige produktie kon men in het buitenland dumpen. Nederland had geen exportgerichte zware industrie zoals België of Groot-Brittannië en het land werd daardoor in bepaalde opzichten minder getroffen door de strategie van de Duitse industrie. Met name de Britse industrie kreeg zware concurrentie te verduren. Om de concurrentie enigszins te weren werd in 1887 besloten op alle produkten het land van herkomst aan te geven. Dat leidde tot het fameuze *Made in Germany*. W. Lotz, *Die Ideen der deutschen Handelspolitik von 1860 bis 1891*. In: *Schriften des Vereins für Sozialpolitik*: Bd. 50 (Leipzig, 1892), p. 130-136. P.M. Kennedy, *Antagonism*, p. 56.

2 D. Lindenlaub, *Richtungkämpfe im Verein für Sozialpolitik* (Wiesbaden, 1967), 2 Bde. D. Krüger, *Nationalökonomen im wilhelmischen Deutschland* (Göttingen, 1983).

3 Met uitzondering van Lindenlaub zijn de auteurs, die ik raadpleegde van mening dat de economische wetenschap in Duitsland in deze jaren de praktijk volgde. Volgens Pentmann was de staat de initiatiefnemer, de belangengroepen en de nationalistische geest van de tijd de dragers

Tot de jaren zeventig hanteerden Duitse economen tamelijk filosofische uitgangspunten. Inhoudelijk domineerde de *laissez-faire* doctrine.[1] Maar een in omvang groeiende groep economen had kritiek op de *laissez faire* doctrine. Onder leiding van Wilhelm Roscher, Gustav Schmoller en Adolph Wagner pleitte zij voor een meer toegepaste economie, die met historische en empirische methoden probeerde de economische werkelijkheid te doorgronden. Deze nieuwe aanpak zou bekend worden onder de naam *Historische School* en in Nederland zouden de economen spreken van de *Duitse School*.

Eén van de belangrijkste drijfveren voor deze economen was het streven oplossingen te vinden voor de sociale problematiek en daaraan dankten deze economen hun geuzennaam *Kathedersozialisten*. Hun *Verein für Sozialpolitik* (1872-3) ageerde voor een sociale politiek en dat vereiste interventie van de overheid in de economie.

In 1879 slaagde Gustav Schmoller erin de *Verein für Sozialpolitik* achter het protectionisme van Bismarck te doen scharen.[2] Dat geschiedde voor een deel uit tactische overwegingen. De nieuwe economische politiek van Bismarck ruimde een belangrijke hindernis voor een sociale politiek uit de weg, namelijk het taboe op staatsinterventie in de economie.

Maar het betekende ook een politieke omwenteling. De Duitse economen wisselden na 1879, in overgrote meerderheid, hun liberale overtuigingen in voor een neomercantilistisch nationalisme, waarbij de rol van de staat centraal kwam te staan. De *Historische School* domineerde na korte tijd de Duitse universiteiten en de vereenzelviging met het nationalisme ging zover dat economie in Duitsland gaandeweg synoniem werd met *Nationalökonomie*. In 1890 noemde de vooraanstaande Nederlandse econoom N.G. Pierson de kathedersocialisten een belangrijke school, die in Duitsland 'in academische kring weinig tegenstanders heeft'.[3] De Nederlandse gezant Van Tets van Goudriaan schreef januari 1895 dat er vanaf de tweede helft van de jaren tachtig in Duitsland geen vrijhandelspartij van betekenis meer was. De wijsheid van het protectionisme werd niet meer ter discussie gesteld; er werd nog slechts gestreden over de invulling van de protectionistische politiek.[4]

Weliswaar begon er rond de eeuwwisseling weer een herbezinning op de theoretische fundamenten van de economische wetenschap, maar de vereenzelviging met het nationale belang bleef een kenmerk van de economische wetenschap in Duitsland. Max Weber formuleerde dat, zoals zo vaak, het meest rigoureus. In zijn inaugurele rede uit 1895 stelde hij:

> *Die Machtsinteressen der Nation sind (...) die letzten und entscheidenden Interessen, in deren Dienst ihre Wirtschaftspolitik sich zu stellen hat; die Wissenschaft von der Volkswirtschaftspolitik ist eine politische*

---

van deze ontwikkeling. Lindenlaub wijst erop dat Schmoller zich al in de loop van de jaren zeventig verwijderde van het vrijhandelsstandpunt. Zie behalve de in de vorige noot genoemde werken: *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*, Bd. 8, p. 786-856. Trefwoord: *Volkswirtschaft*. Het artikel is met name interessant, omdat het nog gedeeltelijk is geschreven in de traditie van de *Historische Schule*. J. Pentmann, p. 54-58. W. Lotz, *Ideen*, p. 118ff.

1 D. Lindenlaub, Bd. 1, p. 2f.

2 D. Lindenlaub, p. 45.

3 *De Economist* (1890), p. 615-621. Pierson had overigens slechts gedeeltelijk gelijk. De verschillen van mening bleven bestaan, maar werden uitgevochten binnen de *Verein für Sozialpolitik*. Er was een liberale en een conservatieve vleugel. De meest prominente conservatieve economen waren Adolf Wagner, Karl Oldenberg en Max Sering. Zij werden fel bestreden door economen met een meer liberaal stempel als Lujo Brentano en Walther Lotz. Maar ook de liberale economen waren gefixeerd op de politieke aspecten van de economische politiek. Karl Helfferich en Max Weber zijn daarvan goede voorbeelden. De verstrengeling tussen politiek en economie uitte zich onder meer door de nauwe persoonlijke contacten tussen politici als Von Miquel en Bülow met economen als Schmoller en Wagner. H. Herzfeld, Bd. 2, p. 428f. K.D. Barkin, p. 128 en 220. K.W. Hardach, p. 140-2. F. Stern, *Gold and Iron*, p. 184-6.

4 J. Woltring (red.), *Bescheiden betreffende de buitenlandse politiek van Nederland, 1895-1898 (Rijksgeschiedkundige publikatiën 138)* (Den Haag, 1972), p. 16.

*Wissenschaft. Sie ist eine Dienerin (...) der dauernden machtpolitischen Interessen der Nation.*[1]

Weber stelde daarbij de belangen van de natie tegenover die van de heersende conservatieve klasse, maar voor veel economen was nationaal belang synoniem met de belangen van de conservatieve creatie van Bismarck. De Duitse economische wetenschap raakte nauw verstrengeld met de politiek en veel economen bezweken voor de verleiding de theoretische bagage te beperken tot de postulaten die de regeringen van het Duitse keizerrijk hanteerden.

Schmoller wilde, zoals hij dat zelf uitdrukte, '*in den Traditionen des deutschen monarchistischen Beamtenstaates bleiben*'.[2] Adolph Wagner verdedigde de staatsinterventie als het logische vervolg op 1871: de verdere voltooiing van de nationale staat. Wagner ging daarbij zover dat hij in 1871 schreef dat ontwapening en vrijhandel slechts zouden leiden tot ondermijning van de recent gewonnen eenheid.[3] De vooraanstaande rol die economen speelden bij de propaganda voor de bouw van een Duitse vloot na 1897 is in veel opzichten het hoogtepunt van deze samenwerking tussen economische wetenschap en de regeringen van het keizerrijk.

Pierson noemde de theoretische bagage van de Duitse school buitengewoon schraal.[4] Deductie was vervangen door een overdaad aan inductie; 'haar verneemende waant men de feiten zelven te hooren spreeken' en is men minder op zijn hoede voor de verborgen vooronderstellingen. Het liberale uitgangspunt, dat de vooruitgang van individuen uiteindelijk de gemeenschap ten goede kwam, werd vervangen door een mengeling van nationalistisch gemeenschapsdenken en conservatieve ideeën, over de noodzaak van ordening en gezag. De econoom Max Sering vatte dat februari 1900 samen door te beweren, dat '*ein bestimmtes System von Handels- und Machtpolitischen Beziehungen (...) die Voraussetzung*' was voor economische ontwikkeling.[5]

Aan de hand van een aantal voorbeelden wil ik proberen aan te tonen, dat het primaat van het nationalisme in het economische denken zijn weerslag had op de interpretatie van de economische relatie tussen Duitsland en Nederland. De economische relatie tussen Duitsland en Nederland werd vanaf de jaren zeventig sterker vanuit neomercantilistische en nationalistische gezichtspunten beoordeeld. Daarbij richtte de aandacht zich op de relatie tussen Rotterdam en het Duitse achterland.

Zoals aan het begin van dit hoofdstuk is uiteengezet, hadden de bewoners van het achterland in de eerste helft van de negentiende eeuw geageerd tegen het misbruik dat Nederland maakte van zijn geografische positie. Deze politiek werd overgenomen door de Pruisische overheid. De politieke druk op Nederland was erop gericht Nederland te dwingen een liberale handels- en verkeerspolitiek te voeren, zodat de Duitse economie zich vrij kon ontplooien. Die politiek was een volledig succes. Het verkeer op de Rijn werd geliberaliseerd en het vrije verkeer op de Rijn leverde een belangrijke bijdrage aan de economische bloei van het Rijnland en Westfalen.

Vanaf de jaren tachtig groeide de ontevredenheid over de gevolgen van deze politiek. Het feit dat Rotterdam bloeide door de liberale handels- en verkeerspolitiek van het Duitse Rijk stak veel Duitse politici en economen.

---

1 M. Weber, *Gesammelte politische Schriften* (Tübingen, 1971), p. 14.
2 Geciteerd uit: L. Brentano, p. 99.
3 J. Pentmann, p. 53f. K.D. Barkin, p. 139f.
4 *De Economist* (1890), p. 615-621.
5 M. Sering, *Die Handespolitik der Groszstaaten und die Kriegsflotte*. In: G. Schmoller u.A. (Hrsg.), *Handels- und Machtpolitik* (Stuttgart, 1900), Bd. 2, p. 3-44, aldaar p. 6.

In de protectionistische agitatie rond 1880 werd dat standpunt verwoord door Mosle, afgevaardigde voor Bremen in de Rijksdag (*Nationalliberale Partei*) en een zeer strijdbaar protectionist. In woord en geschrift pleitte Mosle voor de invoering van differentiële rechten, die de Duitse scheepvaart moesten beschermen.[1] Het was Mosle een doorn in het oog dat Duitsland voor zijn overzeese handel afhankelijk was van buitenlandse havens. Volgens de afgevaardigde leed de Duitse economie daardoor een jaarlijkse schade van 50 miljoen mark: '*an das Ausland verschwendet und weggeworfen*'. Volgens Mosle hadden alle handelsstaten met vormen van protectionisme hun welvaart opgebouwd: Groot-Brittannië met de *Navigation Act* van 1651 en Nederland door middel van het monopoliseren van de handel met zijn koloniën. In de huidige situatie verdienden Nederland en België, aldus Mosle, op gemakkelijke wijze geld ten koste van Duitsland. De Nederlanders behandelden de Rijn '*Merkantil, wie eine holländische Domäne*' en reserveerden de Indische koloniën uitsluitend voor hun eigen nijverheid. Het beeld dat Mosle schetste was bruikbaar voor zijn campagne, maar rond 1880 inmiddels in strijd met de feiten. De denkbeelden van Mosle werden fel bestreden door Theodor Barth in de *Weser-Zeitung*. Barth, secretaris van de Kamer van Koophandel van Bremen, was eveneens afgevaardigde voor Bremen in de Rijksdag en lid van de linksliberale partij.

Men kan Bismarck niet verwijten dat hij een protectionist van het kaliber Mosle was. Maar wanneer Bismarck termen als *berechtigte nationale Egoismus* bezigde, toonde hij zich bereid, de sentimenten die Mosle dreven te exploiteren. Mosle en Bismarck werden gescheiden door intelligentie en utiliteitsoverwegingen; de liberaal Barth en Bismarck werden gescheiden door een zeer brede principiële kloof. De rijkskanselier typeerde de liberale uitgangspunten voor het economisch verkeer als *Freihandelskrankheit* en hoever hij daarvan afstond bewees hij wel, toen hij eind 1879 overwoog '*die Freiheit der Durchfuhr, soweit letztere die Wirkung einer Konkurrenz gegen gleichartige deutsche Waren hervorbringt, gesetzlich aufzuheben*'.[2]

Nederlandse diplomaten registreerden de hardere stemming al vroeg in hun rapportage naar Den Haag. In een rapport van Rochussen uit februari 1881 staat onder meer:

> (...) in die mate verbreidt zich hier zeker gevoel, dat wij het zijn, die Duitschland in den weg liggen. Met scheele oogen ziet men ons dan aan den zeeoever en den mond van Duitschlands grootsten stroom gevestigd en, zelf zoo ijverig in den weer om den kring zijner belangen uit te breiden, schijnt men ons den wil om te behouden en te verdedigen wat wij regtmatig bezitten als grief aan te rekenen.[3]

Rochussen vervolgde, dat Duitsland zich niet zou laten hinderen door het handelsverdrag van december 1851 als het daadwerkelijk voordeel zag in een systeem van differentiële rechten voor zijn scheepvaart. Duitsland zou dan niet aarzelen het handelsverdrag op te zeggen. De protectionistische richting borg, aldus Rochussen, zelfs gevaren in zich voor onze onafhankelijkheid.

In de tweede helft van de jaren tachtig kwam de politieke relatie tussen Duitsland en Nederland weer in rustiger vaarwater, maar zij had een verandering ondergaan. Door de staatsbemoeienis met de economische ontwikkeling werd een nieuwe dimensie toegevoegd aan de politieke relatie. De economische contacten werden, meer dan vroeger, beïnvloed door politieke beslissingen.

---

1 A. Beaujon, *De 'surtaxe d'entrepot' in Duitschland*. In: *De Economist* (1881), p. 23-44.
2 H. von Poschinger, p. 288 en 316f.
3 J. Woltring (red.), *Bescheiden 1881-1885*, p. 14f. Zie voor de gespannen politieke situatie door de economische koerswending ook: p. 155, 235, 241 en 246.

De historicus Kennedy concludeert dat het Duits-Britse handelsklimaat mede door het Duitse protectionisme in de jaren tachtig killer was geworden dan in de jaren zestig, alhoewel er nog niet sprake was van een vijandig klimaat. Daarvoor waren de economieën veel te sterk complementair. Dezelfde conclusie geldt ook voor de Duits-Nederlandse economische relatie, met dit verschil dat Nederland als kleine, economisch nauw met Duitsland verbonden mogendheid nog sterker afhankelijk was van de handelspolitieke ontwikkelingen in Duitsland. De toegenomen overheidsbemoeienis, de economische vervlechting tussen beide landen en een handelspolitiek, die verdedigd werd met termen als *berechtigter nationaler Egoismus*, zorgden voor een sluimerende irritatie tussen Duitsland en Nederland.[1]

In de economische literatuur werd eveneens geregeld aandacht geschonken aan de economische relatie tussen Rotterdam en het achterland.[2] R. van der Borght publiceerde in 1892 een met zeer veel gegevens doorspekte verhandeling over de economische mogelijkheden van Rijnsteden. Deze studie werd verricht in opdracht van de Kamer van Koophandel van Keulen. De auteur vatte de geschiedenis van de Duits-Nederlandse handel als volgt samen:

> *Betrachtet man die Schwierigkeiten, die Holland lange Zeit hindurch der freien Entwicklung des Rheinverkehrs entgegengestellt hat, so könnte man wohl zu der Ansicht kommen, dass Holland den Besitz der Rheinmündungen benützen will, um sich eine Monopolstellung im Verkehr mit Deutschland zu schaffen, die sich als eine moderne Form des mittelalterlichen Stapelrechtes darstellt.*[3]

Geen wonder, dat de auteur meende, dat Duitsland zich nog moest bevrijden van de afhankelijkheid van Nederland. De handelsrelatie met Nederland resulteerde voor Duitsland slechts in geld- en tijdverlies '*und sonstige Unbequemlichkeiten*'. Dit zou kunnen worden voorkomen door directe verbindingen tussen de Rijnsteden en overzeese havens waardoor de Nederlandse tussenhandel zou worden uitgeschakeld. De auteur had grote verwachtingen van deze directe verbindingen, mits Nederland meewerkte aan het uitbaggeren van de vaargeul in de Rijn tot minimaal 4,5 meter. Nederland had twee redenen om daaraan mee te werken. In de allereerste plaats zouden ook Nederlandse steden aan de Rijn hiervan profiteren.

> *Dass auch Holland als solches ein dringendes Interesse an der Sache hat, ist schon erwähnt. Gerade deshalb liegt es nahe, daran zu denken, dass die betheiligten Landesregierungen die Kosten aufbringen.*

De *Sonderinteressen* van Rotterdam mochten niet *ausschlaggebend* zijn. Bovendien zou Duitsland anders de Rijnmonding naar de Duitse Noordzeekust verleggen. '*Nur im dem freundnachbarlichen Handelsverkehr liegt Segen für beide Länder*', voegde de auteur daar nog aan toe en in de context was dat vooral een maning aan Nederland.

In het gerenommeerde *Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung, und Volkswirtschaft im Deutschen Reich*, schreef de econoom Kurt Wahl in 1900 over de economische relatie van Duitsland met Nederland:

---

1 Voor de *détente*, die in de tweede helft jaren tachtig volgde: J. Woltring (red.), *Bescheiden 1881-1885*, p. 649. P.M. Kennedy, *Antagonism*, p. 41-58.
2 Behalve de hieronder behandelde voorbeelden zijn ook de discussies over een Duits-Nederlandse tolunie rond de eeuwwisseling en de Rijntollen vanaf 1903 zeer illustratief. Deze discussies worden in hoofdstuk 8 en 10 behandeld.
3 R. van der Borght, p. 18 en 206-210.

> *Die Blüte der niederländischen Seehäfen, insbesondere Rotterdams, ist eine Begleiterscheinung des an sich höchst erfreulichen wirtschaftlichen Aufschwungs in West- und Süddeutschland und den angrenzenden Gebieten. Sie erscheint nur insofern bedauerlich, als sie beweist, dass der deutschen Handelsschiffahrt ein gewaltiger Teil des aus deutschen Unternehmungen resultierenden Verkehrs unrettbar entgeht. Kein anderes im grossen Stil seehandeltreibendes Volk hat ein ähnlichen Nachteil aufzuweisen.*[1]

Wahl voerde verder aan dat Nederland de vruchten plukte van zijn positie, '*ohne irgendwie gleichwertiges Verdienst an der Entstehung dieses Verkehrs zu besitzen*'. De auteur schetste een serie maatregelen om deze ongewenste situatie te corrigeren. Het meest radicale voorstel was eenvoudigweg het verleggen van de monding van de Rijn naar de Duitse Noordzeekust. '*Dieses Projekt gilt als technisch ausführbar*'. Mocht de Duitse overheid niet naar zulke drastische maatregelen willen grijpen dan was het altijd nog mogelijk om via differentiële rechten, speciale spoorwegtarieven, het bevorderen van het lijnverkeer op Emden, etcetera, het verkeer om de Nederlandse en Belgische havens heen te leiden.

Peter Stubmann, de auteur van de degelijke monografie *Holland und sein deutsches Hinterland* uit het jaar 1901 noemde relatie tussen Nederland en zijn achterland '*wirtschaftlich unbequem*' en zag in de bouw van het *Mittellandkanaal* en/of de vorming van een tolunie tussen beide landen een oplossing voor deze situatie.[2]

Het is een opmerkelijk fenomeen dat de voorgestelde maatregelen van Van der Borght en Wahl erop gericht waren afbreuk te doen aan Nederlandse en Belgische havens, in de verwachting dat dit automatisch de Duitse machtspositie ten opzichte van Nederland en op termijn de Duitse economie ten goede zou komen. Aan de negatieve consequenties die een confrontatie tussen Duitsland en zijn kleine westelijke buren zou kunnen hebben voor de economie van het Rijnland werd weinig aandacht geschonken.

## 4.7 ENKELE CONCLUSIES.

In dit hoofdstuk is de economische relatie tussen Nederland en Duitsland tot 1890 beschreven. De aandacht is vooral uitgegaan naar lange termijn processen en de wisselwerking tussen politiek en economie en economie en politieke perceptie.

Duitsland en Nederland hebben in de hele negentiende eeuw een zeer intensieve economische relatie gehad, maar tegelijk was de economische relatie ook ingrijpend veranderd. Nederland was in het bezit van de monding van de Rijn en dat was aan het begin van de negentiende eeuw nog de enige handelsweg, waarover grote hoeveelheden goederen naar het achterland vervoerd konden worden. Dat gaf Nederland een sterke positie ten opzichte van het achterland. Door de bouw van de spoorwegen verloor Nederland in de loop van de negentiende eeuw zijn monopoliepositie. De Rijn concurreerde met de spoorwegen en

---

1 K. Wahl, *Die Entwicklung der holländischen Handelsschiffahrt im 19. Jahrhundert*. In: *Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im deutschen Reich* (Leipzig, 1900), bd. 3, p. 119-139.

2 P. Stubmann, p. 130. Eenzelfde strijdbare toon sprak uit een brochure, die in 1903 in Keulen was uitgegeven en geschreven was door een zekere Perrot. Perrot concludeerde: '*Für das jetzige Geschlecht aber ist es Ehrensache, allen Widerstand siegreich zu überwinden, der zulange schon uns entgegen getreten ist, damit auch wir im Westen endlich des unschätzbaren Vortheils theilhaftig werden, Herr im eigenen Hause und frei von fremder Bevormundung zu sein.*' *DWN*, 12-7-1903.

de Nederlandse havens concurreerden met Antwerpen en de Duitse zeehavens. Door de groeiende politieke macht van Pruisen en de snelle economische ontwikkeling van het Rijnland werd het achterland gaandeweg de bepalende partij in het contact met Nederland en begon de Duitse economie een steeds grotere invloed uit te oefenen op de ontwikkeling van de Nederlandse economie.

Zijn bijzondere belang ontleende de Duits-Nederlandse economische relatie steeds meer aan de symbiose tussen Rotterdam en het Roergebied. In de tweede helft van de negentiende eeuw verdrongen steenkolen en ijzererts de traditionele handel in consumptiegoederen naar het tweede plan. De ontwikkeling van het Roergebied is van grote betekenis geweest voor de Nederlandse economie. Zonder het Roergebied en de Rijn had het voor Nederland weinig zin gehad zich zo sterk toe te leggen op de verkeerstaak. Infrastructuur en handelspolitiek zouden er wellicht anders hebben uitgezien.

Er zijn meer invloeden van Duitsland op Nederland geweest. Duitse immigranten speelden een belangrijke rol in de modernisering van de Nederlandse economie. Daarentegen moet aan de Duitse investeringen geen al te grote economische of politieke betekenis worden gehecht.

Tenslotte is de economische politiek van Duitsland van grote invloed geweest op de ontwikkeling van de Nederlandse economie. Aan de liberalisering van de Nederlandse economie ging Pruisische druk vooraf. Die druk heeft het proces van liberalisering op zijn minst versneld. Na 1879 beïnvloedde het protectionisme in Duitsland de industriële ontwikkeling in Nederland. De industriële ontwikkeling werd geremd door het Duitse protectionisme, maar tegelijkertijd werd de Nederlandse industrie gedwongen tot een proces van specialisatie, waardoor nieuwe industrieën ontstonden.

Dat zich ten Oosten van ons land een groot volk opmaakte om de wereld commercieel te beheerschen en onze leiders, die van den prins geen kwaad wisten, dreigde te overvleugelen, daarvan had men in het algemeen geen besef.
(E. Heldring, Herinneringen.)

# 5 De economische relatie tussen Duitsland en Nederland, 1890-1914.

## 5.1 INLEIDING.

Economische studies over zowel Duitsland als Nederland schilderen de periode 1890-1914 als een periode van stormachtige economische groei. In het eerste deel van dit hoofdstuk wordt nadere aandacht besteed aan deze periode van snelle groei en in het bijzonder wordt de groei van beide economieën met elkaar vergeleken. Daardoor wordt duidelijk, dat dit beeld van stormachtige groei, wat Nederland betreft, een belangrijke correctie behoeft. De Nederlandse economie boekte weliswaar opmerkelijke vooruitgang in de sectoren handel en verkeer, maar in vergelijking met Duitsland bleef de Nederlandse industrie achter.

In het vorige hoofdstuk is geschetst hoe de basis voor die ontwikkeling werd gelegd. Rond 1880 kozen verschillende belangrijke landen, waaronder Duitsland, voor protectionisme terwijl Nederland min of meer gedwongen bleef vasthouden aan vrijhandel. Nederland koos daarmee voor de ontwikkeling van de sectoren handel en verkeer, maar deze keuze impliceerde ook dat de Nederlandse industrie slechts tegen de verdrukking in kon groeien. De Nederlandse industrie moest concurreren op een kleine thuismarkt met de buitenlandse industrie, terwijl de exportmogelijkheden beperkt bleven. Na 1880 ontwikkelden handel en verkeer zich buitengewoon voorspoedig in Nederland, maar de industriële ontwikkeling bleef achter bij Duitsland en de achterstand die Nederland in 1880 had op landen als België, Zwitserland en Zweden werd niet ingelopen.

In de laatste twee paragrafen van dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op enkele consequenties van en reactie op de verstrengeling van de economieën van Nederland en delen van Duitsland. Enerzijds sloeg het Duitse bedrijfsleven zijn vleugels uit buiten de nationale grenzen. Anderzijds poogde Duitsland te voorkomen, dat Duitsland economisch al te afhankelijk werd van het buitenland.

De Nederlandse economie, die als geen andere nauw verbonden was met de Duitse economie kreeg te maken met beide tendensen. Zo kende Duitsland vanaf de jaren negentig van de negentiende eeuw een structureel tekort aan arbeidskrachten en Duitsland probeerde dit onder meer op te lossen door vele tienduizenden arbeiders in Nederland te werven. De *RWKS*, het steenkolenkartel van het Roergebied, veroverde planmatig de Nederlandse markt en de grote Duitse rederijen deden diverse pogingen Nederlandse rederijen in te lijven. In Duitsland werd sterk geageerd tegen vermeende afhankelijkheid van het buitenland. In het geval van Nederland richtte die afkeer zich bovenal tegen Rotterdam. Er werden pogingen gedaan het directe verkeer tussen de Duitse Rijnsteden en de overzeese havens te stimuleren en zo Rotterdam letterlijk te passeren en er werd veel geld en energie gestoken in de ontwikkeling van Emden. De Pruisische en Duitse regering waren intensief betrokken bij de economische ontwikkeling. Zij bemoeiden zich met de toestroom van buitenlandse arbeiders en investeerden veel geld in Emden.

Nederland werd in deze periode geconfronteerd met een lastig dilemma. De handel met Duitsland was een belangrijke bron van inkomsten en de groei van de Duitse economie gaf belangrijke impulsen aan de Nederlandse economie. Tegelijkertijd groeide echter in Nederland de vrees, dat de zeer dynamische groei van de Duitse economie en politieke ambities die mede door deze dynamiek gevoed werden een gevaar konden vormen voor de Nederlandse onafhankelijkheid. Pogingen tot overname van enkele Nederlandse rederijen door Duitse reders vormden voor de Nederlandse reders het motief om zich te wapenen tegen ongewenste overnames. Op een ander belangrijk terrein was de Duitse economische expansie aanleiding tot een onorthodoxe reactie van staatswege. De liberale regering Pierson besloot tot het opbouwen van een staatsmijnbedrijf.

## 5.2 DE GROEI VAN DE DUITSE EN NEDERLANDSE INDUSTRIE.

Slechts onderbroken door twee korte inzinkingen, in 1900-1 en 1907-8, maakte het Duitse keizerrijk in de periode 1895-1913 een ongekende economische groei door.[1] De bevolking groeide tussen 1890 en 1913 van 49,4 tot 67 miljoen mensen. Een steeds groter percentage van die bevolking woonde in steden en vond emplooi in de industrie, de handel en het transport. Het Duitse keizerrijk werd een van de belangrijkste werkplaatsen van de wereld. De leidende sectoren mijnbouw en metaalverwerkende industrie (inclusief electrotechniek) gaven in 1890 werk aan 1,5 miljoen arbeiders. In 1913 was dat aantal gestegen tot 3,2 miljoen arbeiders. In dezelfde periode groeide de steenkolenproduktie van 70 tot 190 miljoen ton. De produktie van ijzer nam toe van 4,7 tot 19,3 miljoen ton. In 1913 werd 1/6 van de wereldsteenkolenproduktie in Duitsland gedolven; 1/4 van alle ijzer in de wereld en 3/5 van alle staal in Europa werd door het keizerrijk geproduceerd.

Maar naast deze kwantitatieve sprong voorwaarts waren er zeker zo belangrijke technische veranderingen. Tussen 1890 en 1914 deden de telefoon, de typemachine, de explosiemotor, generatoren en dynamo's, draadloze communicatie, luchtschepen, auto's, het vliegtuig, de gloeilamp, de radio en talrijke kunststoffen hun intrede in het dagelijks leven. Electriciteit en steenkolengas veranderden het leven en in de grote steden werden metro's gebouwd en verschenen elektrische trams in het straatbeeld.

Duitse ingenieurs en ondernemers speelden een vooraanstaande rol bij de ontwikkeling en de produktie van deze nieuwe vindingen. Het Duitse keizerrijk ontwikkelde zich tot de grootste exporteur van motoren en machines ter wereld. In de periode 1890-1913 groeide de werkgelegenheid in de chemische industrie van 123 tot 290 duizend personen. Het Duitse bedrijf AEG-Telefunken was met de Britse onderneming Marconi aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog in een harde strijd gewikkeld om de hegemonie op de markt voor zendtoestellen.

Voor Nederland was van groot belang dat de groei van het Roergebied onverminderd verder ging. De winning van steenkolen aldaar groeide tussen 1890 en 1913 van 35,6 naar 114,5 miljoen ton. Het aantal mijnwerkers groeide van 128 duizend tot ruim 411 duizend. De produktie van cokes steeg van 3,7 tot 25 miljoen ton. In 1913 produceerde het Roergebied 8,2 miljoen ton ijzer. Deze re-

---

1 Het volgende is gebaseerd op: W. Fischer (Hrsg.), *Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte* (Stuttgart, 1985), *Bd.* 5, p. 404. H.U. Wehler, *Kaiserreich*, p. 48-59. W. Köllmann, *Bd.* 1, p. 237-265 en 443. K. Helfferich, *Deutschlands Volkswohlstand 1888-1913* (Berlin, 1914). Het boek van Helfferich, die directeur was van de *Deutsche Bank*, is met name interessant vanwege de toonzetting. Het in juni 1914 afgesloten manuscript wemelt van de militaire metaforen en vijandbeelden: gedisciplineerde arbeidslegers leverden *wirtschaftliche Schlachten*, onderzoekers stonden aan het wetenschappelijke front en het buitenland poogde Duitsland middels een *finanzielle Einkreisung und Aushungerung* op de knieën te dwingen.

gio speelde een prominente rol bij de produktie van stalen veren, pantserplaten, bestek, kanonnen en machines. Het legendarische *Krupp*-concern had in 1913 80 duizend werknemers. Nevenprodukten van de steenkolenmijnbouw en de zware industrie waren steenkoolgas, electriciteit en de steenkolenchemie die onder meer teer en ammoniak produceerde. Duisburg ontwikkelde zich tot de grootste binnenhaven ter wereld waar in 1913 28 miljoen ton goederen werden omgeslagen.

Niet alleen de Duitse industrie groeide, ook de Nederlandse industrie boekte opmerkelijke vooruitgang.[1] De bevolking van Nederland groeide en het percentage van de beroepsbevolking dat in de industrie werkte, nam toe.

De werkgelegenheid in de scheepsbouw groeide van 8.600 naar 22.900 arbeiders. Zonder grote marineopdrachten of overheidssteun en in de onmiddellijke nabijheid van de efficiënte Britse scheepsbouwindustrie ontwikkelde Nederland zich tot 1913 tot de vijfde scheepsbouwer ter wereld met een aandeel van iets meer dan 3% van de wereldproduktie.[2]

Via Rotterdam werden grondstoffen voor de margarineproduktie in Duitsland geïmporteerd. Door de aanwezigheid van veel, bijna tolvrije en dus goedkope, grondstoffen kon zich gaandeweg een grote produktie van margarine in Rotterdam ontwikkelen. In 1910 werkten tweeduizend arbeiders in de margarinefabrieken. De margarine uit Nederland concurreerde met de export van Duitsland op de Britse markt. Het Duitse protectionisme verijdelde echter de export van margarine naar het keizerrijk, waarop de Nederlandse margarinefabrikanten reageerden door fabrieken te bouwen in Duitsland.[3]

De grote Duitse electrotechnische concerns beschouwden de Nederlandse markt aanvankelijk als hun domein. maar na de eeuwwisseling constateerden zij op de Nederlandse markt een groeiende concurrentie van Belgische, Zwitserse en Nederlandse bedrijven. Als serieuze Nederlandse concurrenten werden genoemd *Smit & Co.* in Slikkerveer, *Stork* en de *Hengelose Apparaten en Machinefabriek* in Hengelo en de gloeilampenfabriek *Philips* in Eindhoven.[4]

Met name bij de fabricage van gloeilampen ontwikkelden Nederlandse fabrikanten zich tot geduchte concurrenten van de Duitse producenten. De Duitse electrotechnische concerns waren voor de Eerste Wereldoorlog de grootste fabrikanten van gloeilampen in Europa en zij leverden op technologisch gebied belangrijke bijdragen aan de ontwikkeling van het electrische licht. In Nederland ontstonden vanaf 1883 een aantal kleine fabrieken, die zich uitsluitend toelegden op het produceren van gloeilampen.

Twee factoren begunstigden de ontwikkeling van de Nederlandse fabriekjes. In de eerste plaats het lage loonniveau in Nederland. In 1890 kostte een in Duitsland gemaakte gloeilamp 24 cent aan arbeidsloon. Bij de firma *E. Goossens, Pope & Co.* in Venlo kostte een lamp veertien cent aan arbeidsloon en drie jaar later had de fabriek in Venlo, die veel gebruik maakte van vrouwen en kinderen als arbeidskrachten, de kosten teruggebracht tot negen cent. In de

---

1 Het proces van industrialisatie is uitvoerig beschreven in de standaardwerk van J.A. de Jonge. Duitse archieven leveren enkele interessante aanvullende gegevens over de Nederlandse industrialisering. Voorbeelden onder meer in: *BA-Koblenz* R2, 1655. *BA-Potsdam* 09.01, 18.973-8. Ibidem, 5877-8.

2 J.A. de Jonge, p. 228f. S. Pollard, *British and world shipbuilding, 1890-1914. A study in comparative costs.* In: *Journal of Economic History* (1957), p. 426-444. Volgens Kuitenbrouwer waren de opdrachten van de *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* van groot belang voor de Nederlandse scheepsbouw. M. Kuitenbrouwer, p. 135 en 155.

3 *BA-Potsdam* 15.01, 4403, Gneist an Bethmann-Hollweg, 23. Januar 1911. I.J. Brugmans, p. 331-5.

4 *BA-Koblenz* R2, 1655, Verein zur Wahrung gemeinsamer Wirtschaftsinteressen der deutschen Elektrotechnik an Bülow, 1. Juni 1904. *BA-Potsdam* 09.01, 1791, Rienacker an Bethmann-Hollweg, 10. April 1911. De werkgelegenheid in de smederijen, machine- en electrotechnische industrie groeide tussen 1889 en 1909 van 43.300 naar 74.500 personen. J.A. de Jonge, p. 228f.

tweede plaats ontbrak het in Nederland tot 1912 aan een octrooiwetgeving. Dat was een niet te onderschatten voordeel, want de Nederlandse producenten werden niet verwikkeld in dure juridische procedures, die in de grote omliggende landen aan de orde van de dag waren.[1]

Vanaf 1896 was *Philips* in Nederland de grootste producent van gloeilampen.[2] In 1890 vestigde Gerard Philips, met behulp van kapitaal van zijn vader, in Eindhoven een kleine gloeilampenfabriek. *Philips* had in 1895 42 werknemers en maakte een bescheiden winst. In dat jaar werd de broer van Gerard, Anton Philips, directeur van de jonge onderneming en het was door zijn commercieel talent, dat *Philips* in twee decennia uitgroeide tot de derde gloeilampenfabrikant in Europa na *AEG* en *Siemens* met in 1908 al meer dan duizend werknemers. De kleine Nederlandse thuismarkt noodzaakte *Philips* tot export. Groot-Brittannië, Zuid-Europa en Latijns-Amerika ontwikkelden zich voor *Philips* tot de meest lucratieve exportgebieden, maar *Philips* wist zelfs in landen met hoge invoerrechten zoals Duitsland gloeilampen af te zetten.

Sommige successen van de Nederlandse industrie waren te danken aan weinig scrupuleuze methodes van zakendoen. Een voorbeeld is de latere aardappelmeelfabrikant W.A. Scholten, die in 1837-8 door het Rijnland en Westfalen reisde 'overal nasporingen doende naar de wijze van fabricatie van verfstoffen. Dit ging met grote moeilijkheden gepaard, maar het gelukte hem, vooral door fooien aan knechts, achter allerlei geheimen bij verschillende wijzen van verfbereiding te komen.'[3] Bij een andere gelegenheid ging een tweetal 'met eere bekende Nederlandsche industrieelen' als dagloner verkleed om in het buitenland fabrieksgeheimen te bemachtigen. Daar dient nog bij vermeld te worden dat deze laatste anecdote in 1883 door de bekende Haagse industrieel J.Th. Mouton werd verteld op de algemene vergadering van de *Vereeniging tot Bevordering van Fabrieks- en Handwerksnijverheid in Nederland* als betrof het een moderne Geuzendaad.[4]

Wat voor de Nederlandse industriëlen smakelijke anecdotes waren, was voor veel buitenlandse fabrikanten een voortdurende ergernis. '*Vous êtes un peuple de brigands*', kreeg een Nederlandse afgevaardigde te horen op een internationale bijeenkomst over octrooiwetgeving. De Duitse electrotechnische industrie had klachten '*da die holländische Industrie es sich zur Hauptaufgabe gemacht zu haben scheint, die durch ausländische Patente geschützten und daher auf dem Weltmarkt teueren Gegenstände sofort nachzuahmen*'.[5]

De *Verein der rein-natürlichen Heilquellen* schreef mei 1911:

> *Dass sich in Holland eine ganze Industrie herausgebildet hat, die systematisch die Fälschung der rein natürlichen Heilquellen betreibt. Die Fälschungen gehen soweit, dass unter der ganz genauen Benennung und Adjustierung der rein natürlichen Heilquellen minderwertige Kunstprodukte in den Handel gebracht werden.*[6]

Volgens de vereniging was het gevolg dat de Nederlandse bevolking '*gesundheitlich geschädigt*' werd.

---

1 A. Heerding, dl. 1, p. 209-213 en 286-295. Schiff, E., *Industrialization without national patents* (Princeton (New Jersey), 1971), p. 19-82.
2 A. Heerding, dl. 2, p. 63-81.
3 Geciteerd uit: *Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek -deel vijf* (Leiden, 1921), p. 695-7.
4 A. Heerding, dl. 1, p. 308f.
5 A. Heerding, dl. 1, p. 290. *BA-Koblenz* R2, 1655, Verein zur Wahrung gemeinsamer Wirtschaftsinteressen der deutschen Elektrotechnik an Bülow, 1. Juni 1904.
6 *BA-Potsdam* 09.01, 18973, Verein der rein-natürlichen Heilquellen AG an von Müller, 20. Mai. 1911.

Tabel 3 *Industriële produktie, 1880-1913.*

| | 1880 | 1913 |
|---|---|---|
| Groot-Brittannië | 73,3 | 127,0 |
| Duitsland | 27,2 | 138,0 |
| Rusland | 24,3 | 77,0 |
| Frankrijk | 25,0 | 57,0 |
| Oostenrijk-Hong. | 14,0 | 41,0 |
| Italië | 8,0 | 23,0 |
| België | 5,8 | 16,0 |
| Spanje | 5,8 | 11,2 |
| Zweden | 2,6 | 9,0 |
| Zwitserland | 2,6 | 8,0 |
| Nederland | 1,4 | 4,1 |
| Roemenië | 0,9 | 2,3 |
| Denemarken | 0,6 | 2,3 |
| Portugal | 1,1 | 2,1 |
| Noorwegen | 0,7 | 1,9 |
| Totaal | 192,3 | 519,9 |

Tabel 4. *Industriële produktie per hoofd van de bevolking, 1880-1913.*

| | 1880 | 1913 |
|---|---|---|
| Groot-Brittannië | 87 | 115 |
| België | 43 | 88 |
| Zwitserland | 39 | 87 |
| Duitsland | 25 | 85 |
| Zweden | 24 | 67 |
| Frankrijk | 28 | 59 |
| Denemarken | 12 | 33 |
| Oostenrijk-Hong. | 15 | 32 |
| Noorwegen | 16 | 31 |
| Nederland | 14 | 28 |
| Italië | 12 | 26 |
| Spanje | 14 | 22 |
| Finland | 15 | 21 |
| Rusland | 10 | 20 |
| Portugal | 10 | 14 |
| Roemenië | 7 | 13 |

Zowel de Duitse als de Nederlandse industrie maakten dus een snelle ontwikkeling door. Op dit punt is een internationale vergelijking uiterst leerzaam. We nemen de cijfers die de economisch historicus P. Bairoch in 1982 publiceerde als uitgangspunt.[1] Hij stelt de Britse industriële produktie in 1900 op 100. (Zie tabel drie.)

Bij de industriële groei per hoofd van de bevolking gebruikt Bairoch de Britse produktie in 1900 opnieuw als maatstaf en stelt deze op 100. (Zie tabel vier.)

De conclusies liggen voor de hand. Groot-Brittannië verloor snel terrein en de Duitse industrie groeide absoluut en relatief het snelste. De Nederlandse industrie was van bescheiden omvang en groeide bovendien minder snel dan de Duitse industrie. Terwijl de produktie van de Duitse industrie in 1913 vijf maal zo groot was als in 1880, was de produktie van de Nederlandse industrie driemaal zo groot. Het Nederlandse cijfer week nauwelijks af van Rusland, Oostenrijk-Hongarije, Italië, België, Zweden of Zwitserland. Groot-Brittannië, Frankrijk, Spanje en Portugal hadden een geringere groei. Wanneer we de gegevens uit de tweede tabel daaraan toevoegen, is Duitsland opnieuw de snelst groeiende industriële mogendheid in Europa. Vervolgens valt de duidelijke kloof op tussen staten als België, Zweden en Zwitserland en landen als Denemarken, Noorwegen en Nederland. De voorsprong die de eerste drie in 1880 hadden was in 1913 niet minder geworden. Ook volgens deze berekening was Nederland geen uitzonderlijke groeier.

Die laatste constatering wordt nog eens extra bevestigd wanneer we het aandeel in de mondiale industriële produktie bekijken. Het aandeel van de Verenigde Staten groeide van 14,7 naar 32%, van Duitsland van 8,5 naar 14,8%. Groot-Brittannië verloor terrein: van 22,9 naar 13,6%. Zweden, Zwitserland en België hadden samen in 1880 3,4% van de wereldproduktie. In 1913 was dat 3,7%. Voor Nederland bleef dat cijfer rond 0,45% steken. De op zichzelf imponerende groeicijfers van de Nederlandse industrie komen bij internationale vergelijking een heel ander licht te staan. De groei van de Nederlandse industrie was niet uitzonderlijk en de achterstand op geïndustri-

1 Overgenomen uit: W. Fischer, *Handbuch*, p. 149f.

aliseerde staten als België en Zwitserland bleef relatief dezelfde. Op Duitsland raakte Nederland zelfs verder achterop.

Andere gegevens bevestigen bovenstaande conclusies. In Nederland werkte aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog 1/3 van de beroepsbevolking in de industrie. In België en Duitsland was dat meer dan de helft.

De beide keren, dat Nederland overwoog protectionistische tarieven in te voeren, in 1904 en 1911-2, reageerden Duitse fabrikanten met verontwaardigde adressen aan de Duitse regering. Het blad van de *Bund der Industriellen* uitte augustus 1911 zijn ergernis over het feit dat een van de grootste economieën ter wereld blijkbaar geen wapens had om een klein buurland te laten afzien van een voor de Duitse industrie nadelige herziening van zijn tariefwetgeving.[1] Die ergernis kan verklaard worden door het feit, dat Nederland met zijn bescheiden industrie voor Duitsland een ideale afzetmarkt was.

De Duitse consuls waren van mening, dat Nederland pas in de Eerste Wereldoorlog een industriële staat werd. In het *Jahresbericht* over 1914 voorspelde de consul-generaal, dat de oorlog een doorbraak voor de Nederlandse industrie tot gevolg zou hebben. Door nood gedwongen zou de Nederlandse staat een sturende rol in de economie gaan spelen en de overheid zou meer aandacht aan de industrie moeten besteden. In 1917 constateerde de Duitse consul-generaal, dat zijn voorspelling bewaarheid was geworden: de Nederlandse industrie had een sterke impuls gekregen in de oorlog. Steenkolenmijnbouw, zoutwinning, margarineproduktie en de chemische industrie waren sterk gegroeid en aan de Nederlandse kust was een hoogovencomplex gepland.[2]

Een typisch voorbeeld voor deze industriële doorbraak is *Philips*. Het personeelsbestand van *Philips* groeide tussen 1913 en 1918 van 2600 naar 4400 personen en de winst nam in dezelfde periode toe van 1,8 naar 7,7 miljoen gulden. De oorlog dwong *Philips* de produktie van edelgassen ter hand te nemen en een eigen glasfabriek te bouwen hetgeen per saldo een technologische vooruitgang opleverde. Voor de oorlog hadden de Duitse gloeilampenfabrikanten een overheersende positie gehad op het Europese continent en daarbuiten waren zij sterke concurrenten geweest van *Philips*. De geallieerde blokkade schakelde de Duitse concurrentie grotendeels uit. *Philips* kon de Duitse exportmarkten tijdens de oorlog gedeeltelijk overnemen en het bedrijf kocht in 1917 zelfs vier zeeschepen voor de export van gloeilampen naar Frankrijk en Groot-Brittannië.[3]

In het *Jahresbericht* van 1899 schreef de Duitse consul-generaal, dat de industrie in het zuiden van Nederland van mening was, dat de beperkte ontwikkeling van de nijverheid in Nederland er de oorzaak van was dat grote aantallen mensen ondersteuning kregen of werk zochten in Duitsland.[4] Met name is een duidelijke aanwijzing dat de ontwikkeling van de Nederlandse economie anders verliep dan de ontwikkeling in de buurlanden.[5] Vanaf 1890 begon in Duitsland, ondanks de bevolkingsgroei, de vraag naar arbeid het aanbod steeds verder te overtreffen. Steeds grotere aantallen buitenlandse arbeiders werden aangetrokken om het reusachtige produktieapparaat draaiende te houden. In 1913 was hun aan-

---

1 *BA-Potsdam* 09.01, 18974, Deutsche Industrie, 6. August 1911, p. 176f. De Duitse regering had weinig argumenten tegen een Nederlandse ommezwaai richting protectionisme aangezien Duitsland zelf protectionistische tarieven hanteerde. In een van de brieven waarin een Duitse ondernemersvereniging verontwaardigd reageerde op de Nederlandse plannen voor protectie (Duitsland zou marktaandeel en arbeidsplaatsen verliezen) schreef een ambtenaar van de Handelspolitieke Afdeling: '*Als ob das nicht auch genau so bei unserem Tarif gewesen wäre*'. Ibidem, 18.973. *Blatt* 151, 27. *Mai* 1911.
2 *BA-Potsdam* 09.01, 5880, Jahresbericht 1914, 1917.
3 A. Heerding, dl. 2, p. 345, 392, 397, 401-3 en 415.
4 *BA-Potsdam* 09.01, 53.401, Jahresbericht 1899.
5 Voor het volgende zie: J. Lucassen, *Naar de kusten van de Noordzee* (Gouda, 1984), p. 211-7. K.J. Bade, *Preussengänger und Abwehrpolitik*. In: *Archiv für Sozialgeschichte* (1984), p. 91-162, aldaar: p. 97-128 en 142-145. N. van der Broek, *Met het doel daar te arbeiden*. In: P. Schonewille: p. 130-9.

tal tot ongeveer 1 miljoen toegenomen. Het grootste deel van hen bestond uit Polen.

De Pruisische overheid poogde traditioneel de als bedreigend ervaren, toevloed van Polen onder controle te houden. Daarbij hanteerden de autoriteiten twee middelen: ten eerste mocht arbeid niet leiden tot immigratie, maar slechts tot tijdelijk verblijf. In de tweede plaats poogde de Pruisische overheid de toestroom van Polen in te dammen door in andere landen actiever te werven.

Het merendeel van de buitenlandse arbeiders kreeg een kortlopend contract en zij waren verplicht na afloop van hun contract terug te keren naar hun eigen land. Deze zogenaamde contractarbeiders mochten in Duitsland niet van baan wisselen en werden bij overtreding van de bepalingen uitgewezen. Dit beleid was mogelijk door het invoeren van een legitimatieplicht. Door de kleur van de legitimatiekaart was de herkomst herkenbaar: Nederlanders en Belgen hadden een blauwe identiteitskaart, Polen een rode en Italianen een groene. Het aantal Nederlanders, dat binnen dit systeem in Duitsland werkte, schommelde sterk: 14.500 in 1902 en 48.000 in 1907.[1]

Maar deze contractarbeiders vormden slechts een deel van de Nederlandse arbeiders in Duitsland. De legitimatieplicht gold niet voor grensarbeiders, hoger geschoolde arbeiders en de witte boorden. Veel Limburgers werkten als grensarbeider. Duizenden Nederlanders hadden zich, vaak met gezin, voor langere tijd in Duitsland gevestigd of waren geëmigreerd. In 1910 woonden volgens de officiële statistiek 144.000 Nederlanders in het Duitse Rijk.[2] In 1913 waren meer dan 100.000 Nederlanders werkzaam in het keizerrijk. Daarmee waren de Nederlanders ver na de Polen en vlak voor de Italianen qua aantal de tweede groep buitenlandse arbeiders in het keizerrijk.

Nederland had in tegenstelling tot Duitsland een arbeidsoverschot, dat onder meer het gevolg was van de geringe ontwikkeling van de Nederlandse industrie. In 1913 was de totale Nederlandse beroepsbevolking ongeveer 2 1/2 miljoen mensen groot. Daarvan werkten ongeveer 800.000 mensen in de Nederlandse industrie en zoals reeds gezegd meer dan 100.000 personen in Duitsland: dat laatste cijfer betekende, dat meer dan 4% van de totale beroepsbevolking in Duitsland werkte. Daar moet nog aan toegevoegd worden, dat voor veel gebieden in het oosten en zuidoosten van Nederland een veel hoger percentage gold. Zo waren de meeste van de ongeveer drieduizend Nederlanders, die rond 1895 in Duisburg in de ijzergieterijen, de kolenmijnen, de steenfabrieken, op de Rijnschepen of in de havens werkten, afkomstig uit de omgeving van Arnhem. In 1889 trokken uit Limburg 20.000 mannen en vrouwen voor tijdelijke arbeid naar Duitsland. Bepaalde gebieden in het oosten van Nederland waren in sterke mate afhankelijk van de werkgelegenheid in Duitsland.[3]

Vrijwel alle Nederlanders werkten in het Rijnland en Westfalen. In het Rijnland had 33% van de buitenlandse arbeiders de Nederlandse nationaliteit en in Westfalen was dat percentage 23%.[4] In de jaren veertig waren er al Nederlanders werkzaam geweest in de steenbakkerijen in het Rijnland en

---

1

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1900 | 44.600 | 1904 | 19.200 | 1908 | 32.500 |
| 1901 | 35.400 | 1905 | 20.700 | 1909 | 26.800 |
| 1902 | 14.500 | 1006 | 30.400 | 1910 | 30.400 |
| 1903 | 15.700 | 1907 | 48.000 | 1911 | 33.600 |

Bron: *DWN*, 24-7-1912.

2 In het Duitse keizerrijk woonden 1910 1,26 miljoen buitenlanders, waaronder dus 144 duizend Nederlanders. *StYb*, 1914.

3 J. Lucassen, *Noordzee*, p. 215. *DWN*, 13-10-1895. In 1907 woonden er 13.383 buitenlanders (= 6.6% van de bevolking) in Duisburg-Ruhrort, waarvan 8976 mannen (= 8,3% van de mannelijke bevolking). W. Köllmann, Bd. 1, p. 168.

4 Buiten het Rijnland en Westfalen waren grotere aantallen Nederlanders werkzaam in Sleeswijk-Holstein en Hannover. Dit is te verklaren door de werkzaamheden aan het Keizer Wilhelm Kanaal en het Mittellandkanaal.

Westfalen. Aan het einde van de negentiende eeuw werkten meer Nederlanders en Italianen dan Duitse arbeiders in de steenbakkerijen in het Rijnland en Westfalen. In de steenkolenmijnbouw was het aantal Nederlanders relatief beperkt. In 1912 werkten er in het Roergebied 5124 Nederlandse mijnwerkers.[1] Buitenlanders werden veel ingezet als seizoenarbeiders in de landbouw en bij grote bouwopdrachten: spoorwegen, kanalen en wegenbouw. Bij de spoorwegaanleg in Duitsland waren vanaf de jaren zeventig arbeiders uit Nederland betrokken. Bij de bouw van kanalen vormden Nederlandse arbeiders het grootste contingent. Een Duitse vakbondskrant schreef in 1913 over de werkzaamheden van Nederlandse arbeiders aan het Keizer Wilhelmkanaal, dat werkdagen van 16 uur geen uitzondering waren, de lonen voor Duitse begrippen laag waren en het werk zwaar en smerig. De krant vervolgde:

> *Die Rheinische Tiefbau-Gesellschaft gewährt nun diesen holländischen Arbeitern nach dreimonatiger Tätigkeit einen Urlaub von acht Tagen, vergütet Reisegeld usw. Agenten sind in Holland dauernd tätig, die für die nötige Zufuhr Sorge tragen. (...) Das ganze Kanalgebiet, soweit es den Schwimmbetrieb anbetrifft, mutet einen an, als wäre man in eine holländische Kolonie versetzt.*[2]

De aanwezigheid van buitenlandse arbeiders leidde niet zelden tot irritaties bij de Duitse arbeiders; de buitenlanders werden als concurrenten gezien die het loon drukten en soms als stakingsbrekers werden gebruikt.

## 5.3 HANDEL EN VERKEER TUSSEN DUITSLAND EN NEDERLAND.

In de inleiding hebben we gesteld, dat handel en verkeer binnen de Nederlandse economie de snelst groeiende sectoren waren. Zoals uit de beide onderstaande tabellen zal blijken was het niet de export van Duitse produkten naar Nederland en nog veel minder de export van Nederlandse produkten naar Duitsland, die verantwoordelijk waren voor de groei.

Uit de cijfers in tabel vijf valt af te leiden, dat de Duitse export in absolute cijfers vanaf 1895 sterk groeide, maar dat de Nederlandse markt relatief iets aan betekenis inboette voor de Duitse producenten. De Duitse export naar Nederland veranderde weinig in samenstelling: steenkolen, textielprodukten, ijzerwaren en machines waren de belangrijkste exportprodukten. Daarnaast was Nederland een afzetmarkt voor een scala van industriële produkten, bouwmaterialen en -in de laatste jaren voor de Wereldoorlog- suiker, rogge en haver.

Uit tabel zes zou men kunnen concluderen, dat de Nederlandse export naar Duitsland in de eerste helft van de jaren negentig volledig was ingestort. Dat zou een onjuiste conclusie zijn. De opmerkelijke terugval wordt vooral veroorzaakt door veranderingen in de Duitse handelsstatistiek. Steeds meer werd het land van herkomst in plaats van het doorvoerland in de statistieken opgenomen. Die administratieve verfijning vertekent het beeld van de ontwikkeling van de Duits-Nederlandse handel.[3]

---

1 C.E.P.M. Raedts, *De opkomst, de ontwikkeling en de neergang van de steenkoolmijnbouw in Limburg* (Assen, 1974), p. 148.
2 Geciteerd uit: K.J. Bade, *Preussengänger*, p. 104 en 145.
3 Volgens de Duitse statistiek nam de import van koffie en tabak tussen 1894 en 1905 af van 23,2 tot 8,7 duizend ton (53,1 tot 15,1 miljoen mark). Volgens de Nederlandse verkeersstatistiek nam de export van koffie en tabak naar Duitsland echter toe van 56 tot 90 duizend ton. Amsterdam was een belangrijke markt voor tabak en Rotterdam de grootste koffiemarkt van Europa. Dat veranderde na 1890 niet, maar in de Duitse statistiek verhuisden deze goederenstromen van Nederland-Duitsland naar bijvoorbeeld Brazilië-Duitsland of Nederlands-Indië-Duitsland. *StJb*, 1899 en 1907. *Statistiek van den in- uit- en doorvoer* (*SIUD*), 1894 en 1905. Duitse consulaire

Tabel 5. *De Duitse export naar Nederland, 1890-1913.*[1]

| | 1 | 2 | | 1 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1890 | 258 | 7,6 | 1902 | 394 | 8,2 |
| 1891 | 268 | 8,0 | 1903 | 418 | 8,2 |
| 1892 | 234 | 7,4 | 1904 | 420 | 7,9 |
| 1893 | 241 | 7,4 | 1905 | 449 | 7,7 |
| 1894 | 244 | 8,0 | 1906 | 443 | 7,0 |
| 1895 | 245 | 7,2 | 1907 | 452 | 6,6 |
| 1896 | 262 | 7,0 | 1908 | 454 | 7,1 |
| 1897 | 264 | 7,0 | 1909 | 455 | 6,9 |
| 1898 | 280 | 7,0 | 1910 | 499 | 6,7 |
| 1899 | 328 | 7,5 | 1911 | 532 | 6,6 |
| 1900 | 396 | 8,3 | 1912 | 609 | 6,8 |
| 1901 | 379 | 8,4 | 1913 | 694 | 6,9 |

Kolom 1 = De export van Duitse produkten naar Nederland in miljoenen marken.
Kolom 2 = Kolom 1 als percentage van de totale export van Duitsland.

Tabel 6. *De Nederlandse export naar Duitsland, 1890-1913.*[2]

| | 1 | 2 | | 1 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1890 | 309 | 7,2 | 1902 | 206 | 3,5 |
| 1891 | 282 | 6,4 | 1903 | 194 | 3,1 |
| 1892 | 212 | 5,0 | 1904 | 221 | 3,2 |
| 1893 | 214 | 5,2 | 1905 | 257 | 3,5 |
| 1894 | 199 | 4,7 | 1906 | 241 | 3,0 |
| 1895 | 164 | 3,9 | 1907 | 228 | 2,6 |
| 1896 | 163 | 3,6 | 1908 | 231 | 3,0 |
| 1897 | 185 | 3,8 | 1909 | 253 | 3,0 |
| 1898 | 184 | 3,4 | 1910 | 259 | 2,9 |
| 1899 | 203 | 3,5 | 1911 | 298 | 3,1 |
| 1900 | 215 | 3,6 | 1912 | 334 | 3,2 |
| 1901 | 204 | 3,6 | 1913 | 333 | 3,1 |

Kolom 1 = De export van Nederlandse produkten naar Duitsland in miljoenen marken.
Kolom 2 = Kolom 1 als percentage van de totale import van Duitsland.

Er waren echter ook reële exportproblemen voor Nederland.[3] Begin jaren negentig werden er vanuit Nederland jaarlijks een paar honderdduizend levende varkens, runderen en paarden naar Duitsland geëxporteerd. De waarde van deze export bedroeg in 1892 ongeveer 40 miljoen mark. In 1905 was dat teruggelopen tot 10,6 miljoen mark. Die terugval werd veroorzaakt door veterinaire maatregelen, die door de Pruisische autoriteiten als een verhulde vorm van protectionisme werden gebruikt.[4] Dit verlies werd slechts gedeeltelijk gecompenseerd door de groeiende export van vlees. Duitsland beschermde ook zijn bietsuikerindustrie, waardoor de traditionele rietsuikerexport van Nederland naar Duitsland nagenoeg verdween. Nederland slaagde er niet in een rol van betekenis te spelen als exporteur van industrieprodukten naar Duitsland.

---

rapporten over de markt voor koffie- en tabak in Nederland zijn te vinden in: *BA-Potsdam* 15.01, 4402, Gneist an Bethmann-Hollweg, 17. März 1910. Ibidem, 4403, Rienacker an Bethmann, 17. Januar 1913.

1 *StJb*, 1891-1914. Voor de problemen met de Nederlandse statistische gegevens: J.Th. Lindblad, J.L. van Zanden, *De buitenlandse handel van Nederland, 1872-1913*. In: *Economisch en sociaal-historisch jaarboek* (1989), p. 231-269.

2 *StJb*, 1891-1914.

3 Voor een beknopt overzicht van de ontwikkeling van de Nederlandse handel zie: H. Blink, *A general view of the Netherlands, VIII: Trade* (The Hague, 1915).

4 W. Lotz, *Handelspolitik Caprivi-Hohenlohe*, p. 152

Bij de overige belangrijke Nederlandse exportartikelen naar Duitsland wisselde het beeld sterk. De export van vis handhaafde zich op hetzelfde niveau. Er was een groeiende export van landbouwprodukten als boter, kaas, groenten, aardappelen en eieren. De teelt in kassen nam na de eeuwwisseling een grote vlucht.[1]

De ontwikkeling van de onderlinge handel was niet onverdeeld gunstig en dat contrasteert, zoals uit de tabellen zeven en acht blijkt, sterk met de ontwikkeling van de goederenstroom tussen Duitsland en Nederland.

Tabel 7. *De goederenstroom van Duitsland naar Nederland, 1890-1913.*

| | 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|
| 1890 | 22.414 | 6.140 | 27,4 |
| 1895 | 26.954 | 6.981 | 25,9 |
| 1900 | 36.318 | 9.137 | 25,3 |
| 1905 | 44.370 | 14.019 | 31,6 |
| 1910 | 60.466 | 20.495 | 33,9 |
| 1913 | 82.195 | 28.134 | 34,2 |

Duitse uitvoer; inclusief doorvoer.[2]
Kolom 1 = Duitse uit- en doorvoer in duizenden tonnen.
Kolom 2 = Duitse uit- en doorvoer naar en via Nederland in duizenden tonnen.
Kolom 3 = Percentage van de Duitse uitvoer dat haar weg vond naar of via Nederland.

Tabel 8. *De goederenstroom van Nederland naar Duitsland, 1890-1913.*

| | 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|
| 1890 | 31.733 | 4.403 | 13,9 |
| 1895 | 35.683 | 6.018 | 16,8 |
| 1900 | 49.491 | 11.155 | 24,5 |
| 1905 | 58.351 | 15.508 | 26,7 |
| 1910 | 70.736 | 19.859 | 28,1 |
| 1913 | 81.412 | 23.177 | 29,7 |

De Duitse invoer; inclusief doorvoer.[3]
Kolom 1 = Duitse in en doorvoer in duizenden tonnen.
Kolom 2 = Duitse in- en doorvoer in duizenden tonnen van en via Nederland.
Kolom 3 = Percentage van de Duitse invoer afkomstig uit Nederland of doorgevoerd via Nederland.

Voor een goed begrip dient de lezer te bedenken dat in tabel zeven en acht goederenstromen vervat zijn, die Nederland slechts passeerden, zonder dat

---

1 Het is niet mogelijk exact te berekenen hoe groot het aandeel van de Duits-Nederlandse handel in de totale Nederlandse handel was, omdat de Duitsers hun statistiek in de loop van de jaren negentig ingrijpend veranderden en de Nederlandse statistiek archaïsche methodes hanteerde. Waarschijnlijk komt de volgende berekening nog het dichtst in de buurt. Lindblad en Van Zanden hebben berekingen gemaakt voor de Nederlandse handel. Als we die cijfers vergelijken met de cijfers van 1895 en 1913 uit het *StJb*, ontstaat het volgende beeld (kolom 1,2, 4 en 5 in miljoenen marken):

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1895 | 531 | 164 | 30,9 | 801 | 245 | 35,9 |
| 1913 | 1030 | 333 | 32,3 | 1552 | 694 | 44,7 |

1 = De Nederlandse export. 2 = De Nederlandse export naar Duitsland. 3 = Percentage van de Nederlandse export, dat naar Duitsland werd uitgevoerd. 4 = De Nederlandse import. 5 = De Nederlandse import vanuit Duitsland. 6 = Percentage van de Nederlandse import, dat uit Duitsland werd ingevoerd. J.Th. Linblad, J.L. van Zanden, p. 262. Eén conclusie dringt zich op. Nederland had een tamelijk groot tekort op de handelsbalans. Dat tekort werd voor een belangrijk deel veroorzaakt door de handel met Duitsland en in het bijzonder doordat handelsbalans voor industriële goederen volledig eenzijdig was. Nederland exporteerde nauwelijks industrieprodukten naar Duitsland. België en Duitsland hadden daarentegen een omvangrijke onderlinge handel in industrieprodukten. *StJb*, 1914.
2 Kolom 1: *StJb*, 1891-1914. Kolom 2: *SIUD*, 1890-1914.
3 Kolom 1: *StJb*, 1891-1914. Kolom 2: *SIUD*, 1890-1914.

Nederlandse havens of rederijen daaraan te pas kwamen. Zo werd er vanaf de jaren negentig een groeiende hoeveelheid steenkolen vanuit het Roergebied via Nederland naar België geëxporteerd. In 1913 ging het om 5,7 miljoen ton, waarvan 4,6 miljoen ton via de Rijn *linea recta* naar Belgische havens en vooral naar Antwerpen werd gevaren. In hierboven genoemde cijfers is ook het directe verkeer tussen de Duitse Rijnsteden en overzeese havens begrepen.[1] Dat neemt niet weg dat Nederland tussen 1890 en 1913 aanzienlijk aan gewicht won als handels- en doorvoerland. In tabel negen worden de cijfers uit de twee bovenstaande paragrafen nog eens samengevoegd.

Tabel 9. *De goederenstroom tussen Duitsland en Nederland, 1890-1913.*

A. Totale Duitse in- uit- en doorvoer.

| | 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|
| 1890 | 31.733 | 22.414 | 54.147 |
| 1895 | 35.683 | 26.954 | 62.637 |
| 1900 | 49.491 | 36.318 | 85.799 |
| 1905 | 58.351 | 44.370 | 102.721 |
| 1910 | 70.736 | 60.466 | 131.202 |
| 1913 | 81.412 | 82.195 | 163.607 |

B. Totale Nederlandse in- uit- en doorvoer.

| | 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|
| 1890 | 14.612 | 8.298 | 22.910 |
| 1895 | 17.843 | 10.630 | 28.473 |
| 1900 | 26.243 | 17.888 | 44.131 |
| 1905 | 36.362 | 25.850 | 62.212 |
| 1910 | 47.580 | 35.530 | 83.010 |
| 1913 | 60.489 | 45.033 | 105.522 |

C. Verkeer tussen Nederland en Duitsland

| | 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|
| 1890 | 6.140 | 4.403 | 10.543 |
| 1895 | 6.981 | 6.018 | 12.999 |
| 1900 | 9.137 | 11.155 | 20.992 |
| 1905 | 14.019 | 15.508 | 29.527 |
| 1910 | 20.495 | 19.859 | 40.354 |
| 1913 | 28.134 | 23.177 | 51.311 |

Verklaring: bij A en B = Kolom 1 de totale invoer (incl. doorvoer) in duizenden tonnen; kolom 2 de totale uitvoer (incl. doorvoer) in duizenden tonnen en kolom 3 het totaal van kolom 1 + 2. Bij C = Kolom 1 de goederenstroom via Duitse zeehavens en de Nederlands-Duitse landgrens richting Nederland; kolom 2 de goederenstroom vanuit Nederland over de Nederlands-Duitse landgrens en richting Duitse zeehavens en kolom 3 is het totaal van kolom 1 + 2.

Uit deze tabel kan worden afgeleid, dat 51,3 miljoen van de 163,6 miljoen ton goederen, die in 1913 de Duitse grens passeerde, via de Duits-Nederlandse grens passeerde. De omvang van de Duits-Nederlandse handel was niet van dusdanige aard, dat dit hoge cijfer daardoor verklaard wordt. De groeiende goederenstroom is

1 *SIUD*, 1913. A. Bünnemeijer, *Die Deutsch-Holländischen Handelsbeziehungen von der Jahrhundertwende bis 1924, unter besonderer Berücksichtigung einiger wichtigen Warenartikel und der Transportwege* (Köln, 1927), p. 76.

dan ook grotendeels terug te voeren op de groei van de Nederlandse en Belgische transitohandel. Een uitsplitsing naar verschillende handelsstromen is echter moeilijk te maken door de hiaten in de Duitse en vooral de Nederlandse statistiek. Verschillende auteurs gebruiken een rekensom, maar ze waarschuwen, dat de uitkomst slechts als een indicatie mag worden opgevat.[1]

Wanneer die berekening wordt toegepast op de voorhanden cijfers voor het jaar 1913 leidt dat tot de volgende uitkomsten. Van de totale goederenstroom van 51,3 miljoen ton was 13,3 miljoen ton transitohandel van België met Duitsland, 0,5 miljoen ton Rijn-zeehandel en 10,6 miljoen ton Duits-Nederlandse handel. Er resteert 26,9 miljoen ton en dat is de Nederlandse transitohandel met Duitsland. De transitohandel was dus veel omvangrijker dan de Duits-Nederlandse handel.

## 5.4 ENKELE GEVOLGEN VAN DE DUITSE ECONOMISCHE EXPANSIE.

In de voorgaande drie paragrafen is vastgesteld, dat de Duitse economie tussen 1890 en 1914 snel groeide en dat als een gevolg daarvan het verkeer tussen Duitsland en Nederland omvangrijker werd. In de resterende twee paragrafen zullen we wat gedetailleerder ingaan op de steeds verdergaande economische verstrengeling van beide landen. We zullen met name aandacht besteden aan de politieke aspecten van de economische verstrengeling.

- IJzererts

IJzererts, graan en steenkolen bleven ook na 1890 de belangrijkste goederen die via Nederland vervoerd werden. De Duitse import van ijzererts steeg tussen 1890 en 1913 van 1,5 tot maar liefst 14 miljoen ton.[2] De import via de Duits-Nederlandse grens groeide van 1 tot 10 miljoen ton. Rotterdam nam daarvan het grootste deel voor zijn rekening: 8,7 miljoen ton in 1913. Antwerpen verscheepte in 1913 ongeveer 0,8 miljoen ton via de Rijn naar Duitsland.

Bij de doorvoer van ijzererts naar Duitsland deden zich verschillende ontwikkelingen voor.[3] Naast Spanje werd Zweden in de jaren negentig een belangrijke ertsleverancier van Duitsland en vanaf 1907 was Zweden Duitslands grootste ijzerertsleverancier. Aanvankelijk leek dit nadelig voor Rotterdam, maar nadat de Zweden een steeds groter deel van de export via de ijsvrije havens van Noorwegen gingen leiden in plaats van via de Zweedse Oostzeehavens, verdween het geografische voordeel dat Emden had bij de import van Zweeds ijzererts voor het Roergebied. Rotterdam wist gaandeweg het grootste deel van de importen van Zweeds ijzererts naar zich toe te trekken.

In de laatste jaren voor de Eerste Wereldoorlog werd Frankrijk een belangrijke leverancier van erts.[4] De Duitse zware industrie begon vanaf 1900 ijzerertsmijnen en concessies in Noordoost-Frankrijk te kopen. Na 1907 verwierf de Duitse zware industrie bovendien het overgrote deel van de veelbelovende mijnconcessies in Normandië. Van de meeste concessies in Frankrijk was de Duitse zware industrie direct eigenaar, maar hiertegen kwam in Frankrijk in toenemende mate bezwaar. Daarom schoof de Duitse zware industrie de Rotterdamse ertshandel *De Poorter* -na *Wm.H. Müller & Co.* de tweede ertshandel in Rotterdam-

---

1 De berekening gaat als volgt: A - (B + C) = D. A = Het totale goederenverkeer met Duitsland; te vinden in de *SIUD*. B = De Duits-Belgische doorvoer via Nederland + de Rijn-zeehandel; te vinden de jaarcijfers van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. C = De Duits-Nederlandse handel; te berekenen met behulp van het *StJb*. D = De Nederlandse transitohandel met Duitsland. H.P.H. Nusteling, p. 273f. A. Bünnemeijer, p. 26 en 66.
2 *StJb*, 1891-1914. H.P.H. Nusteling, p. 304. *BA-Potsdam* 15.01, 4402, Gneist an Bethmann-Hollweg, 17. Mai 1910.
3 Uitgebreid bij: H.P.H. Nusteling, p. 295-305.
4 H.W. Gatzke, p. 31-3. F. Fischer, *Krieg der Illusionen*, p. 460-469.

naar voren als concessiehouder. *De Poorter* verwierf een consessie van ongeveer 43 vierkante kilometer in Normandië. Het lag in de bedoeling, dat het erts uit Normandië via Rotterdam naar Duitsland zou gaan.

Bij de import van ijzererts uit Noordoost-Frankrijk speelde Rotterdam geen rol: het Franse ijzererts ging per spoor rechtstreeks van Frankrijk naar Duitsland. Deze laatste ontwikkeling, alsmede het feit dat de Duitse zware industrie enkele hoogovens bouwde aan de Duitse kust, konden echter de groei van de ijzerertsinvoer via Rotterdam niet stuiten.

- Graan

Bij de handel in ijzererts speelde de politiek, in dit geval de Franse politiek, een bescheiden rol. Bij de graanhandel speelde de politiek, te weten het Duitse protectionisme, een uiterst belangrijke rol. Paradoxaal genoeg profiteerde de Nederlandse graanhandel van de Duitse economische politiek, die juist tot doel had de Duitse graanproducenten te beschermen tegen de import van graan.

Nederlandse havens importeerden in 1890 ongeveer 1,35 miljoen ton graan, in 1913 was dat ongeveer 5,0 miljoen ton. Rotterdam was de belangrijkste graanhaven van het Europese continent. De Rotterdamse graanhandel groeide van 1,2 tot 4,6 miljoen ton.

De Duitse import van graan nam tussen 1890 en 1913 toe van 3 tot ruim 7,5 miljoen ton met een waarde van meer dan één miljard mark.[1] De import van graan via de Duits-Nederlandse grens groeide van ongeveer 1 miljoen tot meer dan 4 miljoen ton. Dit was niet uitsluitend Nederlandse export naar Duitsland. België exporteerde in 1913 meer dan 0,7 miljoen ton (vooral tarwe en maïs) vanuit Antwerpen via Nederland naar Duitsland. Vanaf 1910, toen graan definitief bulkgoed werd door de invoering van graanelevatoren, werd het aandeel van Antwerpen kleiner. Bij lagere overslagkosten werden de transportkosten doorslaggevend en daardoor woog het geografische voordeel van Rotterdam zwaarder.

Het meeste graan dat in Nederland werd ingevoerd was afkomstig uit Rusland.[2] Verder werden grote hoeveelheden graan uit Noord-Amerika, Roemenië en Pruisen geïmporteerd. Bij dat laatste ging het om rogge en haver, die via Duitse Oostzeehavens werd geëxporteerd naar de havens van de Lage Landen. Een deel van dat graan bereikte via deze omweg het westelijk deel van Duitsland.

De Duitse handelspolitiek was gericht op het beschermen van de inheemse graanproduktie, onder andere door middel van hoge invoerrechten op graan. Dat deed de regering om de specifieke economische belangen van de graanproducenten te beschermen en om de graanproduktie op peil te houden, zodat Duitsland in geval van oorlog minder afhankelijk zou zijn van importen. Die politiek was gedeeltelijk succesvol. Allerlei vormen van subsidiëring leidden tot een grotere graanproduktie, zodat Duitsland per saldo zelfs rogge en haver kon exporteren. Maar door de groeiende bevolking nam de import toch toe en daar openbaarde zich een negatief neveneffect van de protectionistische politiek. De Duitse regering nam allerlei maatregelen tegen de Duitse graanhandel, waardoor deze zich gaandeweg concentreerde in Rotterdam en Antwerpen. Een havenstad als Emden kon zich niet ontwikkelen tot een belangrijke graanhaven, omdat de Pruisische conservatieve partij, die de agrarische belangen verdedigde, erop stond, dat er hoge kanaaltarieven voor het vervoer van graan op het Dortmund-Eemskanaal zouden worden geheven. Ondanks druk van de Duitse zeehavens zou de Duitse regering het beleid niet wijzigen.

---

1 *StJb*, 1891-1914. *SIUD*, 1890-1914. *Jaarverslagen van de Kamer van Koophandel en fabrieken te Rotterdam*, 1890-1914.
2 H.P.H. Nusteling, p. 305-317.

- Steenkolen

Bij de graanhandel zagen we bemoeienis van de Duitse regering; bij de steenkolenhandel was het juist de Nederlandse politiek, die zich met de economische ontwikkeling ging bemoeien. Steenkolen waren het belangrijkste Duitse exportprodukt naar Nederland. De Duitse steenkolen op de Nederlandse markt waren afkomstig uit het Roergebied.[1] In het Roergebied begon in de laatste decennia van de negentiende eeuw een proces van concentratie en kartelvorming, waardoor onderlinge concurrentie plaatsmaakte voor prijs- en produktieafspraken.

In de laatste decennia van de negentiende eeuw ontstonden reusachtige bedrijven. De *Gelsenkirchener Bergwerksgesellschaft* met als directeur Emil Kirdorf had in 1913 53.000 werknemers, waarvan 37.000 arbeiders, die in steenkolenmijnen werkten. De *Gelsenkirchener Bergwerksgesellschaft* produceerde meer dan tien miljoen ton kolen. De *Harperner Bergbaugesellschaft* had 31.000 mijnwerkers in dienst. In de bedrijven van Hugo Stinnes -Rijnrederijen, steenkolenhandel, mijnbouw, ijzer- en staalfabrieken en een scheepswerf werkten in 1913 53.000 mensen, waaronder 36.000 mijnwerkers. August Thyssen had in 1871 70 arbeiders in dienst. In de daarop volgende decennia kocht Thyssen kolenmijnen, ijzerertsmijnen, hoogovens en walserijen, machinefabrieken, handelsondernemingen, havens, water en gasbedrijven, cementfabrieken, teerfabrieken alsmede belangen in de kali-industrie. In 1913 had Thyssen 50.000 werknemers in dienst.[2]

Nadat eerdere pogingen tot kartelvorming mislukt waren, bracht Emil Kirdorf in 1893 een verkoopkartel voor bijna alle steenkolenproducenten van het Roergebied tot stand: het *RWKS*.[3] Het *RWKS* wist bijna alle mijnen in het Roergebied te verenigen. In de eerste tien jaar van zijn bestaan schommelde de produktie van dit kartel tussen de 82 en 87,5% van de totale produktie van het Roergebied. In 1903 wist het kartel een grote doorbraak te bereiken door ook de kolenverkoop aan de Rijn-rederijen onder controle te krijgen. Tussen 1903 en 1911 schommelde de produktie van het kartel tussen de 93 en 98% van de totale produktie in het Roergebied.[4]

Doel van het kartel was een hogere en stabiele prijs voor de steenkolenproducenten te realiseren. De twee belangrijkste middelen hiertoe waren produktiecontingenten voor de karteldeelnemers en vaste prijzen voor de steenkolen. Dit laatste was mogelijk doordat transportkosten bij kolen een grote rol speelden. Ieder kolenwingebied had in zijn onmiddellijke omgeving een afzetgebied waar andere wingebieden door de hoge transportkosten praktisch van waren buitengesloten. Het *RWKS* noemde dit het *unbestrittene Gebiet*. Het kartel bepaalde daar de prijzen, zonder te hoeven vrezen voor serieuze concurrentie.[5] Dit ging

---

1 Voor deze bewering is geen cijfermatige onderbouwing te vinden, maar zij is gebaseerd op de volgende overwegingen. Het enige andere steenkolengebied dat in aanmerking kwam voor leveranties aan Nederland was Aken. Het steenkolenbekken van Aken produceerde in 1913 minder dan 3 1/2 miljoen ton steenkolen. De Nederlandse mijnen in Limburg wisten voor de Eerste Wereldoorlog slechts 1/3 van hun produktie in Nederland af te zetten. Dit ondanks grote inspanningen om de verbindingswegen naar de rest van Nederland te verbeteren. 2/3 van de produktie werd naar België en Duitsland geëxporteerd. Als Nederlandse mijnen hun produktie beter kwijt konden in Duitsland, dan is het onwaarschijnlijk dat de mijnen rondom Aken, die ten opzichte van de Nederlandse markt nog ongunstiger lagen, hun produktie in Nederland af konden zetten.

2 W. Köllmann, Bd. 1, p. 240.

3 K. Wiedenfeld, *Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat* (Bonn, 1912). H.P.H. Nusteling, p. 283-289. W. Bacmeister, p. 82-97.

4 K. Wiedenfeld, p. 68f.

5 De verkoopprijzen van het *RWKS* waren de facto de richtprijzen voor de kolenproducenten op het gehele Europese continent. J.L. Cluysenaer, directeur van de mijnconcessie *Oranje-Nassau*, wees er in 1901 op dat ook de Nederlandse mijnen in Limburg er in de toekomst niet aan zouden ontkomen de syndicaatsprijzen als richtprijs te nemen. *De Economist*, 1901, p. 318f.

ten koste van grote handelaars als Stinnes en Haniel en de lokale afnemers. Stabiele prijzen en behoorlijke winsten in het *unbestrittene Gebiet* waren het fundament voor een gecoördineerde expansie van de produktie en de verovering van afzetmarkten buiten dit gebied. Alhoewel het kolenkartel slechts een losse verzameling van producenten was en niet de monoliet die veel buitenstaanders zagen, vertegenwoordigde het een enorme economische en politieke macht.[1]

Het syndicaat breide zijn afzetgebied met groot succes uit tot ver buiten de Duitse grenzen en met name Nederland werd een belangrijke markt. De Nederlands-Duitse kolenhandel was tot de jaren negentig relatief kleinschalig geweest. Schippers laadden kolen in Duisburg-Ruhrort en voeren deze naar Nederlandse havens, waar ze de kolen vanuit het schip verkochten. Dat bracht vaak een ligtijd van weken met zich mee. Een ander deel van de kolen werd aangevoerd met treinen en veel kolenhandels bevonden zich in de onmiddellijke nabijheid van stations.

Na de oprichting van het *RWKS* dwong het syndicaat de vorming van de *SHV* af. De *SHV* werd opgericht in april 1896, met de Utrechtse steenkolenhandelaars H.A. van Beuningen en D.G Bingham als belangrijkste deelnemers. De *SHV* kreeg het alleenrecht op de verkoop van met de trein aangevoerde Roerkolen, omgekeerd was de *SHV* verplicht uitsluitend Roerkolen af te nemen. Bovendien kreeg het *RWKS* een aandeel in de *SHV*. Namens het *RWKS* nam J. Balthazar, eigenaar van een steenkolenhandel in Duisburg-Ruhrort, zitting in de directie. Vanaf 1902 versterkte D.G. van Beuningen ook de greep van de *SHV* op de steenkolenhandel in de haven van Rotterdam. Nadat het kartel in 1903 de verkopen aan de Rijn-rederijen via het zogenaamde *Kohlenkontor* onder controle had gekregen, ruilde het *RWKS* in datzelfde jaar het monopolie voor het vervoer van kolen via de Rijn naar Nederland voor een vergroting van zijn aandeel in de *SHV*.[2]

Vanaf 1896 tot 1907 gebruikte het *RWKS* Nederland als een gebied waar overproduktie werd weggewerkt en bij tekorten de leveranties werden ingekrompen, de zogenaamde anti-cyclische afzetpolitiek. Dat leidde tot sterk fluctuerende prijzen op de Nederlandse kolenmarkt. In 1907-8 veranderde dat beleid en werd meer zorg besteed aan de Nederlandse markt.[3] Het gevolg was dat het Duitse aandeel in de Nederlandse steenkolenmarkt nog verder opliep en de Britse steenkolenexport naar Nederland onbeduidend werd. Vanuit Rotterdam begon het Roergebied bovendien op grote schaal steenkolen te exporteren.[4]

De waarde van alle steenkolen die in 1913 vanuit Duitsland over de Nederlandse grens werden geëxporteerd, 17,92 miljoen ton, bedroeg 255 miljoen mark.[5] Ter vergelijking: de totale Nederlandse export naar Duitsland was 333 miljoen mark waard. Van de 10 miljoen ton kolen, die in 1913 in Nederland

---

1 Zo nam Hugo Stinnes deel aan het *RWKS*, maar hij was ook betrokken bij de Engelse kolenimport in Noordduitsland. K. Wiedenfeld, p. 85.

2 Z.W. Sneller, p. 199-238. C.E.P.M. Raedts, p. 135f. A.F. Overlack, *Die Ruhrkohlenschiffahrt auf dem Rhein* (Duisburg, 1934), p. 202-4. Hoe groot het aandeel van het *RWKS* precies was, is onbekend. Het was gebruikelijk om de *SHV* voor de Eerste Wereldoorlog te betitelen als het verlengstuk van het *RWKS*. In Duitse bronnen werd de *SHV* vaak een dochteronderneming van het *RWKS* genoemd, maar dat lijkt een al te simpele voorstelling van zaken. *AA-Bonn SoS* 734/461, Bd. 30, Gneist an Bethmann-Hollweg, 8. Juli, 1912. Ibidem, Bd. 31. Kommisarische Beratung, 20. Januar 1913.

3 H.P.H. Nusteling, p. 287f. Het *RWKS* voerde het belang van de exportmarkten aan als belangrijkste motief voor de verandering van het beleid. In hoeverre de kritiek van de Nederlandse pers en de opbouw van de Limburgse mijnbouw nog een rol speelden bij deze koerswijziging is onduidelijk.

4 R.W.J.M. Bos, p. 131-146.

5 Zie bijlage 2 en 3 voor de ontwikkeling van de Duits-Nederlandse kolenhandel. De afzet van Duitse kolen in Nederland steeg van 3,43 miljoen ton in 1894 (33,3 miljoen mark) tot 7,22 miljoen ton in 1913 (103 miljoen mark). De niet bij het syndicaat aangesloten mijnen zetten hun produktie bijna uitsluitend af in het *unbestrittene* gebied en exporteerden waarschijnlijk nauwelijks. K. Wiedenfeld, p. 74.

werd verbruikt, kwam meer dan 70% uit Duitsland. Volgens de Duitse handelsstatistieken vertegenwoordigde die export een waarde van 103 miljoen mark.

De ontwikkelingen op de kolenmarkt hadden verregaande consequenties voor de Nederlandse steenkolenmijnbouw. In Limburg bestond al sedert mensenheugenis steenkolenmijnbouw, die evenwel in omvang beperkt was. Perifere ligging, slechte afzetkanalen en lage kolenprijzen belemmerden de expansie van de steenkolenproduktie in Limburg. De belangrijkste mijn was de Domaniale Mijn en deze was aan het einde van de negentiende eeuw Duits bezit.

In de jaren negentig toen kolenprijzen stegen en nieuwe spoorwegen werden aangelegd in Zuid-Limburg groeide de belangstelling voor de steenkolenvoorraden in de Limburgse bodem. In 1891 diende een Duitse combinatie een concessieaanvraag in voor een bijna 35 vierkante kilometer groot gebied rondom Heerlen.[1] Deze concessie, *Oranje-Nassau*, werd in 1893 toegewezen door de toenmalige minister van Waterstaat C. Lely. Lely stelde aan de concessiehouders voorwaarden voor de exploratie, de ontginning en het beheer van de mijnen. De directiezetel diende in Nederland gevestigd te zijn en de directie moest in meerderheid de Nederlandse nationaliteit hebben. Bovendien dienden exploratie en ontginning met spoed ter hand genomen te worden. Zo niet, dan zou de concessie komen te vervallen.

Intussen waren het *RWKS* en even later de *SHV* tot stand gekomen. Het kolensyndicaat en de *SHV* werden vanaf hun oprichting sterk bekritiseerd door de Nederlandse pers. Hoge kolenprijzen, problemen bij de leveranties en misbruik van zijn machtspositie werden het gigantische syndicaat aangerekend. De Twentse industrie vormde een inkoopsyndicaat en poogde de *SHV* te omzeilen door Britse kolen te kopen. Dat mislukte doordat lange aanvoerwegen deze operatie te duur maakten.[2]

Lely werd in 1897 voor de tweede keer minister van Waterstaat. In de Tweede Kamer verklaarde hij in 1898 dat hij een grote toekomst voorzag voor de Limburgse steenkolenmijnbouw en in datzelfde jaar bezocht hij persoonlijk Limburg. In april 1899 stelde hij een commissie in, die zich moest buigen over de toekomst van de steenkolenmijnbouw in Limburg en met name de vraag moest beantwoorden of de Nederlandse staat de ontginning van steenkool ter hand moest nemen.

Het debat over de toekomst van de Limburgse kolenindustrie kreeg een extra impuls, omdat er van 1900 tot 1902 een tekort was aan steenkolen op de wereldmarkt. De prijzen stegen en daarover onstond commotie in de Nederlandse pers, waardoor ook het debat over de toekomst van de steenkolenmijnbouw extra aandacht kreeg. De Twentse industrie richtte zich met een adres aan minister Lely. De Twentse industriëlen pleitten voor een snelle uitbreiding van de produktie van steenkolen in Limburg. Als belangrijkste argument voerden zij het gevaar aan dat Nederland voor zijn kolenvoorziening volledig afhankelijk zou worden van de *SHV* en het *RWKS*. De Amsterdamse Kamer van Koophandel voegde daar in juli 1900 in een schrijven aan minister Lely aan toe, dat de afhankelijkheid van buitenlandse leveranties gevaarlijk kon zijn in oorlogstijd.[3]

---

1 Voor het volgende zie: C.E.P.M. Raedts, p. 114-153. Van Duitse zijde was de familie Honigmann (bezitters van steenkoolmijnen in Aken) betrokken, van Nederlandse zijde de al vaker genoemde *Amsterdamsche Bank*.

2 *BA-Potsdam* 09.01, 53.400, Handelsarchiv 1897, p. 157. *DWN*, 26-8-1894, 13-9-1896. Ook in Duitsland kreeg het syndicaat kritiek te verduren. onder andere de conservatief Von Kanitz bestreed de prijspolitiek van het kolensyndicaat die, hetgeen opvallend is, omdat hij voor de landbouw nu juist een dergelijke prijspolitiek wenselijk achtte. W. Lotz, *Handelspolitik Caprivi-Hohenlohe*, p. 173f.

3 *De Economist* (1900), p. 566f. *Verslag over den toestand van handel, scheepvaart en nijverheid te Amsterdam*, 1900, p. 452. *BA-Potsdam*, 15.01, 4401, Gillet an Hohenlohe, 8. Oktober 1900.

H.A. van Beuningen beantwoordde de kritiek op het syndicaat en de *SHV* met een brochure getiteld *Toestand van de kolenhandel.*[1] De prijsverhogingen van steenkolen waren volgens Van Beuningen niet het gevolg van de syndicaatspolitiek, maar werden veroorzaakt door een tijdelijke kloof tussen vraag en aanbod en de hoge looneisen van de arbeiders. De loonstijgingen overtroffen de produktiestijgingen. De ontginning van de kolenvelden in Limburg zou volgens de steenkolenhandelaar weinig verandering brengen in die situatie.

In augustus 1900 verscheen het rapport van de commissie die Lely ingesteld had.[2] De commissie adviseerde een gemengde exploitatie: 45 vierkante kilometer door de staat en 100 vierkante kilometer door particulieren. De commissie baseerde haar oordeel met name op de ervaringen die zij opgedaan had bij een bezoek aan de Pruisische staatsmijnen in het Saarland. Het rapport besteedde veel aandacht aan het feit dat de Pruisische staatsmijnen zijn arbeiders voornamelijk uit de lokale bevolking recruteerden, waardoor er geen toestroom van migranten was geweest met de daaruit voortvloeiende negatieve maatschappelijke en 'morele' effecten. In januari 1901 diende Lely een wetsvoorstel in bij de Tweede Kamer. Dit voorstel week af van het advies van de commissie. Lely stelde voor het gehele gebied van 145 vierkante kilometer staatsexploratie en -ontginning voor. Ook Lely wees op de sociale gevolgen van een ongebreideld kapitalisme en voerde bovendien aan dat het Nederlandse kapitaal weinig belangstelling toonde voor de steenkolenmijnbouw. Zijn wetsvoorstel werd zonder al te veel problemen aangenomen door de Staten-Generaal.

Protesten tegen de wet van Lely waren er vooral van Duitse zijde. Er was Duits kapitaal geïnvesteerd in proefboringen en de belanghebbenden vreesden, dat de vruchten van deze inspanningen hen onthouden zouden worden. Deze belanghebbenden drongen er bij de Duitse regering op aan tegen het wetsvoorstel in het geweer te komen en de *Kölnische Volkszeitung* noemde het wetsvoorstel in april 1901 een *Raubgesetz*. De Duitse regering ondernam geen stappen tegen de Nederlandse mijnwetgeving en uiteindelijk werd de schade van de Duitse belanghebbenden gecompenseerd.[3]

In 1903 werd een wet van kracht, die de staat zes jaar lang het monopolie gaf op geologisch onderzoek en op de exploitatie van steenkolen en zout. Met verdere wetgeving in 1908 en 1910 werd de bemoeienis van de staat met de winning van delfstoffen versterkt.[4]

Na de opening van de mijn *Oranje-Nassau I* in 1899 werden tot aan de Eerste Wereldoorlog nog vijf andere mijnen in Limburg in produktie genomen. In 1906 kwam de eerste Staatsmijn in produktie. In 1913 werkten bijna 10.000 arbeiders in de mijnbouw. Een kwart van die arbeiders kwam uit het buitenland; veelal uit Duitsland en Polen. De produktie van de Limburgse mijnen steeg van 320.000 ton in 1900 tot 1.902.000 ton in 1913. Dat was een forse toename, maar de produktie viel in het niet in vergelijking met Duitsland. In 1913 produceerde Duitsland honderd keer zoveel steenkolen als Nederland, het Roergebied alleen al zestig keer zoveel. Ondanks forse investeringen in de infra-structuur wist de Nederlandse mijnbouw slechts een bescheiden aandeel van de Nederlandse markt te veroveren. Van de Limburgse steenkolenproduktie werd slechts 1/3 in Nederland afgezet. Het overgrote deel van de produktie werd verkocht aan het

---

1 *ARA*, 2.21.230 Collectie van Beuningen, 105. Gebaseerd op een rede die hij, waarschijnlijk tweede helft 1899, gehouden had voor de Utrechtse afdeling van de *Maatschappij voor de Nijverheid.*

2 Uitgebreid behandeld in: *De Economist* (1901), p. 211-215, 301-335 (door de directeur van de mijnconcessie *Oranje-Nassau*), 336-373 (door de Maastrichtse ingenieur Doppler) en 406-9.

3 C.E.P.M. Raedts, p. 139f. Het Duitse dossier is te vinden in: *BA-Potsdam* 15.01, 4401, Handelssachen 1898-1903.

4 C.E.P.M. Raedts, p. 142. Er waren vergelijkbare ontwikkelingen in andere landen. In Zweden versterkte de regering na 1907 zijn greep op de ijzerertsmijnbouw. F. Fischer, *Krieg der Illusionen*, p. 465 en 474.

naburige België en Duitsland. 6% van de in Nederland verbruikte kolen kwamen uit Nederlandse mijnen, meer dan 70% uit Duitsland.

In het voorjaar van 1910 opende de *SHV* de aanval op de Limburgse mijnen. De *SHV*, die een groot deel van de afzetkanalen in handen had, boycotte de Limburgse kolen en voerde een prijzenoorlog. De *SHV* was slechts bereid haar actie te staken als de Limburgse mijnen voortaan hun produktie via de *SHV* zouden afzetten. De Limburgse mijnen waren daartoe evenwel niet bereid. Ze konden overleven door een groeiende afzet in Duitsland en België.[1]

Het bovenstaande verhaal kent verschillende witte plekken. Hoe kwam de opdracht aan de commissie, die de toekomst van de mijnbouw in Limburg moest onderzoeken, tot stand? Waarom overwoog een liberale minister het opzetten van een groot staatsbedrijf? Waarom ging Lely in zijn wetsvoorstel zelfs nog verder dan de commissie en claimde hij het hele gebied voor de Nederlandse staat? Raedts, de auteur die de geschiedenis van de Limburgse steenkolenmijnbouw beschrijft, constateert, dat Lely daar nooit sluitende verklaringen voor heeft gegeven. Raedts meent echter 'met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid' te kunnen stellen, dat bij de mijnwetgeving van Lely geen economische of sociale motieven, maar politieke motieven de doorslag gaven. De sociale gevolgen van de mijnbouw kregen pas binnen de vraagstelling 'particuliere exploitatie of staatsexploitatie?' relevantie. Raedts is er van overtuigd, dat Lely de opbouw van een Nederlandse mijnindustrie nodig achtte als tegenwicht voor de Duitse machtspositie op de Nederlandse steenkolenmarkt. Slechts door middel van het opzetten van staatsmijnen kon dit bereikt worden. Wellicht speelde zijdelings een rol, dat op die manier de Duitse economische expansie in Limburg effectief kon worden doorkruist.[2]

In 1913 vormde de Nederlandse mijnbouw nog geen effectief tegenwicht voor de import uit het Roergebied. De Limburgse mijnbouw bleef een dwerg in vergelijking met de mijnbouw in het Roergebied en speelde op de Nederlandse markt slechts een ondergeschikte rol. De daadwerkelijke doorbraak voor de Limburgse mijnen zou komen in de Eerste Wereldoorlog toen Nederland steeds meer verstoken raakte van buitenlandse kolenleveranties en de Limburgse mijnen van vitaal belang werden voor de steenkolenvoorziening van Nederland.

-Scheepvaart

Bij de handel in steenkolen voelde de Nederlandse regering zich genoodzaakt te reageren op de Duitse economische expansie. Bij de rederijen was het het particuliere kapitaal in Nederland, dat reageerde op de Duitse expansie. De Nederlandse handelsvloot bestond in 1890 uit 510 zeilschepen (137.000 NRT) en 110 stoomschepen (110.000 NRT). Dat was bescheiden in vergelijking met de Duitse handelsvloot van 2.779 zeilschepen (703.000 NRT) en 815 stoomschepen (618.000 NRT).[3]

De Nederlandse handelsvloot werd gedomineerd door een half dozijn maatschappijen die de belangrijkste lijndiensten onderhielden: de *Stoomvaart Maatschappij Nederland* (Amsterdam) en de *Rotterdamsche Lloyd*, die beide op Indië voeren, de *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (*KPM*), die binnen de Indische archipel een monopolie had, de *Koninklijke Nederlandsche Stoomvaartmaatschappij* (*KNSM*, Amsterdam), die lijnen had naar de Oostzee en de Levant, de *Koninklijke Westindische Maildienst* (in 1912 opgekocht door de *KNSM*), de Rotterdamse *Holland-Amerikalijn* (*HAL*), die op Noord-Amerika voer en de

1 C.E.P.M. Raedts, p. 152f. *DWN*, 17-4-1910.
2 C.E.P.M. Raedts, p. 135f. Brugmans noemt daarentegen het Duitse bijna-monopolie niet als argument voor de ontwikkeling van een staatsmijnbouwbedrijf. I.J. Brugmans, p. 352.
3 *StYb*, 1891. Ter vergelijking: de Britse handelsvloot had in 1890 14.640 zeilschepen (3.041.000 NRT) en 7.139 stoomschepen (4.718.000 NRT).

*Koninklijke Hollandsche Lloyd* (Amsterdam), die op Zuid-Amerika voer.[1] Onder de Duitse rederijen was vanaf het midden van de jaren tachtig een concentratieproces gaande. De Hamburgse *Hapag*, onder leiding van Albert Ballin, en de *Norddeutsche Lloyd* uit Bremen, onder leiding van Heinrich Wiegand, groeiden uit tot de grootste rederijen ter wereld. *Hapag* en *Norddeutsche Lloyd* hadden ieder meer dan 1/5 van de Duitse handelsvloot in hun bezit.[2]

Terwijl voor Nederlandse reders de Duitse rederijen scherpe concurrenten waren, waren de Duitse reders voor de Nederlandse havens belangrijke klanten.[3] Amsterdam en Rotterdam deden grote moeite Duitse rederijen over te halen hun haven aan te doen. Daarbij boekte met name Rotterdam successen. In juni 1900 werd Rotterdam tussenstation voor de grote Duitse lijnschepen van de *Norddeutsche Lloyd* die naar Azië voeren. De *Norddeutsche Lloyd* was weinig gelukkig met deze keuze, maar het was een voorwaarde voor het verkrijgen van een rijkssubsidie en het waren de steden langs de Rijn, die deze voorwaarde bij de Duitse regering hadden bedongen. In 1909 was in de haven van Rotterdam 38% van het aantal schepen Engels, 21% Duits en 17% Nederlands.[4]

De internationale scheepvaart kende een traditie van harde prijzenslagen, afgewisseld met overeenkomsten, waarbij de reders onderling marktaandelen en passagiers- en vrachtprijzen vastlegden. De concurrentie was het scherpste op de drukbevaren route van Europa naar Noord-Amerika.[5] In december 1891 sloten de *Hapag*, de *Norddeutsche Lloyd*, de *Red Star Line* uit Antwerpen en de *HAL* een *pool*-overeenkomst voor het verkeer over het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan. Deze overeenkomst was geen succes, omdat de Britse rederijen weigerden mee te doen en de deelnemers, daardoor geen controle konden krijgen op de prijzen. Voor de *HAL* was 1894 een catastrofaal jaar met 1,2 miljoen gulden verlies. In tweede helft van de jaren negentig werd de economische situatie beter en begonnen de Nederlandse reders hun vloot van stoomschepen uit te breiden. Rond 1900 was het aantal zeilschepen gedaald tot 432 (85.000 NRT). Het aantal stoomschepen was gestegen tot 190 (236.000 NRT).[6]

Begin 1901 bracht de Amerikaanse spoorwegmagnaat J. Piermont Morgan de belangrijkste Amerikaanse spoorwegmaatschappijen bijeen in een trust.[7] Deze gigantische trust begon in een snel tempo een aantal rederijen, die actief waren in het Noordatlantische verkeer, op te kopen. De Amerikanen dreigden hun spoorwegmonopolie te gebruiken tegen rederijen die zich niet wilden voegen. Ze bezaten financiële armslag en kregen de actieve steun van de directie van de werf *Harland & Wolff* uit Belfast, de grootste scheepsbouwers ter wereld. Binnen een jaar hadden de Amerikanen onder meer twee grote Britse rederijen gekocht en bezaten zij een vloot van meer dan 650.000 NRT.

In 1901 begon Morgan onderhandelingen met de Britse *Cunard Line* en de Duitse rederijen *Hapag* en *Norddeutsche Lloyd* met de bedoeling tot verregaande samenwerking te komen op de Noordatlantische routes. Met de Britse rederijen kon Morgan niet tot overeenstemming komen, maar herfst 1901 leidden de

---

1 J.A. de Jonge, *Industrialisatie*, p. 151.
2 D.L. Fenchel (Hrsg.), *Die deutschen Schiffahrtsgesellschaften* (Hamburg, 1920). De zeevloot van de *Hapag* was 1902 607 duizend BRT, de *Norddeutsche Lloyd* had 486 duizend BRT en de *HAL* 79 duizend BRT. R. Melchior, *Der amerikanische Schiffahrtstrust*. In: *Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im deutschen Reich* (Leipzig, 1903), p. 283-329, aldaar p. 321f.
3 Een goed beeld rijst op uit de herinneringen en dagboeken van Ernst Heldring die vanaf 1899 directeur was van de *KNSM*. J. de Vries (red.), *Herinneringen en dagboek van Ernst Heldring, 1871-1954* (Groningen, 1970), dl. 1, met name p. 136, 140-6, 153f.
4 *Kamer van Koophandel en Fabrieken Rotterdam - 1803-1928* (Rotterdam, 1928), p. 557f.
5 Voor het volgende zie: L. Cecil, *Albert Ballin. Business and Politics in Imperial Germany, 1888-1918* (Princeton (N.J.), 1967). M.G. de Boer, *De Holland-Amerikalijn* (Rotterdam, 1923), p. 43-67.
6 *StYb*, 1901. Volgens Heldring bleef de financiële positie van de Nederlandse reders tot na de eeuwwisseling zwak. J. de Vries, *Heldring*, dl.1, p. 154.
7 Uitgebreid in: R. Melchior en M.G. de Boer, p. 43-67.

onderhandelingen met de beide Duitse rederijen tot een overeenkomst. In februari 1902 werd de overeenkomst tussen de Morgan-trust en de Duitse rederijen ondertekend.

De directie van de *HAL* meende niet buiten deze combinatie te kunnen blijven.[1] Na een bezoek aan New York deelde de directie de aandeelhouders in maart 1902 mee dat de *HAL* kon deelnemen aan de trust in ruil voor 51% van het aandelenkapitaal. De aandeelhouders gingen akkoord, de *HAL* vergrootte haar kapitaal en *Harland & Wolff* kocht de aandelen, maar deed deze zonder medeweten van de *HAL* over aan Morgan (25,5%) en aan de Duitse rederijen (elk 12,75%). Voor de Nederlandse rederij kwam dit als een zeer onaangename verrassing.

Niet alleen de *HAL* kreeg te maken met de Duitse rederijen. In 1900 was in Nederland de *Zuid-Amerikalijn* opgericht. De maatschappij kampte aanvankelijk met financiële problemen. In december 1904 deden de grote Duitse rederijen via de *Amsterdamsche Bank* een bod op de aandelen van de *Zuid-Amerikalijn*. Ernst Heldring schreef in zijn herinneringen, dat hij het nieuws in zijn ochtendblad las:

> Het was de voortzetting van een verduitschingsproces en het begin van het einde voor onze nationale scheepvaart.[2]

Dezelfde dag nog bezocht hij zijn vader Balthazar Heldring, directeur van de *Nederlandsche Handel-Maatschappij*, en 's middags deed de *Handel-Maatschappij* met succes een hoger bod. De *Zuid-Amerikalijn* kreeg een nieuwe directie en werd na een ingrijpende herstructurering omgedoopt tot *Koninklijke Hollandsche Lloyd*.[3]

De reactie van de *Nederlandsche Handel-Maatschappij* stond niet op zichzelf. De Nederlandse zeescheepvaart onderging na de eeuwwisseling een grondige organisatorische en financiële modernisering. De drie Indische rederijen gingen vanaf 1905 nauwer met elkaar samenwerken. Dit leidde in 1907 tot de oprichting van de *Nederlandsche Scheepvaart Unie*. De *Unie* kocht in 1907 voor zes miljoen gulden aandelen van de Indische rederijen, waardoor deze beschermd werden tegen ongewenste overnames.[4] In 1912 nam de *KNSM* de *Koninklijke Westindische Maildienst* over.[5] Eind van dat jaar werd in de statuten van de *HAL* de bepaling opgenomen dat de bestaande aandeelhouders bij kapitaaluitbreiding niet automatisch het recht kregen nieuwe aandelen te kopen naar rato van hun bestaande aandeel in de maatschappij. Deze maatregel was gericht tegen de buitenlandse aandeelhouders en leidde tot een geërgerde reactie van de directie van de *Hapag*.[6] Aan de groeiende behoefte aan kapitaal werd tegemoet gekomen door zogenaamde scheepsverbandmaatschappijen, die pandbrieven uitgaven. De Nederlandse reders hadden via deze maatschappijen de beschikking over grote hoeveelheden kapitaal die nodig was voor de uitbreiding van de handelsvloot.[7] De Nederlandse overheid stimuleerde de Nederlandse scheepvaart na de eeuwwis-

---

1 J. de Vries, *Heldring*, dl. 1, p. 152f. Heldrings versie wijkt op enkele belangrijke punten af van M.G. de Boers geschiedenis van de *HAL*. Ik volg in grote lijnen M.G. de Boer.
2 J. de Vries, *Heldring*, p. 157-167.
3 Ballin was een voorstander van de *Weltpolitik*. Zijn biograaf L. Cecil vermeldt overigens niet dat er politieke motieven meespeelden bij de overnamepogingen van Nederlandse rederijen.
4 E. Baasch, p. 526. *DWN*, 4-7-1909.
5 J. de Vries, *Heldring*, dl. 1, p. 161.
6 M.G. de Boer, p. 43-67. *DWN*, 29-3-1914. In 1915 kocht de *HAL* het aandelenpakket van de Duitse reders terug. In 1917 gebeurde hetzelfde met het aandelenpakket van de Amerikanen.
7 J.A. de Jonge, p. 152. In 1913 hadden de scheepsverbandmaatschappijen 58 miljoen gulden uitgeleend, waarmee zowel zeeschepen als binnenschepen werden gefinancierd. Er werd ook geld geleend aan de Duitse Rijnrederijen.

seling steeds actiever. Er werden nieuwe postcontracten afgesloten tussen de regering en de Indische rederijen en de *Koninklijke Hollandsche Lloyd*.[1]

Al deze maatregelen bleven niet zonder resultaat. Na 1900 groeide de Nederlandse handelsvloot snel. Eind 1913 bestond de vloot uit 400 zeilschepen (40.000 NRT) en 387 stoomschepen (648.000 NRT). De Nederlandse vloot omvatte in 1913 ongeveer 3% van de wereldhandelsvloot en bleef bescheiden in vergelijking met de Duitse handelsvloot. De Duitse vloot bestond uit 2.765 zeilschepen (488.000 NRT) en 2.170 stoomschepen (2.832.000 NRT).[2] Maar de groei van de Nederlandse had die van de Duitse vloot zelfs nog iets overtroffen en de Nederlandse handelsvloot was in 1913 uiterst modern en zeer winstgevend.

- Keulen en Rotterdam

De Duitse economische expansie stuitte, zoals hierboven beschreven, herhaaldelijk op verzet van Nederlandse zijde, maar ook aan Duitse zijde was men lang niet altijd gelukkig met de nauwe economische banden tussen Duitsland en Nederland. Een veelgehoorde klacht was dat Nederland makkelijk zou verdienen aan Duitsland. Duitsland diende de vruchten van zijn arbeid zelf te genieten. In het vorige hoofdstuk is al ter sprake gekomen, dat die klachten zich vaak richtten tegen Rotterdam.

Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog waren Duitse deskundigen van mening dat Rotterdam op termijn kon uitgroeien tot de grootste haven van het Europese continent. De Duitse consuls voorspelden dat Rotterdam het meest zou gaan profiteren van het toekomstige geïntegreerde Duitse kanalennet.[3] De groei van Rotterdam was in belangrijke mate te danken aan de groeiende handel in bulkgoederen zoals steenkolen, ijzererts, graan, hout en petroleum.[4] Voor de Nederlandse consument waren *RWKS* en *SHV* waarschijnlijk niet voordelig geweest, maar voor de haven van Rotterdam was het optreden van het agressieve syndicaat een groot voordeel.[5] Tot ver in de jaren negentig kende Rotterdam een onevenwichtige goederenbalans, dat wil zeggen dat zeeschepen veel meer goederen invoerden dan uitvoerden. Daardoor moesten veel schepen Rotterdam halfvol of zelfs met ballast verlaten, wat deze haven duurder maakte dan havens met een evenwichtige goederenbalans. Dat nadeel verdween door de export van Duitse steenkolen die, als bunkerkolen of exportartikel, de goederenbalans van de Maasstad in evenwicht brachten.

Niet iedereen in Duitsland was bereid zich neer te leggen bij de groei van Rotterdam. Verschillende Duitse havens zouden graag een deel van het vervoer en de handel naar zich toe hebben getrokken. In de eerste plaats de Rijnsteden. Al eerder hadden verschillende van deze steden pogingen gedaan zich tot zeehavens te ontwikkelen. In de jaren zeventig ontstond opnieuw belangstelling

---

1 *BAM-Freiburg*, RM 5/v. 1285, Rienacker an Bülow, 20. Mai 1908. E. Baasch, p. 527. Februari 1908 uitte Albert Ballin zijn ergernis over de subsidies die de Nederlandse concurrentie kreeg. De Nederlandse pers reageerde door te wijzen op de vele maatregelen waarmee de Duitse overheid de Duitse scheepvaart stimuleerde. *DWN*, 2-8-1908. Een opsomming van de maatregelen, waarmee de Duitse regering de scheepvaart steunde, bij R. Melchior, p. 285.

2 *StYb*, 1914. *Jaarverslag van den Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam*, 1913. De Britse vloot bestond in 1913 uit 8.336 zeilschepen (847.000 NRT) en 12.604 stoomschepen (11.273.000 NRT).

3 *BA-Potsdam* 09.01, 53.403, Jahresbericht 1905. *BAM-Freiburg* RM 5/v, 1299, Konsul Rotterdam an das AA, 18. Juli 1903, 13. April 1908, 23. März 1910. H. Busz, *Die Deutsche Rheinmündung* (Münster, 1913), p. 12. H.P.H. Nusteling, p. 410. Vlak voor de Eerste Wereldoorlog werd de Waalhaven gebouwd. De Waalhaven was toen het modernste en grootste havenbekken van Europa. Zie ook bijlage 5.

4 H.P.H. Nusteling, p. 317-332 en 491. *BA-Potsdam* 15.01, 4403, Gneist an Bethmann-Hollweg, 26. August 1910. Rapport over Rotterdam als oliehaven.

5 *De Economist* (1898), p. 345-350. *BA-Potsdam* 15.01, 4403, Gneist an Bethmann-Hollweg, 4. März 1912.

voor directe overzeese verbindingen vanuit de steden langs de Rijn.[1] Vooral Keulen zag hierin een mogelijkheid zijn haven verder uit te bouwen. Vanaf 1885 begonnen twee kleine stoomschepen aan een lijndienst van Keulen naar Londen. Vanaf 1889 werden daar lijnen naar de Duitse Noord- en Oostzeehavens aan toegevoegd. In 1890 werd de rechtstreekse reis tussen de Noordzee en de Duitse Rijnhavens en omgekeerd ongeveer 120 keer gemaakt; 70 passages door kleine stoomschepen en 50 door zeilschepen. Keulen was veruit de grootste zeehaven aan de Rijn: in Keulen werd 42 duizend ton goederen omgeslagen. Dat was nog niet bijzonder veel, maar Keulen koesterde ambitieuze plannen.

Een voorwaarde voor een florerende zeehandel van de Duitse Rijnhavens was een voldoende diepgang van de vaargeul in de Rijn. Vanaf Keulen werd de Rijn breder en was er minder verval, waardoor de stroming minder snel werd en de rivier diepgang verloor.[2] Rond het midden van de negentiende eeuw was de diepte van de Waal op veel plaatsen slechts 1,40 meter. In het handels- en scheepvaartverdrag van 1851 hadden Duitsland en Nederland afgesproken de rivier goed te onderhouden en de vaargeul uit te diepen. In 1861 werd de afspraak gemaakt dat beide landen zouden streven naar een vaargeul van drie meter diep. In Nederland werd hier geen haast mee gemaakt. Financiële overwegingen en het feit, dat de Nederlandse Rijnvloot uit kleinere schepen bestond dan de Duitse Rijnvloot werkten dit in de hand.

Na 1875 klaagden de Duitsers regelmatig over de vaargeul in het Nederlandse deel van de Rijn. Er kwamen incidenten voor waarbij honderden schepen bij laagwater vastliepen. Het Keulse zeeschip *Industrie* liep in 1886 tweemaal aan de grond. Hierover ontstond een politieke rel toen de Keulse afgevaardigde Biesenbach februari 1887 in het Pruisische Huis van Afgevaardigden Nederland ervan beschuldigde het onderhoud aan de Rijn te verwaarlozen met de bedoeling de Rijnzeevaart onmogelijk te maken. Daarop zond het ministerie van Buitenlandse Zaken een nota van Rijkswaterstaat naar Berlijn waarin werd opgemerkt, dat Nederland per kilometer meer geld uitgaf aan onderhoud en verbeteringen dan de Duitse oeverstaten. Naast onderhoudskosten had Nederland 1877-1885 vier miljoen gulden uitgegeven aan verbeteringen van de toestand op de Waal.[3] De toestand op het Duitse gedeelte van de Rijn was niet beter dan die op Nederlands grondgebied, aldus de Nederlandse nota. De Nederlandse regering benadrukte, dat het verder verbeteren van de vaargeul een hoge prioriteit had. In een schrijven aan de Keulse zeerederij wees de Nederlandse regering erop, dat het onredelijk was van de zeerederij om te eisen, dat Nederland zijn waterbouwkundige programma's zou afstemmen op een haven die 337 kilometer landinwaarts lag.

In januari 1889 nam de Duitse gezant Von Saurma-Jeltsch rechtstreeks contact op met de Nederlandse regering om verder aan te dringen op verbetering van de vaargeul in de Waal. In februari 1889 werd in het Pruisische Huis van Afgevaardigden zelfs gesproken over contractbreuk van de kant van Nederland. In de periode 1889-1895 werd opnieuw 2,5 miljoen gulden geïnvesteerd in de verbetering van de vaargeul in de Waal. In mei 1891 wees rijkskanselier Caprivi de Nederlandse gezant erop, dat hij bij gelegenheid van een bezoek van de keizer en hemzelf aan Keulen, had vernomen, dat men in Keulen nog steeds ontevreden was over de toestand van de vaargeul op het Nederlandse deel van de Rijn. De gezant antwoordde dat Nederland grote sommen investeerde en met grote ijver

---

1 R. van der Borght, p. 8f.
2 H.P.H. Nusteling, p. 233-244.
3 *Sonderausgabe Deutsche Wochenzeitung: Rotterdams Handel- und Schiffahrt gewidmet* (Amsterdam, 1908), p. 38: Informatie van hoofdinspecteur-generaal van 's Rijkswaterstaat b.d. Leemans. J. Woltring (red.), *bescheiden 1886-1890*, p. 118-120. *Kamer van Koophandel en Fabrieken Rotterdam - 1803-1928*, p. 529-533.

werkte aan de Rijn. De technische problemen moesten evenwel niet onderschat worden.[1]

In 1892 publiceerde de Kamer van Koophandel in Keulen een studie van R. van der Borght. De auteur gaf een zeer rooskleurig beeld van de potentiële mogelijkheden van het Rijn-zeeverkeer. Vijf miljoen ton goederen zouden mogelijk direct van en naar de Duitse Rijnzeehavens kunnen worden vervoerd. Het voorbijvaren van Rotterdam zou jaarlijks miljoenen marken winst opleveren. Een vaargeul van 4,5 meter was technisch haalbaar, maar volgens de auteur dienden waterstaatkundigen zelfs te onderzoeken of een vaargeul van zeven meter diep mogelijk was. Deze ambitieuze plannen werden niet overgenomen door de Pruisische regering. De Pruisische regering bleef vasthouden aan het doel van een drie meter diepe vaargeul, een doel dat rond 1898 in Nederland en Duitsland werd bereikt. Het gevolg was dat de Rijnzeevaart nooit daadwerkelijk van de grond kwam.[2]

Onvoldoende onderhoud zorgde in 1906 en 1907 opnieuw voor ondieptes in het Nederlandse deel van de Rijn. Nederlandse en Duitse belanghebbenden protesteerden en eisten een snelle aanpak van de problemen. Alhoewel de ondieptes korte tijd later werden opgeruimd beschuldigde het rijksdaglid Kreth Nederland in april 1908 ervan het onderhoud aan de Rijn met opzet te verwaarlozen. Ingenieur W.F. Leemans, de Nederlandse gedelegeerde bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (voortaan Rijnvaartcommissie),[3] wees deze aantijgingen van de hand en wees er nog eens op dat Nederland grotere technische problemen had te overwinnen bij het uitbaggeren van de vaargeul dan Duitsland. Per kilometer rivier had Nederland in de afgelopen decennia steeds meer uitgegeven dan Duitsland.

Kort voor de Eerste Wereldoorlog zou Nederland weer met Duitse klachten worden geconfronteerd over het Nederlandse deel van de Rijn. Ditmaal waren de klachten niet gebaseerd op feiten. De *Oberpräsident* van de *Rheinprovinz* schreef de Pruisische minister van Publieke Werken in februari 1914, dat de vaargeul op de Duitse Rijn zelfs slechter was dan in Nederland.[4] Deze klachten waren hoogstwaarschijnlijk bedoeld om stemming te maken voor de bouw van een groot kanaal van de Rijn naar de Duitse Noordzeekust, dat in een later hoofdstuk aan de orde zal komen.

- Emden en de Rijntollen

Een tweede poging om een deel van de handel van Rotterdam naar Duitse havens te verleggen was de bouw van het Dortmund-Eemskanaal en de ontwikkeling van de haven van Emden. Tot de jaren zeventig was alle aandacht van de Pruisisch-Duitse regering gericht op de verdere expansie van het spoorwegnet. Doordat de binnenvaart vanaf de jaren zeventig zich technisch snel ontwikkelde en daardoor weer concurrerend werd, ontstond hernieuwd belangstelling voor het transport over water.[5] De kanalisering va de Main en het bevaarbaar maken van de Rijn tot Zwitserland werden ter hand genomen. Dit kwam met name de steen-

---

1 J. Woltring (red.), *Bescheiden betreffende de buitenlandse politiek van Nederland, 1891-1894 (Rijksgeschiedkundige publikatiën 132)* (Den Haag, 1970), p. 120f.

2 De Nederlandse Rijnschepen namen van 1882 tot 1914 gemiddeld toe van 154 tot 440 BRT (in Duitsland van 218 tot 726 BRT), waardoor ook Nederland een steeds groter belang kreeg bij een diep vaarwater op de Waal. H.P.H. Nusteling, p. 242f. Aangezien ook zeeschepen snel in grootte en diepgang toenamen, een factor die in de studie van R. van der Borght merkwaardig genoeg geheel buiten beschouwing bleef, lijken mij de verwachtingen in zijn studie rijkelijk hooggespannen.

3 De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hier: Rijnvaartcommissie) was in 1831 ingesteld. Zie H.P.H. Nusteling, p. 11.

4 *Sonderausgabe Deutsche Wochenzeitung: Rotterdams Handel- und Schiffahrt gewidmet*, p. 38 en 41. *AA-Bonn SoS*, 473/119, Bd. 4, Rienacker an Bethmann Hollweg, 18. November 1913. Rheinbaben an Breitenbach, 20. Februar, 1914.

5 W. Lotz, *Verkehrsentwicklung*, p. 89ff.

kolenwinning in het Roergebied ten goede. Het Roergebied zag zijn afzet uitgebreid tot Zuid-Duitsland en Zwitserland.

Voor industrieën die hun produkten ook per binnenschip konden vervoeren was het aantrekkelijk om een alternatief voor de staatsspoorwegen te hebben; al was het alleen maar omdat de Pruisische spoorwegen daardoor bij het vaststellen van hun tarieven rekening moesten houden met concurrentie. In zoverre was zelfs de mogelijke bouw van een kanaal een handige stok achter de deur.

In 1877 liet de Pruisische regering een studie naar het economische nut van kanalen uitvoeren die aan de basis zou liggen van alle latere plannen en voorstellen. In dit rapport werd een kanaal van de Rijn naar de Elbe voorgesteld, met een zijtak naar de Ems.[1] De Duitse rivieren van de Rijn tot de Oder vormden goede verbindingen van noord naar zuid. Door een oost-west-kanaal, al snel bekend onder de naam Mittellandkanaal, zou in Duitsland een integraal net van waterwegen ontstaan.

Vooral het Roergebied zou profiteren. Het kanaal naar de Elbe zou de Berlijnse kolenmarkt binnen het bereik van het Roergebied brengen; een kanaal door Limburg naar Antwerpen zou de traditionele band met de Scheldestad versterken. Het kanaal naar Emden bood het Roergebied twee grote voordelen. In Noord-Duitsland domineerden traditioneel de Britse steenkolen, die via de Noordzee goedkoper aangevoerd konden worden dan met de spoorwegen vanuit het Roergebied. Door een kanaal zouden de kolen uit het Roergebied goedkoop vervoerd kunnen worden naar de Duitse Noordzeekust en een nieuw afzetgebied kunnen veroveren. Omgekeerd zou het kanaal kunnen dienen voor de import van Zweeds ijzererts naar het Roergebied.

Het is dan ook geen wonder dat de kanaalplannen vooral in industriële kringen in het Roergebied veel voorstanders hadden. Mulvany, de president van de *Verein für die Wahrung der gemeinsamen Interessen in Rheinland und Westfalen* (in de volksmond *Langnahmverein*), pleitte in maart 1882 voor een kanaal van 3,5 meter diep. Daardoor zouden zeewaardige schepen op het kanaal kunnen varen, waardoor rechtstreekse verbindingen met overzeese gebieden mogelijk waren. Mulvany rekende met kolentransporten van minimaal vijf miljoen ton per jaar. De spreekbuis van de zware industrie, de *Rheinisch-Westfälische Zeitung*, schreef 4 december 1883:

> *Der Tag des ersten Spatenstichs zur Anlegung des norddeutschen Kanalnetzes dürfen wir als den Wendepunkt zu einer aufsteigenden Phase für unseren Bergbau und Hüttenbetrieb bezeichnen, deren Zenith ein dauernder wirtschaftlicher Aufschwung ohne Gleichen sein wird.*[2]

Voorstanders van de bouw van een kanaal konden ook gevonden worden in Emden, het beoogde eindpunt van het Dortmund-Eemskanaal.[3] Het kleine havenstadje Emden had een wisselvallige geschiedenis achter de rug. Korte bloeiperiodes waren afgewisseld met lange periodes van stagnatie, waarin handel en scheepvaart Emden links hadden laten liggen. Ook in de tweede helft van de negentiende eeuw was het economisch getij voor Emden niet gunstig geweest. Het ontbrak Emden aan goede verbindingswegen met het achterland, grote bevolkingsconcentraties in de onmiddellijke nabijheid en lokale economische activiteiten die als een motor voor de haven konden fungeren.

Rond het midden van de negentiende eeuw had Emden een spoorwegaansluiting gekregen. In 1879 was het Eems-Jade Kanaal geopend om de aanvoer

---

1 A. Krziza, p. 93.
2 *BAM-Freiburg* RM 3/v, 4194.
3 Voor Emden zie: A. Krziza, p. 28f en 41-9. M. Erpenbeck, *Emdens Entwicklung im Rahmen der europäischen Seeschiffahrt seit Bau des Dortmund-Rheinkanals* (Papenburg, 1928), p. 1-3.

van kolen vanuit het Roergebied naar de marinehaven Wilhelmshaven te vergemakkelijken. Er waren bescheiden investeringen gedaan in de haven. Al deze verbeteringen waren echter onvoldoende om het tij te keren. De scheepvaart op Emden nam nauwelijks toe.

In 1875 was Fürbringer burgemeester van Emden geworden.[1] Deze jonge ambitieuze burgemeester zou steeds weer pleiten voor de bouw van een kanaal van Emden naar het Roergebied als basis voor de expansie van de haven van Emden. In een vergadering van het bestuur van de provincie Hannover hield Fürbringer in december 1886 een van zijn vele hartstochtelijke pleidooien voor de bouw van een kanaal:

> *Es sei nicht zu beschreiben wie schwer diese Häfen und der Wohlstand der Bewohner ihrer Städte unter der Concurrenz der holländischen Häfen, der Aufhebung von Seetransittarife für Getreide, dem Rückgange der Segelschiffahrt und den niedrigen Schiffsfrachten gelitten hätten. Es sei so schlimm, dass man Bedenken tragen müsse, diese Verhältnisse publik zu machen. (...) Nur der Canal könne dafür Ersatz bringen.*[2]

De voorstanders van de bouw van kanalen hadden aanvankelijk de steun van Bismarck.[3] Aangezien de bouw van een kanaal van Dortmund naar Emden het makkelijkst was uit te voeren werd dit voorstel in maart 1882 gepresenteerd aan het Pruisische Huis van Afgevaardigden. Als belangrijkste motief werd in het begeleidende *Gutachten* de bevordering van de export van het Roergebied naar Noord-Duitsland en Noord-Europa genoemd.

Carl Freiherr von Stumm, de 'koning van de Saar', vocht met alle middelen tegen het kanaalproject. Hij presenteerde een serie argumenten, die een grote rol zou spelen in alle daaropvolgende debatten over de Duitse verkeerspolitiek. Kanalen bevoordeelden eenzijdig die gebieden die bereikbaar waren met kanalen, terwijl investeringen in een wijdvertakt spoorwegnet het hele land ten goede kwamen. Spoorwegen waren de belangrijkste bron van inkomsten voor de Pruisische staat. De bouw en het onderhoud van kanalen kostte daarentegen geld. Een dergelijke uitgave resulteerde bovendien in een versterkte concurrentie voor de spoorwegen, waardoor mogelijk de inkomsten voor de spoorwegen en de Pruisische overheid zouden verminderen. Op die manier bracht de belastingbetaler offers voor een kleine groep belanghebbenden.[4] Een meerderheid van het Pruisische Hogerhuis stemde in met deze argumenten en in de zomer van 1883 werd het plan verworpen. Dit was een nederlaag van het Roergebied tegen een coalitie van groepen met andere belangen.[5]

Bismarck kreeg gaandeweg meer oor voor de bezwaren van de tegenstanders van de kanaalbouw. In oktober 1885 wees hij in het *Staatsministerium* op het

---

1 *GStaPK-Berlin* III.HA, 6444, Norddeutsche Allgemeine Zeitung, 31-10-1912. Leo Fürbringer geboren in 1843, zou tot december 1912 burgemeester blijven. Fürbringer typeerde zichzelf als een geestverwant van Mosle, de voorvechter van een extreem-protectionistisch standpunt. *BAM-Freiburg*, RM 2/v, 1809A, Rede Fürbringer in het Pruisische Huis van Afgevaardigden, 11 maart 1912.

2 *BAM-Freiburg* RM 3/v. 4195, Bau eines Schiffahrtskanal von Dortmund nach den Emshäfen. In datzelfde dossier is een brief te vinden die Fürbringer 30 april 1887 aan de *Admiralstab* schreef. In die brief gebruikte hij dezelfde argumenten om aan te geven, dat Emden steun behoefde bij zijn ontwikkeling. Fürbringer noemde de concurrentie van de Nederlandse havens, maar niet de concurrentie van de Duitse havens, alhoewel die voor Emden waarschijnlijk minstens even lastig was. Als argument was dat echter niet bruikbaar. Volgens de economisch-historicus A. Krziza, die onderzoek had gedaan naar de economische ontwikkeling van Emden, had de Duitse spoorwegtariefpolitiek een einde gemaakt aan de graanimport via Emden. Zelfs Münster kon zijn graan goedkoper uit Rotterdam betrekken. A. Krziza, p. 58.

3 H. Herzfeld, Bd. 2, p. 143-145.

4 F. Hellwig, p. 355-357.

5 Bijvoorbeeld de ijzerertsmijnbouw in het Siegerland vreesde de import van Zweeds en Spaans ijzererts.

gevaar dat door kanalen slechts de import gestimuleerd werd. Voor Bismarck woog zwaar dat Pruisen inkomsten zou verliezen en dat hij weinig controle had op de goederenstromen op de rivieren en kanalen, terwijl dat nu juist de drijfveren waren geweest achter zijn campagne voor de naasting van de spoorwegen in de jaren zeventig.[1] De Pruisische minister van Publieke Werken Maybach deelde Bismarcks zorgen niet en bleef evenals de meerderheid van de Pruisische ministers voorstander van de bouw van kanalen.

In 1886-7 kwam een ander plan, de bouw van een kanaal van de Rijn naar Antwerpen, in het centrum van de belangstelling te staan. Dit kanaal zou Nederlands-Limburg moeten doorkruisen. De Nederlandse regering was niet bijzonder enthousiast over dit kanaal, dat een concurrent van Rotterdam zou versterken. Binnen de Nederlandse regering vond nog overleg plaats over de houding die Nederland zou moeten innemen, toen bleek dat de Pruisische autoriteiten het project hadden laten vallen.[2]

In 1886 werd namelijk opnieuw het plan voor de bouw van het Dortmund-Eemskanaal aan het Pruisische Huis van Afgevaardigden voorgelegd. Ditmaal kreeg het voorstel een meerderheid.[3] Het Pruisische Huis van Afgevaardigden sprak zich bij deze gelegenheid in principe uit voor de bouw van een kanaal van de Rijn naar de Elbe en Berlijn, maar concrete stappen om dit te realiseren bleven voorlopig uit. Na enige vertraging, in verband met het opkopen van de grond waardoor het kanaal moest lopen, werd in 1892 begonnen met de bouw.

Begin jaren negentig werd de bouw van kanalen onderwerp van heftige politieke controverses. De landbouw ging zich steeds harder verzetten tegen de bouw van kanalen. Aanvankelijk zag de agrarische sector voordelen in een kanaalverbinding tussen het oosten en het westen van Duitsland. Goede verbindingswegen binnen Duitsland, in combinatie met bescherming tegen buitenlandse concurrentie, garandeerde de Duitse landbouw de binnenlandse markt. Oostpruisisch graan zou dan goedkoop naar de Westduitse bevolkingscentra kunnen worden vervoerd. In toenemende mate vreesden graanverbouwers echter, dat de kanalen de import van graan zouden stimuleren. De landbouw had grote invloed op de conservatieve partij en het duurde niet lang voor de conservatieve partij tegenstander werd van de bouw van kanalen.

De conservatieven waren niet de enige tegenstander van de bouw van kanalen. De Pruisische spoorwegen hadden eveneens sterke bedenkingen. De spoorwegen vreesden concurrentie en verminderde inkomsten. Op het Pruisische ministerie van Financiën werden die bezwaren gedeeld. Daar voorzag men grote uitgaven voor de bouw van kanalen en onderhoudskosten, die niet gedekt zouden worden door de gebruikers, maar die een blijvende kostenpost voor de Pruisische staat zouden worden.

De Pruisische minister van Financiën Von Miquel verkeerde in een moeilijke positie. Als leider van de *Nationalliberale Partei* was Von Miquel altijd een voorstander geweest van de bouw van kanalen.[4] Ook keizer Wilhelm II was een voorstander van de bouw van kanalen. In zijn autobiografie zou Wilhelm II zelfs beweren, dat het Von Miquel was die hem in eerste instantie

---

1 Voor Bismarck was verkeer ondergeschikt aan en ingepast in machtspolitieke overwegingen. Zo wees hij in de tweede helft van de jaren tachtig plannen voor kanaalverbindingen tussen Elzas-Lotharingen en Frankrijk af, omdat dit het streven het *Reichsland* aan het keizerrijk te binden doorkruiste. H. Herzfeld, Bd. 2, p. 128.
2 J. Woltring (red.), *bescheiden 1886-1890*, p. 133f, 137-139 en 188f.
3 *GStaPK-Berlin* I.HA, 29276, Staatsministerium an den Kaiser, 7. Juli 1886.
4 Johannes von Miquel was één van de weinige politici in het keizerrijk die de overstap van partijpolitiek -hij was één van de leiders van de *Nationalliberale Partei*- naar de regering maakte. Hij behoorde tot die generatie politici die gevormd (of vervormd zoals sommigen beweerden) waren door de samenwerking met en de oppositie tegen Bismarck De ideeënrijke Von Miquel zou tien jaar lang een belangrijk stempel drukken op de Pruisisch-Duitse politiek.

enthousiast had gemaakt voor de bouw van kanalen.[1] Pruisische ministers waren direct afhankelijk van de gunst van de keizer. Von Miquel kon het zich dus nauwelijks permitteren de bouw van kanalen af te wijzen. Maar in zijn hoedanigheid van minister van Financiën was hij allereerst verantwoordelijk voor de Pruisische financiën en dit maakte hem meer terughoudend ten aanzien van de bouw van dure kanalen. Von Miquel had ook politieke redenen om te proberen de vastgelopen discussie over de bouw van kanalen weer op gang te brengen. Door de handelspolitiek van Caprivi was het bondgenootschap tussen industrie en landbouw, het fundament onder de ommezwaai van 1879 en het *Kartell* van 1887, uiteengevallen. Von Miquel was een voorstander van deze samenwerking tussen hoogoven en rogge en zocht naar wegen de breuk te lijmen.

De minister poogde uit deze moeilijke situatie te komen door steeds weer te betogen dat hij niet tegen de bouw van kanalen was, maar dat hij een debat wilde over de verdeling van de kosten. Volgens Von Miquel moest er gezocht worden naar een financiering, die de Pruisische overheid minder belastte en een deel van de kosten afwentelde op diegenen die het voordeel hadden van de bouw van een kanaal. Daarmee zouden de kanalen voor de conservatieven acceptabel worden. Het op zichzelf eenvoudige principe dat de gebruiker betaalt was echter zeer moeilijk om te zetten in praktische maatregelen.

Budgetoverschrijdingen bij de bouw van het Dortmund-Eemskanaal lokten protesten uit van Von Miquel, maar de minister van Publieke Werken genoot de steun van de keizer en dit dwong Von Miquel tot een omzichtige benadering van de problematiek. Aanvankelijk probeerde de minister van Financiën de belanghebbenden bij de financiering te betrekken. Zo werden de industriëlen aan de Saar geacht mee te betalen aan de kanalisering van de Saar en moesten de provincies in het westen een financiële bijdrage leveren aan de bouw van het kanaal naar Emden. Dit bleek in de praktijk slecht te functioneren.[2]

In 1894 publiceerde F. Ulrich, de directeur van de Pruisische spoorwegen, een studie over de tariefpolitiek van de spoorwegen en de waterwegen.[3] De kern van zijn betoog was dat de concurrentieverhoudingen tussen spoorwegen en binnenvaart waren scheefgegroeid en dat dit moest worden rechtgetrokken. Ulrich constateerde, dat de spoorwegen de Pruisische overheid geld opleverden terwijl de waterwegen geld kostten. De winsten verdwenen zelfs grotendeels naar het buitenland en met name Nederland, omdat Nederland met zijn grote Rijnvloot profiteerde van de Duitse investeringen in de waterwegen. Aan die onrechtvaardige situatie diende een einde te komen. Dit door de spoorwegen meer ruimte te geven om te concurreren met de binnenvaart en anderzijds de binnenvaart meer te laten betalen voor het gebruik van rivieren en kanalen.

Nieuw in dit voorstel was het feit, dat de auteur pleitte voor de herinvoering van tollen op rivieren. Dat idee kreeg snel aanhang. In maart 1895 en februari 1896 interpelleerden de conservatieven in het Pruisische Huis van Afgevaardigden en vroegen of er opnieuw riviertollen konden worden ingevoerd en de regering zegde toe het onderwerp in het kabinet aan de orde te stellen. De Nederlandse gezant en de Nederlandse gedelegeerde bij de Rijnvaartcommissie vonden dit verontrustend, maar besloten een afwachtende houding in te nemen.[4]

Intern werd door de Pruisische regering evenwel ook gedebatteerd over de herinvoering van riviertollen. Al in 1892 had men in het Pruisische ministerie van Financiën gestudeerd op de mogelijkheid opnieuw tollen op kanalen en rivieren in te voeren. Nu kreeg Von Miquel evenwel goede argumenten

1 *GStaPK-Berlin* I.HA, 29165, Eulenburg an Hammerstein, 6. Februar 1891. Wilhelm II, *Ereignisse und Gestalten*, p. 145-150.
2 H. Herzfeld, p. 503f.
3 F. Ulrich, *Staffeltarife und Wasserstrassen* (Berlin, 1894), p. 104f, 122.
4 J. Woltring (red.), *Bescheiden 1895-1898*, p. 265f en 270f.

aangeleverd en hij bracht de studie van Ulrich ter sprake bij Berlepsch, de Pruisische minister voor Handel en Nijverheid, en Thielen, de Pruisische minister van Publieke Werken.[1]

In een brief van 6 juni 1895 zette Von Miquel het idee nog eens uiteen. Hij wilde tollen invoeren op rivieren en kanalen uit financiële overwegingen en ter bescherming van de binnenlandse produktie ('*Schutz der nationalen Arbeit*' schreef Von Miquel; een toentertijd veel gebruikt begrip). De spoorwegen hadden de afgelopen jaren vracht en inkomsten verloren door de binnenvaart. Dat was vooral het buitenland ten goede gekomen. Von Miquel wees erop, dat een groot deel van de Rijnvloot in Nederlandse handen was en dat de graanimporten via de Rijn de Duitse graanproduktie schaadden. Door wettelijk vast te leggen, dat de inkomsten uit de tollen uitsluitend aangewend mochten worden voor onderhoud en verbetering van waterwegen hoopte Von Miquel de angst voor hoge tollen, die slechts bestemd waren voor het vullen van de staatskas en die het verkeer zouden belemmeren, weg te nemen. De minister erkende, dat er diverse hindernissen waren: artikel 54 van de rijksgrondwet, waarin het heffen van tollen op rivieren werd verboden, en de internationale verdragen over de Elbe en de Rijn (1868), waarin eveneens het heffen van tollen werd verboden. Von Miquel voorzag vooral bezwaren van Nederlandse zijde. Die bezwaren hoopte hij weg te nemen door aan Nederland voor te stellen de tollen gezamenlijk te heffen en het geld te gebruiken voor een ingrijpende verbetering van de vaargeulen in het Rijnstroomgebied.

In april 1896 kwam de Pruisische minister van Landbouw met het voorstel om de toekomstige kanaaltol voor het vervoer van graan op het Dortmund-Eemskanaal te verhogen, om op die manier te voorkomen dat het kanaal de import van graan zou stimuleren.[2] De Pruisische ministers van Handel en Nijverheid en Publieke Werken verzetten zich tegen een verhoging van de kanaalgelden, omdat het op die manier helemaal onmogelijk zou worden te concurreren met Rotterdam. Het *Staatsministerium* besloot de eerder afgesproken tarieven te handhaven.

Het voorstel van Von Miquel om tollen te heffen op rivieren werd bestreden door de Pruisische ministers van Handel en Nijverheid en Publieke Werken. De overige ministers zagen geen principieel verschil tussen kanalen en rivieren en hadden begrip voor de fiscale argumenten van Von Miquel.[3] Bernhard von Bülow pleitte voor het opschorten van deze kwestie en in oktober 1898 besloot het *Staatsministerium* de hele discussie voorlopig *ad acta* te leggen.

Deze plannen en debatten zijn door historici niet opgemerkt, maar de voorstellen van Von Miquel waren de rechtstreekse voorlopers, van de plannen voor de invoering van Rijntollen, die in 1903 bekend werden en vanaf dat moment een uiterst belangrijke rol zouden gaan spelen in de relatie tussen Duitsland en Nederland.[4] De plannen voor de invoering van tollen op rivieren zijn altijd toegeschreven aan de Duitse conservatieven, maar -zoals in een later hoofdstuk zal worden uiteengezet- in werkelijkheid was de Duitse regering steeds de initiator van deze plannen. De Pruisische regering liet evenwel uit tactische overwegingen, onder andere vanwege de verwachte reactie van Nederland, het

---

1 *GStaPK-Berlin*, I.HA Rep 151/1 c, 10659/3, Von Miquel an Thielen, 9. Januar 1892. *BA-Koblenz* R43-f, 458, Von Miquel an Berlepsch u. Thielen, 6. Juni 1895.
2 *BA-Koblenz* R43-f, 457, notulen van het Staatsministerium van 27 april 1896 en 28 april 1897.
3 *BA-Koblenz* R43-f, 458, Thielen an das Staatsministerium, 7. April 1898. Bülow an das Staatsministerium, 10. Juni 1898. Notulen Staatsministerium, 28. Oktober 1898.
4 *GStaPK-Berlin*, *I.HA* Rep 151/1 c, 10659/3, Von Miquel an Thielen, 9. Januar 1892. Von Miquel vroeg de minister van publieke werken of deze één van zijn ambtenaren, de op het gebied van binnenvaart gezaghebbende L. Sympher, wilde manen minder gegevens over tolheffing publiek te maken aangezien zijn ministerie de invoering daarvan overwoog en de materie nogal gevoelig lag.

voorkomen alsof deze plannen afkomstig waren van conservatieve leden van het Pruisische Huis van Afgevaardigden.

## 5.5 NEDERLAND EN DE HANDELSPOLITIEKE ONTWIKKELINGEN IN HET DUITSE KEIZERRIJK.

Het belangrijkste instrument, dat regeringen toentertijd ter beschikking stond om zich te bemoeien met de economie waren de invoerrechten. Het Duitse keizerrijk hanteerde vanaf 1879 protectionistische tarieven en dat had belangrijke consequenties voor de economische relaties met buurlanden. Er werd veelvuldig gediscussieerd over de handelspolitiek en een reconstructie van de debatten over de handelspolitiek zijn uiterst leerrijk, omdat juist daar werd gesproken over de politieke gevolgen van de economische groei voor Duitsland en nagedacht werd over de toekomstige politieke relaties met de buurlanden.

De handelspolitiek van Bismarck, waarbij Duitsland zijn invoerrechten zonder overleg met andere staten vaststelde, was economisch geen succes. Door deze zogenaamde autonome tariefpolitiek was een internationale tarievenspiraal ontstaan. Met name Rusland en Oostenrijk-Hongarije, die traditioneel sterk afhankelijk waren van de export van agrarische produkten, hadden gereageerd op de protectionistische tarieven die het Duitse keizerrijk had ingevoerd door de eigen markten tegen Duitse industrieprodukten af te schermen. De Duitse export stagneerde in de jaren tachtig en bleef rond de drie miljard mark schommelen. In de jaren tachtig emigreerden honderdduizenden Duitsers naar Noord-Amerika. Dit werd door velen in Duitsland in verband gebracht met de slechte economische situatie en de handelspolitiek van Bismarck. In 1889 en 1890 waren er misoogsten, die de graan- en broodprijzen sterk deden stijgen. Dat leidde in Duitsland tot agitatie van de linkse partijen voor de verlaging of zelfs afschaffing van de invoerrechten op graan. Volgens het linkse *Volksblatt* in Berlijn, was een Berlijns arbeidersgezin 8% van zijn inkomen kwijt aan de invoerrechten op graan.[1]

In de jaren tachtig van de negentiende eeuw werd de rust op het gebied van invoerrechten -een noodzakelijke voorwaarde voor een functionerende internationale handel- door twee mechanismen in stand gehouden. Enkele landen, zoals Groot-Brittannië en Nederland, voerden een vrijhandelspolitiek. Dat wil zeggen dat ze onafhankelijk van de maatregelen van andere staten lage tarieven hanteerden, overigens niet om andere landen te gerieven, maar omdat de regeringen van Groot-Brittannië en Nederland van mening waren dat de handelssector zo belangrijk was dat ze optimale condities wilden creëren voor de handel. Een aantal andere landen hanteerde protectionistische tarieven, maar deze landen hadden door onderlinge verdragen de hoogte van hun tarieven vastgelegd voor een aantal jaren. Frankrijk, Italië, Zwitserland, België en Spanje behoorden tot deze staten.

Duitsland behoorde tot een derde categorie van staten. Evenals Rusland en de Verenigde Staten voerde Duitsland een autonome protectionistische tariefpolitiek, dat wil zeggen dat Duitsland -in theorie althans- de eigen tarieven vaststelde zonder acht te slaan op de eventuele reacties van handelspartners.[2] Duitsland kon zich dat permitteren door een artikel uit het Verdrag van

---

1 R. Weitowitz, *Deutsche Politik und Handelspolitik unter Reichskanzler Leo von Caprivi 1890-1894* (Düsseldorf, 1978), p. 4. K.D. Barkin, p. 37-9. W. Lotz, *Die Handelspolitik des deutschen Reiches unter Graf Caprivi und Fürst Hohenlohe*. In: *Schriften des Vereins für Sozialpolitik*, Bd. 92 (Leipzig, 1900-1), p. 47-218,aldaar: p. 51.

2 Walther Lotz wijst erop dat de Duitse regering dit principe in de praktijk soms losliet als het onhoudbaar of inopportuun was. In handelsverdragen met Zuideuropese staten was Duitsland gedwongen een aantal tarieven (ertsen, zuidvruchten, e.d.) vast te leggen. W. Lotz, *Handelspolitik Caprivi-Hohenlohe*, p. 63. Zie ook: C. Rozenraad, *Europa's en Amerika's handelspolitiek*. In: *De Economist*, 1900, p. 885-927, aldaar: p. 889-911.

Frankfurt. In het Verdrag van Frankfurt, gesloten na de Frans-Duitse oorlog van 1870-71, was bepaald dat Duitsland en Frankrijk elkaar in de toekomst als meestbegunstigde zouden behandelen. Aangezien Frankrijk zijn tarieven had vastgelegd door zijn handelsverdragen met zijn buurlanden, had Duitsland de mogelijkheid zijn tarieven te wijzigen zonder dat Frankrijk retorsiemaatregelen kon nemen. Bovendien was Duitsland in staat de positie van meestbegunstigde te bedingen bij landen als Zwitserland en België. Aangezien die staten deel uitmaakten van het Franse systeem van handelsverdragen, had Duitsland ook bij deze staten de vrijheid zijn eigen tarieven te veranderen zonder dat België of Zwitserland konden reageren. Daardoor was Duitsland onwillekeurig gekoppeld aan Franse systeem van handelsverdragen zonder daarvoor een tegenprestatie te hoeven leveren.

In 1892 zou een groot aantal handelsverdragen in Europa aflopen. De regeringen van veel Europese landen studeerden op de mogelijke gevolgen die dit cruciale jaar zou kunnen hebben. Frankrijk wilde een autonome protectionistische koers gaan varen. Andere landen stelden zich afwachtend op, maar het was een teken aan de wand dat de meeste landen alle opties open lieten.[1] Europa liep het gevaar verzeild te raken in een algemene handelsoorlog.

In Nederland werd deze ontwikkeling met grote belangstelling gevolgd. In het tijdschrift *De Economist* waarschuwde S. van Citters in 1890 dat Nederland weliswaar niet direct, maar toch wel indirect, afhankelijk was van de verdragstarieven die andere landen onderling hanteerden.[2] In veel gevallen was Nederland meestbegunstigde en als gevolg daarvan waren de verdragstarieven ook op Nederland van toepassing. Een golf van tariefverhogingen zou de Nederlandse handel gevoelig kunnen treffen.

Tot augustus 1891 was in Nederland het confessionele kabinet Mackay aan de macht. Van diverse zijden, zoals de Kamer van Koophandel Den Haag en het Tweede Kamerlid Bahlmann, werden pogingen gedaan om in Nederland een meer protectionistische handelspolitiek in te voeren. Indien de protectionisten hun hoop hadden gevestigd op de verwachting, dat een confessioneel kabinet meer gehoor zou geven aan hun wensen dan was dit tevergeefs. De regering Mackay manoeuvreerde zeer omzichtig. De regering vroeg eerst de belangrijkste Kamers van Koophandel om advies. De Kamer van Koophandel Amsterdam kwam na geheime vergadering op 14 november 1890 tot het eenstemmige advies dat de handelspolitiek niet moest worden gewijzigd. Vervolgens stelde de regering in april 1891 de *Commissie voor de Handelspolitiek* in, onder leiding van Balthazar Heldring. Deze commissie kreeg de opdracht de regering advies te geven over de toekomstige handelspolitiek. Voordat de commissie haar taak had afgerond, werd het kabinet Mackay afgelost door het liberale kabinet Van Tienhoven, dat besloot de bestaande vrijhandelspolitiek voort te zetten.[3] Toen de Nederlandse regering het besluit had genomen de handelspolitiek op dit cruciale moment niet te wijzigen, kon de regering weinig anders doen dan passief de ontwikkelingen afwachten.

In Duitsland werd Leo von Caprivi, in maart 1890 door de jonge keizer Wilhelm II als opvolger van Bismarck aangesteld, geconfronteerd met de problemen op handelspolitiek gebied. De eerste bijdrage in de discussie over de handelspolitiek na het vertrek van Bismarck was een memorandum van Maximilian von Berchem, de onderstaatssecretaris van het *AA*. Dat stuk was gedateerd

---

1 S. van Citters, *De Europeesche Handelstractaten in verband met het jaar 1892*. In: *De Economist* (1890), p. 639-54.
2 S. van Citters. In: *De Economist* (1890), p. 639-54.
3 *BA-Potsdam* 15.01, 4398, Rantzau an Caprivi, 30. April 1891. Gesandtschaft Haag an Caprivi, 25. September 1891. B.C.E. Zwart, p. 332f. *Jaarverslag van den Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam*, 1890-2.

25 maart 1890, vijf dagen na het vertrek van Bismarck.[1] Berchem stond in contact met de econoom Lujo Brentano en de ideeën van de onderstaatssecretaris sloten nauw aan bij de plannen voor tolunies die deze econoom in de jaren tachtig had gepresenteerd.[2] Berchem stelde voor handelsverdragen te sluiten met Oostenrijk-Hongarije, Italië en zo mogelijk zelfs Frankrijk, met lage onderlinge tarieven en hogere tarieven voor andere staten.

Volgens de economisch-historicus Weitowitz heeft de regering Caprivi dit concept tot de zomer van 1890 aangehangen. De facto had dat, in een enigszins afgezwakte vorm, de vorming van een Europese tolunie betekend, die zich zou hebben afgeschermd tegen Rusland, de Verenigde Staten en Groot-Brittannië.

De vorming van een dergelijke Europese tolunie zou Nederland in een moeilijke positie hebben gemanoeuvreerd. Als Nederland deel ging uitmaken van een Europese tolunie zou Nederland gedwongen zijn de vrijhandelspolitiek en de handelspolitieke zelfstandigheid op te geven. Bleef Nederland een eigen koers handelspolitieke varen dan liep Nederland het gevaar economisch afgesloten te worden van het achterland. Geruchten over de vorming van een Europese markt circuleerden en bleven aanhouden. De Nederlandse regering anticipeerde echter niet op dergelijke ontwikkelingen.

In de zomer van 1890 had Duitsland dit concept verlaten en eind mei 1891 werd gezant Van der Hoeven op dit punt gerustgesteld door rijkskanselier Caprivi. Nederland en Duitsland zouden elkaar ook in de toekomst als meestbegunstigden blijven behandelen.[3] De Duitse regering had zeer concrete redenen om het idee van een Europese tolunie te laten varen. De rijkskanselier moest inzien dat het winnen van Frankrijk voor een gezamenlijke economische politiek onmogelijk was. De annexatie van Elzas-Lotharingen maakte een hechte economische en politieke samenwerking met Frankrijk onmogelijk. Zeker zo belangrijk was het inzicht, dat een handelspolitiek welke het Britse Imperium, Duitslands belangrijkste handelspartner, buitensloot economisch onverstandig was.

Deze bedenkingen werden met name door Huber, een *Oberregierungsrat* in het *Reichsamt des Innern* en M. von Schraut, de onderstaatssecretaris van het Pruisische ministerie van Handel en Nijverheid, verwoord en zij formuleerden ook een alternatief, namelijk het aanhouden van de huidige tarieven als basis voor bilaterale onderhandelingen met een aantal buurstaten. Dergelijke onderhandelingen moesten leiden tot het afsluiten van handelsverdragen, waarin beide partijen hun tarieven voor een aantal jaren zouden vastleggen. Het voordeel voor de onderhandelingspartners -in eerste instantie Duitsland en Oostenrijk-Hongarije- was, dat ze elkaars specifieke wensen op het gebied van tarieven tegmoet konden komen. Alle betrokkenen stond het daarna vrij om andere staten de positie van meestbegunstigde te geven. Uiteindelijk werden deze voorstellen gerealiseerd. Duitsland sloot eind 1891 bilaterale verdragen af met Oostenrijk-Hongarije, Zwitserland, Italië en België, in 1893 met Roemenië en in 1894 volgde na een scherpe handelsoorlog het handelsverdrag met Rusland.

De meeste andere staten, waaronder Groot-Brittannië en Nederland, kregen van Duitsland de positie van meestbegunstigde en genoten dus alle voordelen die de verdragspartners met elkaar waren overeengekomen. Het nadeel voor Nederland was dat het geen specifieke eigen wensen kon inbrengen, maar afhankelijk was van de onderhandelingsresultaten van anderen. Duitsland deed voornamelijk concessies op agrarisch gebied en de onderhandelingspartners verlaagden invoerrechten op industriële produkten.

---

1 Het volgende is grotendeels gebaseerd op het gedetailleerde archiefonderzoek van R. Weitowitz, p. 41-48. Zie verder: J.A. Nichols, p. 140-153.
2 K.D. Barkin, p. 46-8.
3 J. Woltring (red.), *Bescheiden 1891-1894*, p. 120f.

Met deze politiek deed Duitsland afstand van de autonome tariefpolitiek en nam de verantwoordelijkheid voor de rust in de Europese handel op zich. Dat was, gezien de omvang van de Duitse handel, een min of meer logische stap. Caprivi zou later van mening zijn, dat de totstandkoming van het systeem van handelsverdragen het belangrijkste was dat hij gerealiseerd had als rijkskanselier. Hij verdedigde zijn handelspolitiek op 10 december 1891 in de Rijksdag.[1] De agrarische tariefreducties werden door hem gepresenteerd als een correctie op een in 1887 te ver doorgevoerde agrarische protectie: '*Man hat den Bogen überspannt*'. Hij wees erop, dat de tarieven nog steeds hoger waren dan de tarieven van 1885. De rijkskanselier beklemtoonde, dat hij geen tegenstander van bescherming voor de landbouw was. Als militair vond hij het belangrijk dat Duitsland in crisistijd een landbouw had, die de bevolking kon voeden. Als rijkskanselier moest hij echter de belangen van alle sectoren van de economie tegen elkaar afwegen. Excessieve agrarische protectie zou niet onbeantwoord blijven en daardoor de Duitse industrie beroven van haar exportmarkten. De industrie werd steeds belangrijker en gaf arbeid aan miljoenen. De industrie aan haar lot overlaten betekende ellende voor de arbeiders. Caprivi vatte dit als volgt samen:

> *Entweder wir exportieren Waren, oder wir exportieren Menschen.*

De Rijksdag nam de handelsverdragen met grote meerderheid aan. De Nederlandse regering was tevreden en ook opgelucht over de totstandkoming van het nieuwe verdragssysteem. De Nederlandse gezant in Wenen rapporteerde, dat deze verdragen de *Dreibund* zouden versterken en een krachtig antwoord waren op de protectionistische tendensen in Frankrijk, Rusland en Noord-Amerika.[2]

De economische betekenis van Caprivi's verdragen moest niet overschat worden, betoogde de invloedrijke vice-voorzitter van de Rotterdamse Kamer van Koophandel M. Mees in *De Economist*. Mees hechtte evenwel grote waarde aan deze verdragen vanwege hun politieke betekenis. Hij prees de 'voortreffelijke toelichting' van rijkskanselier Caprivi. Opgelucht stelde hij vast dat het niet om een Europese tolunie ging zoals geruchten steeds hadden gewild, maar om een weliswaar bescheiden, maar toch niet onbelangrijke reductie van de Duitse tarieven.

> Blijkbaar ziet zij (de Duitse regering, A.B.) in, dat men door de protectionistische tarieven op den verkeerden weg gekomen is. De kunst was dus een eervolle terugtocht te vinden, zonder te erkennen dat men in 1879 gedwaald had.[3]

Exact dezelfde woorden werden gebruikt in het Jaarverslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam, waarvan Mees lid was.[4] Het lijdt geen twijfel dat Mees, en met hem de Kamer van Koophandel Rotterdam de ontwikkeling in Duitsland te optimistisch hebben ingeschat. In januari 1895 legde de Pruisische minister van Handel en Nijverheid Berlepsch aan de Nederlandse gezant uit, dat de Duitse regering vasthield aan de uitgangspunten van Bismarck (protectie bij behoud van exportmarkten) en dat de nieuwe handelsverdragen geen koerswijziging betekenden, maar slechts een aanpassing aan de gewijzigde omstandigheden, te weten het groeiende belang van de industrie.

---

1 R. Arndt (Hrsg.), *Die Reden des Grafen von Caprivi* (Berlin, 1894), p. 166-181.
2 J. Woltring (red.), *Bescheiden 1891-1894*, p. 208f.
3 M. Mees, *De Middeneuropeesche Handelstractaten*. In: *De Economist* (1892), p. 44-53.
4 *Jaarverslag van den Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam*, 1891, p. 17.

De verdragen betekenden minder protectie, maar geen breuk met het protectionisme.[1]

De reductie van de agrarische tarieven in Duitsland viel samen met een forse val van de graanprijzen op de wereldmarkt. De tarweprijs zakte tussen 1891 en 1893 van ruim 22 tot 15 mark per 100 kilogram; de roggeprijs van 21 tot iets meer dan 13 mark.[2] Dergelijke prijsverschillen werden slechts voor een zeer beperkt deel veroorzaakt door de reductie van de agrarische tarieven met 1,50 mark. Desondanks werden de persoon en de handelspolitiek van Caprivi het doelwit van een meedogenloze campagne door agrarische belangengroepen.

In 1893 werd de *Bund der Landwirte* opgericht en deze groeide in korte tijd uit tot een grote en effectieve belangenorganisatie.[3] Rond 1900 had de vereniging een budget van een half miljoen mark en in 1911 telde zij 328.000 leden. De *Bund der Landwirte* ageerde voor een protectionistische handelspolitiek. Deze eis kon deze belangengroep kracht bijzetten, doordat haar efficiënte organisatie al snel de oude conservatieve partij in haar greep kreeg. De conservatieven hadden een machtige positie in het Pruisische Huis van Afgevaardigden en waren op lange termijn een voor de regering onmisbare steun in de Rijksdag. Die positie gebruikte de *Bund* voor een verregaande obstructie van de regeringspolitiek. De agrarische oppositie was een van de belangrijkste factoren, die leidden tot de val van Caprivi in 1894.

De regering probeerde op talrijke manieren de agrariërs te pacificeren. Zo offerde de regering in het voorjaar van 1894 de *Staffeltarife* voor graan.[4] Bij deze tarieven brachten spoorwegen voor graantransporten over langere afstanden lagere tarieven in rekening. De bedoeling was het binnenlandse graantransport te stimuleren, maar Beierse landbouworganisaties betoogden dat vooral de steden waar de graanhandel zich concentreerden, de Duitse zeehavens, Duisburg, Mannheim en indirect Antwerpen en Rotterdam, voordeel hadden van de *Staffeltarife*. Beieren dreigde tegen het handelsverdrag met Rusland te stemmen in de Bondsraad. De Pruisische regering bleek toen, ondanks het verzet van de Pruisische ministers van Financiën en Publieke Werken, bereid de *Staffeltarife* op te heffen.

In 1896 werden bovendien wetten aangenomen die de termijnhandel in graan en de particuliere graanentrepots verboden.[5] Deze pakhuizen maakten het graanhandelaren mogelijk graan goedkoop op te slaan en de invoerrechten pas te betalen als het graan op de Duitse markt werd verkocht. De verbouwers van graan bestreden de particuliere graanentrepots, omdat de grote voorraden en de opslagruimte speculatie met graan mogelijk maakte. Al deze maatregelen sorteerden overigens niet het door de Duitse landbouw beoogde effect. Wel gaven ze de beslissende zet voor de oprichting van een graan-termijnmarkt in Rotterdam en maakten ze de bouw van meer opslagruimte voor graan in Antwerpen en Rotterdam noodzakelijk.

De landbouwers bleven de regering bestoken met voorstellen, die de Duitse landbouw zouden moeten helpen. De conservatieven wilden bijvoorbeeld de gouden standaard vervangen door een dubbele standaard. Zij verwachtten daarvan

---

1 Het rapport dat Van Tet van Goudriaan opstuurde is een bijzonder lucide analyse van de Duitse handelspolitiek. J. Woltring (red.), *Bescheiden 1891-1894*, p. 14-21.

2 Na de uitzonderlijk hoge prijzen van 1891 en de uitzonderlijk lage prijzen van 1893 volgde, bij talrijke fluctuaties, een langzaam herstel van de graanprijzen. De prijs van tarwe zou pas na 1905 weer regelmatig boven de 20 mark per 100 kilo komen, de roggeprijs had zich in de tweede helft van de jaren negentig al hersteld en schommelde weer rond de 15 mark. H. Horn, p. 9 en 101. *SJb*, 1898 en 1906.

3 H. Horn, p. 8-33.

4 J.C.G. Röhl, *Germany without Bismarck*, p 94f. *EK*, Bd. 2, p. 1215-1233. J.A. Nichols, p. 297f en 310.

5 W. Lotz, *Handelspolitik Caprivi-Hohenlohe*, p. 147f. M.G. Plachetka, *Die Getreide-Autarkiepolitik Bismarcks und seiner Nachfolger im Reichskanzleramt* (Bonn, 1969), p. 205-10 en 441. *Jaarverslag van den Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam*, 1896, p. 145.

een waardevermindering van de Duitse munt en dat zou de diep in de schulden stekende Duitse landbouw helpen. De conservatieven kregen onvoldoende steun voor dit voorstel. In het voorjaar van 1895 diende de conservatieve afgevaardigde Von Kanitz een wetsvoorstel in dat moest leiden tot een volledige nationalisatie van de graanhandel in Duitsland. Dit voorstel werd met grote meerderheid verworpen.[1] In mei 1898 lanceerde Von Kanitz een nieuw plan in het Pruisische Huis van Afgevaardigden. Om te garanderen, dat Duitsland ten tijde van oorlog over voldoende voedselvoorraden zou beschikken, moest de regering graanvoorraden gaan aanleggen. De regering verwierp dit voorstel als een ontoelaatbare ingreep in de graanhandel.[2]

Maar de conservatieven beperkten hun lobby niet tot de agrarische politiek en maakten gebruik van hun macht in Pruisen. In februari 1894 verklaarde Von Kanitz, bij de behandeling van het Duits-Russische handelsverdrag in de Rijksdag, dat hij tegen de bouw van een Pruisisch kanalennet zou stemmen in het Pruisische Huis van Afgevaardigden, omdat dat slechts nieuwe belastingen en meer concurrentie voor de landbouw zou betekenen. In maart 1894 verwierpen de conservatieven en de katholieken inderdaad een voorstel voor de bouw van een kanaal van Dortmund naar de Rijn, een onderdeel van de ambitieuze kanaalplannen. Dat was het begin van een lange strijd tussen regering en conservatieven over de bouw van kanalen.[3]

Een tweede aanval richtte zich tegen de bouw van marineschepen. Met de slagzin '*ohne Kanitz keine Kähne*' maakten de conservatieven duidelijk dat zij bereid waren hun toestemming voor de bouw van een vloot afhankelijk te maken van de vervulling van de wensen van de *Bund der Landwirte*. De conservatieven lieten bovendien zien, dat het keizerrijk niet geregeerd kon worden zonder de landbouw. Dat leidde tot de merkwaardige situatie, dat de regering gedwongen was een verklaring over de toekomstige handelspolitiek af te leggen in de rijksdagcommissie die over het vlootbouwprogramma moest beslissen. In die verklaring beloofde de regering bij de toekomstige handelsverdragen rekening te houden met de problemen van de landbouw. Pas daarna waren de conservatieven bereid hun steun te geven aan de bouw van de vloot.[4]

De handelsverdragen van Caprivi waren afgesloten voor een periode van 12 jaar en zouden aflopen in 1904-5. Met deze termijn voor ogen lanceerde de Pruisische minister van Financiën Von Miquel in 1897 zijn zogenaamde *Sammlungspolitik*. In een rede in de industriestad Solingen in juli 1897 betoogde hij, dat het doel van de regeringspolitiek een harmonieuze ontwikkeling van alle produktieve krachten van het Duitse volk diende te zijn. Landbouw, industrie en handel moesten solidair zijn in de strijd tegen de concurrentie uit het buitenland. Von Miquel pleitte voor een adequate bescherming van de landbouw. De minister bood met deze rede de conservatieven een herziening van de handelspolitiek aan, waardoor de landbouw beter beschermd zou worden. Met de *Sammlung* hoopte Von Miquel de breuk tussen regering en conservatieven weer te lijmen en het bondgenootschap hoogoven en rogge weer te herstellen.[5]

De regering nam het concept van Von Miquel over en begon met de voorbereiding van een nieuwe tariefwet. Tussen de zomer van 1897 en december 1902 vond een van de meest principiële en intensieve politieke debatten plaats, die het keizerrijk heeft gekend. Dat debat was niet in zijn volledige omvang bekend aan het publiek. Belangrijke vergaderingen vonden in het geheim plaats

---

1 H. Herzfeld, Bd., p. 476.
2 Von Miquel bracht dit plan in het *Staatsministerium* ter sprake. H. Herzfeld, Bd. 2, p. 542f.
3 K.D. Barkin, p. 80f.
4 W. Lotz, *Handelspolitik Caprivi-Hohenlohe*, p. 191.
5 H. Herzfeld, Bd. 2, p. 519-523. J.C.G. Röhl, *Germany without Bismarck*, p. 246-251. Röhl benadrukt meer de sturende rol van de keizer. Volgens Herzfeld gaf de keizer wel de richting aan, maar was de politieke uitvoering in handen van Von Miquel.

tussen de ambtenaren van ministeries en in het *Staatsministerium*. Publiek waren de rijksdagdebatten en de grootschalige agitatie van diverse lobby's. De sociaal-democraten verzamelden meer dan drie miljoen handtekeningen voor een petitie tegen de hogere agrarische tarieven. Achteraf lijkt het tumult rond de vernieuwing van de handelsverdragen in geen enkele verhouding te staan tot het resultaat: een fantasieloze voortzetting van de handelspolitiek van Caprivi met een iets meer protectionistisch karakter. Nederland was niet expliciet gespreksonderwerp van de vele beraadslagingen in Duitsland over de handelspolitiek. Dat was ook niet verwonderlijk, het debat ging over de principiële grondslagen van de Duitse handelspolitiek, niet over de invulling. Toch was de uitslag voor Nederland van wezenlijk belang. De verschillende opties die werden besproken, zouden elk op zich een grote invloed hebben gehad op de politieke verhoudingen tussen beide landen.[1]

Het debat werd gecompliceerd door de machtsstrijd tussen Von Miquel en de staatssecretaris van het *AA*, Bernhard von Bülow, die laatstgenoemde won. Bülow werd in oktober 1900 rijkskanselier en in april 1901 nam Von Miquel ontslag en daarmee was de enige serieuze opponent van de rijkskanselier uitgeschakeld. Zijn biografe Katherine Lerman noemt de tariefherziening '*the most severe test of his leadership*'.[2] Bülow bewoog zich binnen smalle marges. Enerzijds wilde hij de landbouw in zekere mate tegemoet komen met tariefverhogingen, maar tegelijkertijd wilde hij niet de handel en industrie afstoten en tenslotte mocht de handelspolitiek van het keizerrijk niet leiden tot handelsoorlogen.

De Pruisische minister van Landbouw pleitte in dit debat voor de vorming van een Europese tolunie. De Duitse landbouw had gedurende het laatste decennium van de negentiende eeuw voortdurend gepleit voor tolunies met buurlanden. Dat was in de eerste plaats een tactisch gemotiveerde zet, hoofdzakelijk bedoeld om een protectionistische politiek aanvaardbaar te maken voor andere partijen. Het voorstel van de Pruisische minister van Landbouw paste in die traditie. In zijn uitgewerkte vorm bleek het vooral gericht op het weren van de import uit het Amerikaanse continent en het Britse Imperium.[3] Het voorstel van het Pruisische ministerie van Landbouw werd door het *AA* in april 1903 verworpen met de woorden '*dass die Idee eines europäischen Zollbundes noch nicht reif geworden ist*'.[4]

Von Miquel en Posadowsky, de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken, opteerden voor het invoeren van een maximum- en minimumtarief en het beperken of zelfs afschaffen van de meestbegunstiging. De plannen van Von Miquel en Posadowsky werden slechts gedeeltelijk gerealiseerd. Voor graan werden minimumtarieven ingevoerd, maar de positie van meestbegunstigde bleef bestaan. De tariefwet werd in december 1902 door de Rijksdag aangenomen en in 1903 en 1904 werden op basis van deze tariefwet handelsverdragen afgesloten met dezelfde staten waarmee Caprivi begin jaren negentig handelsverdragen had afgesloten.

Aan de heftige agrarische agitatie in Duitsland was in Nederland niet al te diepgaande aandacht geschonken.[5] Ook de debatten over de nieuwe tariefwet-

---

1 Het meest uitgebreid in: H. Herzfeld, Bd. 2, p. 584ff. De tariefwet van 1901 was 167 pagina's dik en behandelde bijna duizend soorten goederen. Barkin noemt de rijksdagdebatten over deze wet *acrimonious*. Ze beslaan 1147 pagina's in de stenografische verslagen. K.D. Barkin, p. 211f en 271.

2 K. Lerman, *Courtier*, p. 51-3. W. Lotz, *Handelspolitik Caprivi-Hohenlohe*, p. 192.

3 B. Vogel, p. 134. E. Francke, *Zollpolitische Einigungsbestrebungen in Mitteleuropa während des letzten Jahrzehnt*. In: *Schriften des Vereins für Sozialpolitik*, Bd. 90, p. 187-272, aldaar: p. 249f. J. Pentmann, p. 80-87.

4 Geciteerd uit: B. Vogel, p. 135. H. Herzfeld, Bd. 2, p. 614-620 en 643. B. Vogel, p. 72f en 134f.

5 J. Woltring (red.), *Bescheiden 1891-1894*, p. 19f. F.B. Löhnis, *De agrarische partij in Duitsland*. In: *De Economist* (1893), p. 306-311.

geving werden zonder veel enthousiasme gevolgd.[1] Opvallend is een groeiend zelfvertrouwen bij de diverse auteurs. Protectionisme bleef bijvoorbeeld voor de auteurs van *De Economist* iets afkeurenswaardigs, maar meer en meer kwam men in Nederland tot de overtuiging, dat protectionisme een tweesnijdend zwaard was, dat Duitsland evenveel voordelen als nadelen opleverde en Nederland nadelen, maar ook kansen. Een auteur beschreef de heersende voorkeur voor protectionisme in Duitsland zelfs met superieure meewarigheid als 'die enigszins bekrompen opvatting. (...) Het thans levend geslacht moet zich tevreden stellen met het vaste vertrouwen, dat de breedere, meer ideale opvatting toch te zijner tijd het zal winnen van het nationaal egoïsme'.[2] De pessimistische stemming, die Nederland in de jaren tachtig in zijn greep hield, maakte rond 1900 plaats voor een meer zelfbewuste en strijdvaardige houding. Het feit, dat Nederland de economische problemen van de jaren tachtig met zijn eigen aanpak had overwonnen, speelde bij dit nieuwe zelfbewustzijn een niet te onderschatten rol.

Het resultaat van de onderhandelingen met de verdragspartners werd in Nederland zonder veel commentaar ontvangen. *De Economist* constateerde dat het resultaat meer een politieke dan een economische betekenis had. De belangrijkste Kamers van Koophandel onthielden zich van commentaar. Van Tets van Goudriaan uitte zich na bekendwording van de Duitse tariefwijzigingen in de Tweede Kamer met zelfvertrouwen over de exportmogelijkheden van de Nederlandse landbouw.[3]

De voorstanders van protectionisme in Nederland bleven actief. Tot aan de Eerste Wereldoorlog deden ze diverse pogingen de Nederlandse handelspolitiek te wijzigen. De verwijzingen naar Duitsland bleven talrijk, maar anders dan in de jaren tachtig was hun agitatie niet meer een rechtstreekse reactie op de Duitse handelspolitieke initiatieven, waardoor dit thema in deze studie verder buiten beschouwing kan blijven. Interessant is in dit verband slechts het feit dat in Groot-Brittannië de ergernis over de handelspolitiek van Duitsland in de periode 1896-1905 zijn hoogtepunt bereikte, terwijl dat in Nederland in de jaren tachtig het geval was. Wellicht speelde een rol dat de Nederlandse economie zich inmiddels met enig succes had aangepast aan het protectionisme in Duitsland, terwijl de Britse economie na 1895 slechts langzaam de opgaande lijn hervond.[4]

De handelsverdragen van het keizerrijk met zijn buurlanden zouden in 1916-7 weer aflopen. Clemens von Delbrück, de Duitse staatssecretaris van Binnenlandse Zaken, verklaarde in januari 1914 in de Rijksdag dat het Duitse keizerrijk niet van zins was zijn handelspolitieke koers te wijzigen.[5] De voorbereidingen voor nieuwe onderhandelingen werden opnieuw begeleid door een levendige publieke discussie over allerlei alternatieven. Voordat het evenwel tot onderhandelingen kwam, brak de oorlog uit.[6]

---

1 *De Economist* (1900), p. 909-911. 1901: p. 734-6, 776-786 en 979f. (1902), p. 250f. 1903: p. 81f en 1074-1076. Opvallend is bijvoorbeeld, dat de jaarverslagen van de Kamers van Koophandel van Amsterdam en Rotterdam nauwelijks commentaar bevatten op de tariefherziening. *Jaarverslag van den Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam*, 1901, p. 36.

2 *De Economist* (1902), p. 107. Zie ook: *De Economist* (1901), p. 524-526. (1902), p. 262-264.

3 *BA-Koblenz* R2, 1655, Brockdorf Rantzau an Bülow, 13. Dezember 1905. *De Economist* (1903), p. 81f.

4 P.M. Kennedy, *Antagonism*, p. 295ff. Ook de economisch-historicus Bos constateert, dat Nederland per saldo minder problemen had met de Duitse economische expansie dan Groot-Brittannië. R.W.J.M. Bos, p. 7.

5 F. Fischer, *Krieg der Illusionen*, p. 528f.

6 F. Fischer, *Krieg der Illusionen*, p. 368-383 en 527-541. Fischer beweert dat de Duitse handelspolitiek voorjaar 1914 op een doodlopend spoor zat en dat dit inzicht een rol speelde bij de beslissing een oorlog te beginnen. Kritiek daarop bij: W.J. Mommsen, *Der autoritäre Nationalstaat*, p. 346.