



UNIVERSITY OF AMSTERDAM

**UvA-DARE (Digital Academic Repository)**

**Economische politiek: de Nederlandsche Overzee Trustmaatschappij (1914-1919) en de Eerste Wereldoorlog**

Kruizinga, S.F.

[Link to publication](#)

*Citation for published version (APA):*

Kruizinga, S. F. (2011). Economische politiek: de Nederlandsche Overzee Trustmaatschappij (1914-1919) en de Eerste Wereldoorlog.

**General rights**

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

**Disclaimer/Complaints regulations**

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

*UvA-DARE is a service provided by the library of the University of Amsterdam (<http://dare.uva.nl>)*

## **Hoofdstuk 1: Een groot klein land: Nederland 1813-1913**

### **1.1 – Jubeljaar 1913**

Het jaar 1913, een jaar voordat de Grote Oorlog uitbrak, was een jubileumjaar: heel Nederland vierde dat precies honderd jaar daarvoor de zoon van de laatste stadhouder de hem aangeboden kroon van Nederland had aanvaard, waarmee officieel een einde kwam aan de Franse overheersing en het Koninkrijk der Nederlanden geboren was. In de vele gedenkboeken die dat jaar verschenen, overheerste grote tevredenheid over de in die honderd jaar behaalde resultaten op cultureel, sociaal, politiek en economisch terrein.<sup>1</sup> Historicus Hajo Brugmans stak bijvoorbeeld uitgebreid de loftrumpet over de tot grote bloei gekomen Nederlandse economie.

*Welk een verschil met 1813! Werkelijkheid is geworden, wat men voor honderd jaren nauwelijks had durven dromen. Welke bezwaren men ook tegen de afgelopen eeuw mag hebben, dat zij is geweest een periode van geweldigen stoffelijken vooruitgang, staat vast. En dat zij daarmede tevens de voorwaarden heeft geschapen voor nog hooger opbloei, is zeker!*<sup>2</sup>

De economische ontwikkelingen, waarover Brugmans zo laaiend enthousiast was, zouden een grote invloed uitoefenen op het functioneren van de NOT. Het bestuur van de Trustmaatschappij zou continu terugkijken op het laatste vredesjaar 1913 en, zoals ik in dit boek zal aantonen, proberen om de economische verhoudingen van dat laatste vredesjaar zo veel mogelijk, ondanks oorlog en blokkade, in stand te houden. Ook het beleid van de Trustmaatschappij, in het bijzonder haar verhouding tot de Nederlandse regering, werd voor een deel vormgegeven door politieke en economische structuren die al voor de Eerste Wereldoorlog tot stand waren gekomen. In dit hoofdstuk zal ik aantonen dat de Nederlandse economie zich in de decennia voor de Eerste Wereldoorlog had ontwikkeld tot een zeer moderne en internationaal georiënteerde, die bovendien voor een “klein land” bijzonder divers was. Op basis van het best beschikbare cijfermateriaal zal ik laten zien wat het belang was van import, export en doorvoerhandel, en welke rol Nederlands-Indië speelde in de Nederlandse economie. Tenslotte zal ik laten zien welke rol de Nederlandse overheid in deze ontwikkelingen speelde.

### **1.2 – Nationale en internationale integratie**

In 1813 was Nederland, zelfs voordat het tot een ongemakkelijk huwelijk met het latere België overging, in economisch opzicht een tweeslachtig land. De zeeprovincies, met name Holland, teerden op goeddeels vergane glorie. Gedurende de Gouden Eeuw waren de Hollandse handelssteden zowel start- als eindpunt van een indrukwekkend deel van de wereldhandel geweest. Maar in de loop van de achttiende eeuw was een steeds groter deel

---

<sup>1</sup> Bank en Van Buuren, *1900*, 81-83; Moeyes, *Buiten schot*, 15-16, 35. Cf. Von der Dunk, 'Negentiendertien', 9; Romein, *Breukvlak*, 9-51.

<sup>2</sup> Brugmans, 'Nederlandsche handel en industrie', 18.

van die handel Hollands havens voorbij gaan varen. De landprovincies hadden daarentegen een heel andere, vrijwel autonome ontwikkeling doorgemaakt. Hun economie was grotendeels agrarisch, arbeidsextensief en lokaal.<sup>3</sup>

In het nieuwe Koninkrijk werd deze tweedeling aanvankelijk gecontinueerd. “Koning-koopman” Willem I probeerde uit alle macht de overzeese handelsbetrekkingen van de zeeprovincies, en de positie van Amsterdam als stapelmarkt, te herstellen. Net als voor de Franse tijd werd voedsel weer van buitenaf ingevoerd, en voeren Hollandse schepen onder de vlag van een door de regering gesteund en beschermd bedrijf over de wereldzeeën. De Nederlandsche Handels-Maatschappij, in zekere zin een doorstart van de VOC, was aanvankelijk opgezet om zowel vanuit Europa, Amerika als Azië goederen naar Amsterdam te verschepen, maar het economisch protectionisme dat in de jaren twintig en dertig van de negentiende eeuw hoogtij vierde maakte een concentratie op de onder de VOC veroverde Nederlandse bezittingen in Azië, waar de Nederlandse regering zelf buitenlandse concurrentie kon weren, logisch. Bovendien kon de NHM zo op de heenreis producten van de Nederlandse nijverheid afzetten in de kolonie, en op de terugreis tropische producten als koffie en tabak, waarvan de productie met kracht en dwang door het gouvernement ter hand genomen werd, meebrengen. Dit beleid had enig succes: het voorkwam de totale ineenstorting van de Hollandse en Zeeuwse economie, en maakte behoud van werkgelegenheid en de van vorige eeuwen overgeërfde relatief hoge levensstandaard en lonen mogelijk. De successen van de NHM konden echter niet verbloemen dat Nederlands aandeel in de wereldhandel sterk achteruit bleef lopen. Zodoende ging de Nederlandse handel zich steeds sterker richten op de dankzij het staatsmonopolie verworven stapelmarkt voor Indische goederen.<sup>4</sup>

Dat veranderde echter in de periode 1850-1870. Binnen twintig jaar daalde het Indisch aandeel in de Nederlandse zeevaart van bijna dertig tot iets meer dan twintig procent, en steeg het Europese aandeel van zestig tot bijna zeventig procent. Deze heroriëntatie op het nabije Europa werd veroorzaakt door het afschaffen van protectionistische maatregelen in Groot-Brittannië. De zich sterk ontwikkelende industrie in dat land zorgde voor een even sterke groei van de consumptieve vraag, ook uit het buitenland. Ook in Duitsland begon, zij het later, een proces van industrialisatie op gang te komen. Nederland kon pas ten volle van deze internationale ontwikkelingen profiteren toen, met een aanzienlijke vertraging in vergelijking met zijn voornaamste concurrenten, de scheepvaartsector massaal overstapte van zeil naar stoom en de Nederlandse zeehavens werden aangepast aan deze nieuwe technologie.<sup>5</sup>

Ook in de landprovincies vonden in deze periode belangrijke infrastructurele ontwikkelingen plaats. Door het graven van kanalen en (later) spoorwegen kwamen de markten van het rijke westen van het land dichterbij: onder andere de textiel- en de lederindustrie wisten hiervan te profiteren. En ook het westen van het land maakte een eigen industrialisatieproces door. Deze was niet, zoals in het oosten, noorden en zuiden, in

---

<sup>3</sup> Griffiths en Van Zanden, *Economische geschiedenis*, 22.

<sup>4</sup> Wintle, *Economic and Social History of the Netherlands*, 104, 151-154; Van Zanden, *Economic history of the Netherlands*, 21.

<sup>5</sup> Smits, *Economische groei*, 136-141, 151; Beening, *Onder de vleugels van de adelaar*, 110-119.

de eerste plaats te danken aan de ruime beschikbaarheid van laaggeschoolde en goedkope arbeiders, maar aan de erfenis van de Gouden Eeuw. De hoge lonen en dito opleidingsniveau schiepen daar voorwaarden voor industriële ontwikkelingen in onder andere de diamantslijperij en de drukkerij. Stoomvaart, spoorwegen, kanalen en verbeterde havens zorgden er bovendien voor dat steeds meer nijverheidsproducten uit heel Nederland werden geëxporteerd, en de vraag naar industriële goederen en grondstoffen sterk toenam.<sup>6</sup>

De interne ontsluiting van de landbouwgebieden in oosten en zuiden en de ontwikkelingen in zeevaart en (doorvoer)handel hadden ook de agrarische export een belangrijk steuntje in de rug gegeven, maar daaraan leek in de jaren 1870 een eind gekomen. Nederlandse landbouwers kregen in die jaren zware concurrentie van hun Amerikaanse collega's, die grote hoeveelheden spotgoedkoop graan op de Europese markten dumpten.<sup>7</sup> Bovendien kreeg de Nederlandse veeteeltsector in diezelfde jaren te maken met de uitbraak van diverse veeziekten, waaronder mond en klauwzeer, waardoor het vee in het buitenland niet meer welkom was uit angst voor besmetting.<sup>8</sup> Tot overmaat van ramp kregen Nederlandse landbouwproducten als vlees en (vooral) boter concurrentie van "nieuwe" agrarische exportgebieden, zoals Denemarken, die vaak betere kwaliteit leverden.<sup>9</sup> Deze driedubbele crisis viel ook nog eens samen met een vertraging van de wereldwijde economische groei. Al deze ontwikkelingen zetten een vernieuwingsproces in de landbouwsector in gang, zowel op het organisatorische als het technische vlak. Deze vernieuwingen wierpen vanaf 1895, toen de internationale conjunctuur weer aantrok en de vraag naar agrarische goederen het aanbod weer ging overstijgen, hun vruchten af.<sup>10</sup>

Het feit dat de landbouw pas weer kon herleven toen de internationale economie dankzij de ontdekking van goud in Zuid-Afrika een flinke opkikker kreeg, is indicatief voor de grote veranderingen die Nederland gedurende de tweede helft van de negentiende eeuw had doorgemaakt.<sup>11</sup> Nederland was in een relatief kort tijdsbestek veranderd van een duale handels- en agrarische economie, waarbij beide delen maar weinig met elkaar hadden uit te staan, tot een min of meer geïntegreerde economische eenheid, wier hartslag bovendien hetzelfde ritme aangaf als de wereldeconomie. De eerste fase van moderne economische groei in Nederland – en de daarbij behorende eerste industrialisatiegolf – was nog voornamelijk geënt geweest op binnenlandse groei, grotendeels onafhankelijk van de

---

<sup>6</sup> Van Zanden, *Economic history of the Netherlands*, 8; Smits, *Economische groei*, 132-133 Het is in dit hoofdstuk expliciet niet mijn bedoeling om in te gaan om de ingewikkelde discussie rondom de "late" industrialisatie van Nederland.

<sup>7</sup> De Amerikaanse graanboeren produceerden op veel grotere schaal dan hun Europese collega's. Deze schaalvoordelen, gekoppeld aan de sterk dalende trans-Atlantische transportkosten, maakte het goedkoper om graan van overzee te laten importeren dan het bij de boer om de hoek te kopen. Blink en Koenen, 'Algemeen overzicht', 22-23; Van Zanden en Van Riel, *Nederland 1780-1913*, 362.

<sup>8</sup> In 1892 sloot Groot-Brittannië haar grenzen voor levend vee. Moojen, *Hollandsche Stoomboot Maatschappij* vol. 1, 17. De eerste uitbraken van de gevreesde veeziekten vonden plaats in de jaren 1864-1867. Knibbe, *Agriculture in the Netherlands*, 144.

<sup>9</sup> Knibbe, *Agriculture in the Netherlands*, 127, 138, 141; Blink en Koenen, 'Algemeen overzicht', 19

<sup>10</sup> Bieleman, *Boeren in Nederland*, 275-282; Van Zanden en Van Riel, *Nederland 1780-1913*, 370; Blink en Koenen, 'Algemeen overzicht', 31-32

<sup>11</sup> Boeschoten, *Hoofdlijnen*, 7

wereldmarkt. Bij de tweede groeifase (na 1895) zijn de impulsen echter internationaal van karakter, met dank aan de integratie van Nederland in de wereldeconomie: een proces dat na 1870 versnelde en verdiepte.<sup>12</sup>

De oorzaken daarvan lagen, opnieuw, primair op het infrastructurele vlak. Het graven en vervolgens uitdiepen van het Noordzeekanaal en de Nieuwe Waterweg, het verbeteren van de havens van Amsterdam en Rotterdam en het wegnemen van allerlei institutionele handelsbelemmeringen, hadden de transactiekosten voor het Nederlandse handelsverkeer drastisch verlaagd. Vanaf de jaren 1870 was er voor de belangrijkste Nederlandse im- en exportproducten geen prijsverschil meer tussen de Nederlandse en de Britse markt: transport was zo goedkoop en gemakkelijk geworden dat de kosten niet meer noemenswaardig waren.<sup>13</sup> Nederland kon zodoende optimaal meeprofiteren van de sterke groei van nabijgelegen industrielanden als Groot-Brittannië en Duitsland. Zo werd Rotterdam, tot de jaren 1850 een vrij onbetekenende zeehaven, dankzij de Nieuwe Waterweg de toegangspoort tot de industriegebieden in het Duitse Rijnland.<sup>14</sup> De beter bereikbare Nederlandse havens vergemakkelijkten im- en export en bevorderen de vestiging van nieuwe industriën. Ook de agrarische sector profiteerde optimaal van de verbeterde verbindingen met zowel binnen- als het nabije buitenland. Na +/- 1870 stond de sector vrijwel direct in verbinding met de wereldmarkt, en moest productief blijven om haar markten in industrielanden als Groot-Brittannië en België niet te verliezen.

De Nederlandse overheid speelde in het (internationale) integratieproces primair voorwaardenscheppende, geen leidende, rol. Zo verstreekte zij bijvoorbeeld subsidies aan stoomvaartmaatschappijen en voor de aanleg van bepaalde stukken binnenlandse infrastructuur. Daarbij zorgden tariefhervormingen voor een open economisch klimaat. Zo werden vanaf de jaren 1860 preferentiële tarieven, die Nederlandse belangen moesten beschermen tegen buitenlandse, steeds verder afgekalfd. De Akte van Mannheim, in 1868 gesloten met de Duitse Bond, de economische voorganger van het in 1871 gestichte Duitse Keizerrijk, had een soortgelijke functie. Deze Akte dat al het verkeer op de Rijn, zowel stoomop- als afwaarts, vrij zou zijn van kunstmatige beperkingen: dit verkeer was voortaan “vrij” van overheidsinvloed in welke zin dan ook.<sup>15</sup> De “vrije” Rijnvaart, die een forse verlaging van de transactiekosten inhield, zou een zeer grote stimulans betekenen voor de ontwikkeling van het transitoverkeer over de Rijn en via Rotterdam. Mede daardoor was het idee dat vrijhandel, door de regering gegarandeerd en beschermd, van integraal belang was voor de welvaart van Nederland, in de jaren voor de Eerste Wereldoorlog diep in de Nederlandse samenleving verankerd. Toen in 1912 M.J.C.M. Kolman, minister van Financiën in het rechtse kabinet-Th. Heemskerk, een ontwerpwet indiende waarin hij een pakket

---

<sup>12</sup> Smits, *Economische groei*, 165-194; Blink, 'Nederland uit aardrijkskundig oogpunt', 66-67. De bevolking van Nederland was tussen de volkstellingen van 1830 en 1899 meer dan verdubbeld (van 2,6 tot 5,1 miljoen inwoners), waarna het groeitempo nog versnelde: op 31 december 1908 telde Nederland 5,8 miljoen inwoners.

<sup>13</sup> Lindblad en Van Zanden, 'Buitenlandse handel', 232-233

<sup>14</sup> Beening, *Onder de vleugels van de adelaar*, 118-119; Nusteling, *De Rijnvaart*, 216, 305-317.

<sup>15</sup> De Akte van Mannheim is afgedrukt in Vandenbosch, *The Neutrality of the Netherlands*, 336-338. De Akte betrof overigens het hele stroomgebied van de Rijn: in Nederland vielen onder andere ook de Lek en de Waal onder het regime van de Akte. Voor een korte voorgeschiedenis van de Akte, die zijn oorsprong vond in het Congres van Wenen (1815), zie Haak, 'Akte van Mannheim', 42-43.

fiscale en protectionistische maatregelen aankondigde waarmee de regering hoopte sociale wetgeving te kunnen bekostigen, kwam een brede coalitie van industriëlen, handelaren, bankiers en reders in opstand. De campagne van het 'Anti-Tariefwet-Comité' was één van de dominerende factoren in de verkiezingen van 1913, en de zegevierende Liberalen zorgden er voor dat het plan definitief naar de prullenmand werd verwezen.<sup>16</sup>

### 1.3 – Im- en export

De Nederlandse economie van 1913 was bijzonder afhankelijk van de internationale handel. Maar de vraag hoe die handelsstromen liepen – en dus welke goederen met welk buitenland werden verhandeld – is bijzonder lastig te beantwoorden.

Net als tegenwoordig werden er in de decennia voor de Eerste Wereldoorlog statistieken bijgehouden betreffende omvang van in- en uitvoer. Helaas zitten er aan deze Statistiek van den In-, Uit- en Doorvoer (SIUD), zoals deze van 1846 tot en met 1917 zijn bijgehouden, enkele zeer vervelende haken en ogen. Allereerst veranderde de manier waarop de handel in bepaalde producten werd bijgehouden nogal eens, en liep deze bovendien vaak achter op de praktijk. Een product als margarine, dat in Nederland vanaf de jaren 1870 veel werd geproduceerd en geëxporteerd, duikt bijvoorbeeld pas veel later als aparte categorie in de statistieken op, daarvoor was het weggemoffeld in één van de, vaak absurd grote, restcategorieën. Bovendien werd de waarde van geïndexeerde goederen gedurende het lange bestaan van de SIUD maar drie keer (in 1846, 1872 en 1895) herijkt. De waarde van goederen in SIUD-statistieken uit bijvoorbeeld 1907 zijn dus gebaseerd op twaalf jaar oude prijsinformatie! Nog ernstiger is het feit dat er onvoldoende – lees: bijna helemaal geen – onderscheid werd gemaakt tussen uit- en doorvoer. Toen in de jaren 1870 de regering overging tot het afschaffen van de meeste protectionistische maatregelen – met de liberalisering van de handel op Indië en de "vrije" Rijn als gevolgen – hoefde er (vrijwel) geen in- en uitvoertarieven meer te worden betaald. Daarmee was het onderscheid tussen goederen bij de Nederlandse douane inklaren voor in- of doorvoer in financieel opzicht vrijwel nihil, zij het dat in het laatste geval een tijdrovende procedure moest worden doorlopen. Veel doorvoer-handelaren lieten hun goederen daarom eerst administratief in Nederland invoeren om diezelfde goederen vervolgens weer uit te voeren: zo bespaarden zij zichzelf een lange zit op het douanekantoor. De SIUD-cijfers bevatten dus veel als in- en uitvoer vermomde doorvoer. Als laatste nadeel bevatten de SIUD-cijfers alleen de directe afkomst of bestemming van een in- of uitgevoerd goed, zelfs als het genoemde land alleen een tussenstop (bijvoorbeeld een overslaghaven) tijdens een langere reis was.<sup>17</sup> Jan Luiten van Zanden en Thomas Lindblad hebben aan het einde van de jaren 1980 een dappere poging gewaagd om voor de periode 1872-1913 productcategorieën te reconstrueren en beter op elkaar af te stemmen, de SIUD-prijzen door marktwaarden vervangen en te corrigeren voor de vermomde doorvoer door gebruik te maken van statistische

---

<sup>16</sup> De Vries (red.), *Herinneringen en dagboek van Ernst Heldring*, I, 178-180; Sluyterman, *Kerende kansen*, 67-68; Hoogenboom, *Standenstrijd en zekerheid*, 157-158; Van Schie, *Vrijheidsstreven in verdrukking*, 144.

<sup>17</sup> Kuijlaars, *Het huis der getallen*, 119-121; Lewe, "Invoer te lande verboden", 101-105; Pilat, *Agricultural Export Performance*, 5-7.

rekenmodellen (zie tabel 1.1 en 1.2 hieronder).<sup>18</sup> Daarbij heb ik geprobeerd met contemporaine vakliteratuur de “echte” herkomst van in- en doorgevoerde goederen te achterhalen.

**Tabel 1.1: Invoer in Nederland, 1872-1913 (in % van totaal)**

	Akker-bouw	Veeteelt	Tropisch	Grondstof	Half-fabricaat	Industrieel	Totaal (* fl. 1000)
1872	12,7	3,6	51,6	13,7	10,1	8,3	283.724
1880	15,2	6,3	39,3	14,3	8,0	16,8	366.376
1890	22,7	4,1	29,6	15,4	9,8	18,3	426.130
1900	25,1	1,6	26,7	20,1	8,0	18,5	600.669
1910	22,8	0,9	24,9	22,2	9,4	19,7	811.369
1913	22,7	1,5	25,8	21,9	10,5	17,6	978.510

**Bron:** Lindblad en Van Zanden, 'Buitenlandse handel', 262-263.

Waar in 1872 de Nederlandse import nog gedomineerd werd door tropische landbouwproducten die voor het overgrote deel uit Indië gehaald werden, is het importpakket in 1913 een stuk evenwichtiger geworden. Absoluut gezien is de waarde van deze importen gestegen, maar relatief is hun aandeel gedaald van de helft tot een kwart van het totaal.<sup>19</sup> Koffie bleef in 1913 het op één na belangrijkste importartikel, maar werd steeds minder uit Indië en steeds meer uit Brazilië aangevoerd.<sup>20</sup> Ook bij de invoer van rijst was Indië in 1913 als land van oorsprong grotendeels vervangen, ditmaal door de Britse kolonies in Zuidoost-Azië.<sup>21</sup>

Over de periode 1870-1913 valt ook de stevige stijging van de import van akkerbouwproducten op. Sinds de graancrisis van de jaren 1870 produceerde Nederland zelf nauwelijks tarwe meer, en dit moest dus geïmporteerd worden: vooral uit Amerika en Rusland, maar ook uit Duitsland en Roemenië. Bij het verbouwen van andere landbouwproducten had de toepassing van kunstmest in de vijftien jaar voor de Eerste Wereldoorlog een grote vlucht genomen. In Nederland werden drie soorten gebruikt, die alle drie uit het buitenland moesten komen: natriumnitrat (destijds naar de belangrijkste vindplaats Chilisalpeter genoemd), superfosfaat (gewonnen uit fosfaaterts uit de VS) en Thomasslakkenmeel (een bijproduct van de Duitse staalindustrie).<sup>22</sup> Ook werd in 1913 veel

<sup>18</sup> Voor uitgebreide uitleg over de door de beide heren gevolgde methodiek, zie Lindblad en Van Zanden, 'Buitenlandse handel', pp. 233-241.

<sup>19</sup> Van Fl. 146.402.000 in 1872 tot Fl. 252.456.000 in 1913, gemeten in prijzen van 1905/1913. Lindblad en Van Zanden, 'Buitenlandse handel', 252.

<sup>20</sup> Van Driel, 'Koffiehandel', 169-172.

<sup>21</sup> Cohen Stuart, 'Handel en scheepvaart', 751.

<sup>22</sup> Löhnis, 'Land, Tuin- en Bosbouw, Veeteelt', 500, 535; Cohen Stuart, 'Handel en scheepvaart', 564; Mayer Gmelin en Mansholt, 'Akker- en weidebouw', 279-280; Everwijn, *Beschrijving II*, 564-573.

maïs geïmporteerd (uit Indië, maar voornamelijk uit Zuid-Amerika), dat werd gebruikt om de groeiende Nederlandse veestapel te voeden.<sup>23</sup>

De hoeveelheid ingevoerde industriële grondstoffen hield gelijke tred met de voortschrijdende industrialisatie. In 1913 waren steenkolen onmisbaar in een samenleving die in toenemende mate door stoommachines werd aangedreven. Zij werden uit Duitsland, maar ook uit Groot-Brittannië ingevoerd.<sup>24</sup> Hout werd vooral in onbewerkte vorm ingevoerd uit en via Duitsland, uit Scandinavië, Oost-Europa en de VS.<sup>25</sup> Garen, die vooral uit of via Groot-Brittannië ten behoeve van de Nederlandse textielweverij worden ingevoerd, zijn een populair importartikel, op enige afstand gevolgd door koper (VS) en ijzer (Duitsland).<sup>26</sup>

**Tabel 1.2: Uitvoer uit Nederland, 1872-1913 (in % van totaal)**

	Akker- bouw	Veeteelt	Tropisch	Grondstof	Half- fabricaat	Industrieel	Totaal (* fl. 1000)
1872	7,0	29,8	24,4	2,2	5,1	21,4	259.507
1880	6,1	24,9	29,4	5,1	4,3	30,3	262.981
1890	11,2	27,5	17,0	3,7	4,9	35,7	341.160
1900	12,9	24,1	18,7	5,4	3,4	35,6	420.084
1910	12,0	22,2	17,3	6,2	2,5	39,7	552.602
1913	11,5	21,6	16,3	6,0	2,8	41,9	649.671

**Bron:** Lindblad en Van Zanden, 'Buitenlandse handel', 262-263.

Uit de gegevens betreffende uitgaande goederenstromen blijkt dat het aandeel van tropische producten in de Nederlandse uitvoer sinds het begin van de twintigste eeuw iets is afgenomen, terwijl dat van de industrie juist fors is toegenomen.<sup>27</sup> Vooral de producten van de Twentse textielindustrie vonden gretig aftrek in Indië, de Britse koloniën en Amerika.<sup>28</sup> Ook de Nederlandse genot- en levensmiddelenindustrie, die tropische producten verwerken, leverden zoals al eerder opgemerkt populaire exportgoederen. Margarine werd vrijwel exclusief aan Groot-Brittannië verkocht, sigaren en chocolade hadden een wereldmarkt.<sup>29</sup> De export van koffie, thee en tabak bleef onverminderd belangrijk.<sup>30</sup>

<sup>23</sup> Cohen Stuart, 'Handel en scheepvaart', 746-747; Everwijn, 'Granen', 312, 314, 320; Löhnis, 'Land, Tuin- en Bosbouw, Veeteelt', 500, 535.

<sup>24</sup> Van Kamp, *Kolenvoorziening*, 9-10.

<sup>25</sup> Cohen Stuart, 'Handel en scheepvaart', 748.

<sup>26</sup> Ketner, 'Nijverheid', 580, 610-611; De Jong, 'Nederlandse industrie', 239-240; Everwijn, *Beschrijving I*, 42-43; Everwijn, 'Ertsen', 128, 140.

<sup>27</sup> Lindblad en Van Zanden, 'Buitenlandse handel', 257. Het feit dat manufacturen zowel de lijst van belangrijkste in- als uitvoergoederen aanvoeren, betekent in dit geval overigens niet dat het hier om verborgen doorvoer gaat: er worden namelijk andere industrieën geïmporteerd dan geëxporteerd.

<sup>28</sup> Ketner, 'Nijverheid', 614; Bink, 'Nederland uit aardrijkskundig oogpunt', 86.

<sup>29</sup> Schrover, *Het vette, het zoete*, 37-38; Ketner, 'Nijverheid', 628-629, 644-645; Everwijn, 'Cacao en chocolade', 265-276; Everwijn, 'Tabak en sigaren', 302-308; De Jong, 'Nederlandse industrie', 237.

<sup>30</sup> Cohen Stuart, 'Handel en scheepvaart', 753; Van Driel, 'Koffiehandel', 181.



De uitvoer van landbouwproducten bleef in de periode 1872-1913 onveranderd groot. Nederlands vlees vond in 1913 gretig aftrek in het nabije buitenland, vooral in Groot-Brittannië, hoewel de uitvoer van levend vee wegens de voortdurende angst voor besmetting met veeziekten sterk was gedaald ten opzichte van 1872. Ook agro-industriële producten (bietsuiker, strokarton en aardappelmeel), vlas en tuinbouwproducten werden in toenemende mate voor de export geproduceerd. Zuivelproducten als boter en kaas werden in een verhouding van ongeveer 50/50 naar Duitsland en Groot-Brittannië uitgevoerd. Wel had de Duitse regering aan het begin van de twintigste eeuw enkele protectionistische maatregelen genomen om de eigen landbouw te beschermen, waardoor de Britse markt steeds aantrekkelijker werd.<sup>31</sup> De hoeveelheid uitgevoerde grondstoffen is klein, maar wellicht groter dan verwacht mag worden voor een land zo arm aan natuurlijke hulpbronnen als Nederland. De belangrijkste hiervan was Indisch tin, dat, deels particulier en deels door de regering gedolven, na opslag in Nederland zijn weg naar het buitenland vervolgde. Een groeiend deel zal ook bestaan hebben uit kolen gedolven in de nieuwe Limburgse mijnen, die vooral in het buitenland werden afgezet.<sup>32</sup>

#### 1.4 – Rotterdam en Amsterdam

Naast een beginpunt en eindbestemming voor goederen, was Nederland in 1913 ook een belangrijke transitplaats voor goederenverkeer van Centraal Europa naar overzee en vice versa. De SIUD-gegevens maken het echter niet gemakkelijk om te reconstrueren wat er precies werd doorgevoerd, waar de goederen in kwestie vandaan kwamen en waar ze naar toe gingen.<sup>33</sup> Een team economisch historici van de Erasmus Universiteit Rotterdam, onder leiding van Ferry de Goey, heeft echter op basis van lokale en Duitse bronnen een gereede schatting weten te maken van het volume van de doorvoerhandel in wat ook al in 1913 Nederlands belangrijkste doorvoerhaven was: Rotterdam (zie tabel 1.3 hieronder).<sup>34</sup>

Rond 1850 werd de Nederlandse doorvoerhandel nog in belangrijke mate bepaald door Amsterdamse tussenhandel in door de NHM aangeleverde Indische goederen. Maar vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw begon dit te veranderen. De Amsterdamse stapelmarktfunctie ging goeddeels (maar, zoals we al hebben gezien, niet helemaal) verloren. Bovendien begon de Duitse industrie zich krachtig te ontwikkelen, vooral in het westen van het land, waardoor een grote behoefte aan de toe- en afvoer van goederen, en daarmee aan goede verbindingen met Noord-, West- en Zuid-Europa, met Groot-Brittannië, Amerika en de Europese overzeese bezittingen, ontstond. Daardoor kregen havensteden aan

---

<sup>31</sup> Bos, *Brits-Nederlandse handel en scheepvaart*, 146-147, 277, 314; Löhnis, 'Land, Tuin- en Bosbouw, Veeteelt', 499, 510-515; Boeschoten, *Hoofdlijnen*, 7.

<sup>32</sup> Everwijn, *Beschrijving I*, 43-46

<sup>33</sup> De problemen bij het berekenen van de im- en export in Nederland doen zich ook voor bij pogingen om het belang van Nederlandse havens als transitplaatsen voor verkeer van centraal Europa naar de zee en vice versa te kwantificeren. Naast de hierboven al genoemde moeilijkheden (bijvoorbeeld inzake prijzen en hoeveelheden) zijn er specifieke problemen bij het berekenen van doorvoer. Zo werden verschillende handelsstromen niet gescheiden, en is het bijvoorbeeld mogelijk dat goederen die in Nederland werden ingevoerd uit Duitsland en via Rotterdam naar Amerika verscheept werden, twee keer in de statistieken voorkomen: als import uit Duitsland, en als export naar Amerika.

<sup>34</sup> Van de Laar, 'Port traffic', 66-73; Loyen en Van Driel, 'Methodology and sources', 58-65.

de Noordzee die vanuit het Ruhrgebied gemakkelijk te bereiken waren, naast Hamburg ook Antwerpen en Rotterdam, een belangrijke impuls. De Akte van Mannheim en het graven van de Nieuwe Waterweg deden de rest.<sup>35</sup>

Cijfers van de Kamers van Koophandel van Rotterdam en Amsterdam voor het jaar 1913 laten duidelijk zien dat er een groot schaalverschil tussen beide steden was ontstaan in het voordeel van de Maasstad. In Amsterdam werden in dat jaar 2597 schepen door de douane ingeklaard, met een totaal ladinggewicht van ongeveer 3,2 miljoen netto registerton. In Rotterdam en de omringende havengebieden aan de Nieuwe Waterweg kwamen volgens opgave van de douane 11.285 schepen aan, met een totaalgewicht van ongeveer 13,7 miljoen netto registerton. In omgekeerde richting (dus van de haven naar zee) vertrokken uit de Amsterdamse haven 2579 schepen met een gewicht van ongeveer 3,1 miljoen netto registerton, en vanuit het Rotterdamse havengebied 11.360 schepen met ongeveer 13,8 miljoen registerton lading.<sup>36</sup> Bij de cijfers die beschikbaar zijn over het Rijnverkeer is de discrepantie nog groter. Bij de grensovergang op de Rijn tussen Nederland en Duitsland werden in 1913 een verkeer van in totaal 11,2 miljoen tonnen (van 1000 kg.) geregistreerd in stroomafwaartse richting, waarvan 8,7% afkomstig was uit Amsterdam en 62,5% uit Rotterdam. In omgekeerde richting (vanuit Duitsland richting zee) werd ongeveer 17 miljoen ton ladinggewicht geregistreerd, waarvan 3,3% op weg was naar Amsterdam en maar liefst 94,2% naar Rotterdam!<sup>37</sup> Als laatste voorbeeld van de grote verschillen tussen de beide havens dienen de gegevens over de nationaliteit van de schepen die ze aandeden. In Amsterdam voer 51% van de inkomende lading op een schip onder Nederlandse vlag, in Rotterdam was dat heel anders: daar kwam slechts 17,5% van de lading onder Nederlandse vlag binnen, tegen 20% onder Duitse en 33,5% onder Britse vlag.<sup>38</sup>

**Tabel 1.3: Import en export uit of via de haven van Rotterdam, 1900-1913 (ton)**

	1900		1913	
	Import	Export	Import	Export
Landbouwproducten en levende dieren	3.356.481	2.169.665	7.231.134	4.876.357
Voedingsproducten en veevoeders	1.015.881	786.494	1.857.304	1.353.538
Vaste minerale brandstoffen	1.172.526	691.497	1.252.635	4.235.930
Aardolie en aardolieproducten	265.332	214.693	294.576	225.593
Ertsen, metaalafval	3.156.290	2.852.692	8.616.962	8.710.697

<sup>35</sup> Van de Laar, 'Rotterdam', 80-81; s.n., 'Haven van Rotterdam', 22-28; Beening, *Onder de vleugels van de adelaar*, 16, 118-119; De Vries, *Amsterdam-Rotterdam*, 83-84.

<sup>36</sup> KvK Amsterdam, *Verslag 1913*, 92, 105, 107; KvK Amsterdam, *Verslag 1913*, 48-49; De Vries, 'Nederland 1914-1918', 257; Van der Flier, 'War finances', 101. De Amsterdamse scheepvaartbewegingen zijn genoteerd in bruto kubieke meters. Bruto gewichtsmaten meten de massa van het *hele* schip, netto gewichtsmaten alleen die van de gedeelten van het schip waar lading is opgeslagen (en dus niet de verblijven van de bemanning of de opslagplaatsen van de bunkerkolen. Om deze om te rekenen naar netto m<sup>3</sup> heb ik de bruto inhoud gedeeld door 1,375. Door de netto kubieke meters vervolgens te delen door 2,83 heb ik deze omgewerkt tot registertons. Vooral de eerste rekenstap is weinig precies, omdat elk schip anders is ingedeeld en dus een andere verhouding tussen ladingruimte en overig gewicht heeft.

<sup>37</sup> KvK Rotterdam, *Verslag 1913*, 150-151; KvK Amsterdam, *Verslag 1913*, 106.

<sup>38</sup> KvK Rotterdam, *Verslag 1913*, 110; KvK Amsterdam, *Verslag 1913*, 273.

IJzer, staal en non-ferrometalen (inclusief halffabricaten)	640.452	473.624	686.268	781.496
Ruwe mineralen en fabricaten, bouwmaterialen	99.959	103.840	338.724	375.641
Meststoffen	108.164	97.132	433.197	646.437
Chemische producten	308.167	231.002	430.932	380.339
Voertuigen, machines en overige goederen (w.o. stukgoederen), voertuigen, machines en goederen n.e.g.	417.004	326.424	919.294	717.331
Totaal	10.540.256	7.947.063	22.061.026	22.303.359

**Bron:** Website “Rotterdam – Antwerp 1880-2000. Database on cargo flows in the Port of Rotterdam” [oldwww.fhk.eur.nl/ws/ra/sources.html, bezocht 22 september 2010].

De belangrijkste goederen die in 1913 Rotterdam binnenkwamen en vrijwel meteen ook weer verlieten waren, zo blijkt uit tabel 1.3, waren ertsen. In dat jaar bestond maar liefst 51,6% van het totale stroomopwaartse Rijnverkeer uit metaalwaren, vooral ijzer-, mangaan-, koper- en zwavelerts. Deze werden aangevoerd uit Spanje en Zweden, terwijl Groot-Brittannië een belangrijke rol als tussenhandelaar speelde, en hadden de Duitse zware industrie in het Ruhrgebied als eindbestemming.<sup>39</sup> Nog eens 20,7% van het Rijnverkeer richting Duitsland bestond uit landbouwproducten, vooral tarwe, gerst en haver uit de VS en (via) Groot-Brittannië, rogge uit Rusland en maïs uit Zuid-Amerika. In omgekeerde richting werden uit Duitsland ook enkele granen (waaronder rogge) en hout via Rotterdam uitgevoerd.<sup>40</sup> Maar vooral het kolenvervoer (in de tabel terug te vinden onder ‘vaste minerale brandstoffen’) naar Rotterdam trekt de aandacht: maar liefst 57,7 procent van het stroomopwaartse Rijnverkeer bestond uit Duitse steenkolen, waarvan een belangrijk deel via Rotterdam zijn weg vervolgde richting Noordwest-Europese eindgebruikers. Maar net als het geval was met bouwmaterialen als aarde en zand (6,3% van het Rijnverkeer richting Nederland) en stenen (4,6%) waren ze toch vooral bedoeld voor de Nederlandse industrie. De uit Duitsland afkomstige chemische producten als (kali)zuren, kleurstoffen en medicijnen waren deels bedoeld voor Nederland, hetzij voor consumenten hetzij om als halffabricaat in kaarsen- en zeepfabrieken verder te worden bewerkt. De rest werd doorgevoerd.<sup>41</sup> In het geval van producten uit de Duitse metaalindustrie was de verdeling tussen gebruik in Nederland en doorvoer ongeveer 1 op 1.<sup>42</sup>

Hoewel Amsterdam de concurrentieslag met Rotterdam in 1913 definitief verloren leek te hebben, was er ook in de hoofdstad sinds 1850-1860 een nieuw economisch elan waarneembaar. De aanleg van het Noordzeekanaal betekende dat ook de Amsterdamse haven makkelijk toegankelijk was voor grote zeeschepen. Veel koloniale goederen bleven in de Amstel- en niet in de Maasstad aankomen, waar een soort “stapelhandel-nieuwe stijl”

<sup>39</sup> Het genoemde percentage is afkomstig uit het jaarverslag van de *Zentralkommission für die Rheinschiffahrt*, welke wordt geciteerd in Smits, *Economische groei*, 152-158. Voor het belang van de transitohandel in ertsen voor Rotterdam, zie Cohen Stuart, 'Handel en scheepvaart', 757; Everwijn, 'Ersen', 128, 140.

<sup>40</sup> Cohen Stuart, 'Handel en scheepvaart', 746, 748; Everwijn, 'Granen', 314-320; Ketner, 'Nijverheid', 633-634; s.n., 'Haven van Rotterdam', 28; Everwijn, *Beschrijving II*, 461-477, 482-483.

<sup>41</sup> Ketner, 'Nijverheid', 560-568; Everwijn, *Beschrijving II*, 484-489, 492-495, 509-510, 577

<sup>42</sup> Smits, *Economische groei*, 164;

werd bedreven. Tabak en koffie uit Java en Sumatra, thee uit Nederlands-Indië en (via Groot-Brittannië) uit Brits-Indië en China, huiden en cacao werden veelal op veilingen verkocht aan de hoogste bieder, in pakhuizen opgeslagen of in de consumptie-industrie voor de export verwerkt.<sup>43</sup> Dat Nederland in 1913 naast een “doorvoerhaven” ook een “stapelmarkt”-haven had, is een belangrijke indicatie van de diversiteit van haar economische structuur. Het geeft aan dat de Nederlandse economie ook in 1913 nog nauw verbonden was met haar koloniën.

## 1.5 – Onze oost

Gedurende de eerste helft van de negentiende eeuw had het bedrijfsleven weinig tot geen interesse gehad in Nederlands grootste en belangrijkste kolonie: Nederlands-Indië. Koning-koopman Willem I had bepaald dat Indië door een stelsel van gedwongen productie het ‘batig slot’ moest opbrengen om zijn ambitieuze politiek-economische plannen te financieren. Het NHM-staatsmonopolie, eveneens een plan uit de koker van Willem I, de veelal door de regering uitgebatede cultures en het in 1830 ingevoerde ‘cultuurstelsel’ dat de inheemse bevolking dwong een substantieel deel van hun oogsten aan de regering af te staan, maakte dat er voor particuliere handel niet veel ruimte, noch erg veel belangstelling was.<sup>44</sup>

Dit alles veranderde rond 1860, toen de liberale economische wind die in het moederland was opgestoken, met enige vertraging ook de koloniën bereikte. De overheidsfinanciën waren bovendien zo gezond geworden dat Indië niet langer meer de kurk was waarop de staatsfinanciën moesten drijven. Daarbij kwam steeds meer verzet tegen de gedwongen koloniale staatsexploitatie, die mensonterende gevolgen had voor de “inlanders” en bovendien erg inefficiënt was. Vanaf 1862 werden de ‘gouvernementscultures’ één voor één gestaakt, zodat de productie van steeds meer koloniale landbouwproducten aan de vrije markt werd prijsgegeven. Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog werd alleen nog tin uit Banka en kleine hoeveelheden koffie voor regerings-rekening aangevoerd. Daarnaast verdwenen in 1872 alle preferentiële im- en exporttarieven, zodat naast de productie van cultuurproducten ook hun eindbestemming aan de vrije markt werd overgelaten.<sup>45</sup> Tenslotte verkorte de overgang van zeil- naar stoomvaart en het Suezkanaal (1896) de reis tussen Amsterdam en Batavia, die voorheen zo’n drie en een halve maand kostte, tot zo’n vier weken. De handelswereld maakte graag gebruik van de ruimte en de mogelijkheden die dit alles hen bood.<sup>46</sup>

Omgekeerd reageerde de Nederlandse overheid op druk van diezelfde handelswereld om meer en meer eilanden van de archipel beschikbaar te maken voor economische exploitatie. Ook de (al dan niet vermeende) bedreigingen van andere Europese machthebbers in de regio en de vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw steeds expliciet geformuleerde wens om de oorspronkelijke bewoners van de eilanden de zegeningen van de westerse beschaving bij te brengen, zorgden er voor dat het Nederlandse

---

<sup>43</sup> Aerts, “De eischen des tijds”, 318-320; KvK Amsterdam, *Verslag 1913*, 48-49, 272-276; Van Eeghen, *Rede*, 19-26; Köhler, ‘Haven van Amsterdam’, 151-162.

<sup>44</sup> Taselaar, *Nederlandse koloniale lobby*, 32-34; Van Zanden, *Economic history of the Netherlands*, 21.

<sup>45</sup> Mansvelt, *Gedenkboek*, 39, 73-73.

<sup>46</sup> Bossenbroek, *Holland op zijn breedst*, 97-98.

gezag in het Indonesische eilandenrijk steeds verder werd uitgebreid. Deze “tweede kolonisatie” van Nederlands-Indië kwam hortend en stotend op gang, maar wist dankzij een aantal min of meer succesvolle militaire operaties tegen lokale heersers en afspraken met Duitse, Britse en Portugese kapers op de koloniale kust betreffende de grenzen van de Nederlandse invloedssfeer in Zuidoost-Azië rond 1890 een eigen momentum te ontwikkelen.<sup>47</sup> Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog had de Nederlandse economische exploitatie en bestuurlijke invloed in Indië een hoogtepunt bereikt – Maarten Kuitenbrouwer spreekt in dit kader zelfs van een specifiek Nederlandse vorm van ‘imperialisme’.<sup>48</sup> Deze zorgde er bovendien voor dat bezittingen in de Indische archipel, voorheen buiten kleine kring onbekend en onbemind, zich mochten verheugen in een sterk toegenomen belangstelling. Steeds meer Nederlanders werden ‘aangeraakt door Insulinde’ en het verre en tot diep in de negentiende eeuw nog maar zeer nominaal Nederlandse Indië veranderde in ‘onze Oost’.<sup>49</sup>

De liberalisering van de handel op en de “tweede kolonisatie” van Indië zorgde er voor dat de economische band tussen moederland en kolonie van aard en betekenis veranderde. Dat is althans de conclusie van een team welwillende wetenschappers, onder bezielende leiding van de statisticus W.M.F. Mansvelt, die de Indische variant van de SIUD aan ingrijpende bewerkingen hebben onderworpen (zie tabel 1.4 en 1.5 hieronder).<sup>50</sup>

**Tabel 1.4: Handel tussen Nederland en Indië, 1900, 1907 en 1913.**

	Van Nederland naar Indië			Van Indië naar Nederland		
	Waarde (Fl. 1000)	Percentage totale Nederlandse handel	Percentage totale Indische handel	Waarde (Fl. 1000)	Percentage totale Nederlandse handel	Percentage totale Indische handel
1900	64.983	3,8	35,5	98.916	5,0	38,5
1907	80.807	3,7	35,4	113.323	4,2	31,6
1913	164.660	5,4	35,6	173.946	4,4	25,9

**Bron:** Lindblad, 'Handel tussen Nederland en Nederlands-Indië', 280-1.

Uit de gegevens door Mansvelt c.s. verzameld blijkt onder andere dat vanaf 1872, het moment waarop de overheid formeel een “open deur”-politiek in de koloniën zou gaan voeren, het Nederlandse aandeel in de bestemming van de Indische producten continu afnam. Maar deze relatieve daling verhuult een absolute stijging, zoals blijkt uit tabel 1.11 hieronder.<sup>51</sup> Het grootste deel van de export van Indië naar Nederland bestond anno 1913 uit producten, die ook al in de tijd van de Republiek hun weg naar Amsterdam vonden.<sup>52</sup>

<sup>47</sup> Dick, 'Emergence', 36-37; Kuitenbrouwer, 'From Colonialism to Imperialism', 117-118.

<sup>48</sup> Kuitenbrouwer, 'From Colonialism to Imperialism'.

<sup>49</sup> Bossenbroek, *Holland op zijn breedst*, 16.

<sup>50</sup> Erkelens, "'Changing economy'". Voor een kritische beschouwing van de onderzoeksmethode, zie Booth, 'Recensie'.

<sup>51</sup> Jonker en Sluyterman, *Thuis op de wereldmarkt*, 197

<sup>52</sup> Taselaar, *Nederlandse koloniale lobby*, 53; Köhler, 'Haven van Amsterdam', 154.

Indische koffie en tabak werden in Amsterdam opgeslagen, verwerkt en geveild, waarbij vooral de Java- en Sumatratobak een vooral in Duitsland populair exportproduct was.<sup>53</sup> Indische koffie had het vergelijkenderwijs moeilijker. Vanaf de jaren 1880 had zij steeds fellere concurrentie gekregen van relatief nieuwe koffielanden als Brazilië, Venezuela en de Britse kolonie Ceylon. Londen, Le Havre en Hamburg begonnen daarbij Amsterdam als Europese koffiemarkt naar de kroon te steken. De koffie die nog wel vanuit (vooral) Java naar Amsterdam werd gebracht, werd voor het overgrote deel naar Duitsland doorgevoerd: in Nederland zelf gaf men de voorkeur aan Zuid-Amerikaanse koffie.<sup>54</sup> Kopra (de gedroogde, vlezige inhoud van de *klapper*- of kokosnoot) werd in Nederland in margarine verwerkt, die voor een groot deel naar Groot-Brittannië werd uitgevoerd.<sup>55</sup> Samen met tin – dat in 1913 als één van de laatste cultures nog voor een deel door de regering werd geëxploiteerd – vormden deze drie producten ongeveer driekwart van de Nederlandse import uit de Indische kolonie. De rest bestond hoofdzakelijk uit thee (vooral voor de doorvoer: in Nederland zelf werd in die tijd nog nauwelijks thee gedronken), en twee nu wellicht minder bekende producten: kapok en kina.<sup>56</sup> Kapok, de watten uit de vrucht van de gelijknamige tropische boom die vooral op Java groeit, werd destijds o.a. gebruikt als vulmateriaal voor matrassen. De vrucht zelf bevat zaden waaruit olie gewonnen werd, bijvoorbeeld ten bate van de zeepproductie. Kina, de gedroogde stam-, tak- en wortelbast van de *Cinchona*-boom die bijna alleen in Indië voorkomt, is de grondstof voor de productie van kinine, rond 1913 één van de meest effectieve koortswerende middelen.<sup>57</sup>

**Tabel 1.5: Indische export, 1900-1913**

Product	1900		1907		1913	
	Gewicht (ton)	Waarde (Fl. 1000)	Gewicht (ton)	Waarde (Fl. 1000)	Gewicht (ton)	Waarde (Fl. 1000)
Suiker	736.606	73.661	1.193.969	95.518	1.469.265	152.794
Rubber	200	439	6.300	12.762	7.133	23.879
Thee	7.634	4.199	13.717	8.230	31.908	21.544
Koffie	51.035	29.447	25.400	14.826	28.939	22.915
Tabak	54.012	31.439	71.125	55.592	87.831	90.743
Aardolie-producten	93.000	4.593	424.600	28.871	809.000	113.378
Tin- en tinerts	23.600	29.735	15.600	18.455	30.200	59.563
Totale export		259.034		455.094		683.946

<sup>53</sup> Zo'n tweederde van de Nederlandse tabakexport ging naar Duitsland, maar ook Britten, Spanjaarden, Scandinaviërs en zelfs Amerikanen kochten hun koffie op de Amsterdamse veilingen. Mansvelt, *NHM II*, 313; Moore, *Economic Aspects*, 48; Van Driel, 'Koffiehandel', 185-186.

<sup>54</sup> Mansvelt, *NHM II*, 313; Moore, *Economic Aspects*, 48; Van Driel, 'Koffiehandel', 185-186. Naast Duitsland waren ook België, Scandinavië en Italië belangrijke afnemers van Indische koffie.

<sup>55</sup> Knibbe, *Agriculture in the Netherlands*, 140; Bos, *Brits-Nederlandse handel en scheepvaart*, 309.

<sup>56</sup> Jonker en Sluyterman, *Thuis op de wereldmarkt*, 197.

<sup>57</sup> Van der Zwaag, *Verloren tropische zaken*, 138; Mansvelt en Van Dooren, *Changing Economy* 1, 85.

Bron: Taselaar, *Nederlandse koloniale lobby*, 38-39, tabellen 2.1 en 2.2; Mansvelt en Boomgaard, *Changing Economy* 12a, 159-162, tabel 6b; eigen berekeningen.

Hoewel Nederland in 1913 nog altijd Indiës belangrijkste handelspartner was, werden steeds meer producten direct vanuit de kolonie naar niet-Nederlandse markten uitgevoerd.<sup>58</sup> Het voornaamste exportproduct dat buiten Nederland werd afgezet was suiker. Vanaf 1902, het moment dat de Europese bietsuikerproducenten gezamenlijk besloten de protectionistische maatregelen ten behoeve van de jonge industrie op te schorten, zocht en vond het Indische suiker nieuwe markten in Europa, Amerika en Azië. In Nederland kreeg de rietsuiker echter nauwelijks meer voet aan de grond: bietsuiker was te populair geworden. Andere sterke groeiers waren industriële grondstoffen als tin, rubber en petroleum, die vooral een afzetmarkt vonden in industriële grootmachten als Duitsland, de Verenigde Staten en Groot-Brittannië.<sup>59</sup>

Van alle goederen die in 1913 in Indië werden geïmporteerd, kwam het merendeel uit Nederland, maar ook hier slonken de marges ten opzichte van het buitenland snel. Nederland leverde industriegoederen (o.a. ten behoeve van het gouvernement, de cultures en de fabrieken op de eilanden) en consumptiegoederen als Twents textiel. Via Nederland bereikten ook Duitse machines, chemicaliën en medicijnen de archipel. Het nabij gelegen Singapore en haar Maleise achterland (destijds deel van het Britse Empire) leverden rijst. Hoewel Indië tot ver in de negentiende eeuw voldoende voedsel had kunnen produceren, waren de prijzen van exportcultures op de wereldmarkt in de laatste tien jaar voor de Eerste Wereldoorlog zo sterk gestegen, dat steeds meer *sawa's* plaats hadden moeten maken voor rubber-, suiker- en koffiecultures.<sup>60</sup> De rendementen op in Indië belegd kapitaal begonnen sterker toe te nemen dan die op in Nederland geïnvesteerd vermogen, en Nederlandse beleggers grepen hun kans. Hadden zij in 1900 naar schatting 1 miljard gulden uitstaan in Indië, aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog was dit bedrag meer dan verdubbeld en bedroeg nu ruim 14% van het totale nationale vermogen. Zo'n 45% daarvan zat in cultuurondernemingen, 20% in mijnbouwbedrijven en de rest in industrie maar vooral in het handelswezen.<sup>61</sup> In de periode 1904-1914 was 30% van alle aandelenemissies op de Nederlandse kapitaalmarkt afkomstig van bedrijven die in Indië werkzaam waren.<sup>62</sup>

In 1913 kende men het merendeel van de hierboven verzamelde gegevens nog niet, maar moest men afgaan op wat men kon zien en wat men voelde in de portemonnee: de steeds grotere winsten die gemaakt werden op de handel met en de beleggingen in Indië. Dit versterkte het specifieke Nederlandse imperialisme alleen maar, en deed bij steeds meer mensen de idee ontstaan dat Indië een integraal onderdeel van het koninkrijk der Nederlanden was. 'Indië verloren, ramspoed geboren', luidde de titel van een pamflet uit begin 1914. De auteur van dit pamflet ijverde voor een betere verdediging van het

---

<sup>58</sup> Van Zanden, *Economic history of the Netherlands*, 21.

<sup>59</sup> Mansvelt en Van Dooren, *Changing Economy* 1, 21; Mansvelt, *NHM* II, 312.

<sup>60</sup> Cohen Stuart, 'Handel en scheepvaart', 751.

<sup>61</sup> Jonker en Sluyterman, *Thuis op de wereldmarkt*, 197; Van Zanden en Van Riel, *Nederland 1780-1913*, 400.

<sup>62</sup> Van Zanden en Van Riel, *Nederland 1780-1913*, 400; Lindblad, 'Het bedrijfsleven in Nederlands-Indië', 191.

Nederlands bezit in Azië, want er waren kapers op de koloniale kust.<sup>63</sup> Ook op andere terreinen werden er in de jaren voor de Eerste Wereldoorlog expliciet verbindingen gelegd tussen de Nederlandse economie en bedreigingen van buitenaf. Daarom ontplooidde de Nederlandse regering in de eerste jaren van de twintigste eeuw enkele belangrijke initiatieven met als doel zowel de directe als de indirecte oorlogsgevaaren in te dammen.

## 1.6 – Neutraal

Op economisch terrein had de overheid anno 1913 voor zichzelf vooral een rol op de achtergrond gereserveerd. Directe interventie van de overheid in de economie was voor politici van vrijwel alle partijen – de socialisten uitgezonderd – namelijk totaal onbespreekbaar. De beperkte ambities van de overheid blijken ook uit de, in onze 21<sup>e</sup>-eeuwse ogen, absurd kleine aantallen ambtenaren in haar emplooi. Bij de ‘Directie voor den Landbouw’ en de afdeling Nijverheid van het Departement van Landbouw, Handel en Nijverheid werkten in 1914 in totaal tachtig man, en op het Departement voor Buitenlandse Zaken aan het Haagse Plein maar 23!<sup>64</sup>

Deze aantallen lijken er op te wijzen dat op buitenlands terrein de Nederlandse overheid nog veel minder ambities had dan op het economische vlak. ‘Nederland niet in opspraak te brengen was al wat er van werd verlangd’, aldus de historicus en publicist H. Th. Colenbrander.<sup>65</sup> Deze simpele taakopvatting leek het beste te passen bij Nederlands positie in Europa. Vanaf het moment dat Nederland in 1839 officieel moest erkennen dat België zich definitief van het Koninkrijk had afgesplitst, was Nederland in machtspolitiek opzicht op het Europese toneel uitgespeeld. Als relatief klein land met een even relatief klein leger, dat zich omringd zag door machtige burenen (Groot-Brittannië, Frankrijk en het in 1871 gestichte Keizerrijk Duitsland), stelde het zich tevreden met het behoud van de status quo in Europa. Ook in Azië beperkte het Nederlandse imperialisme zich tot consolidatie van de bestaande bezittingen. Neutraliteit was het beleid dat het beste bij deze bescheiden ambities paste.<sup>66</sup>

De neutralistische tendens werd ook ingegeven door overwegingen van politiek-strategische aard. Nederland-in-Europa was gelegen op een zeer waardevol stuk grond aan de mondingen van Rijn en Schelde, Nederland-in-Azië was uitgestrekt, vruchtbaar en rijk aan grondstoffen. De rivaliserende grootmachten Groot-Brittannië en Duitsland die het Koninkrijk zowel in Europa als in Azië omringden misgunden elkaar invloed in, laat staan bezit van, één van deze gebieden; aansluiting bij, of toenadering tot de éne partij zou dus vrijwel ogenblikkelijk tot een (mogelijk gewelddadige) reactie van de andere leiden.<sup>67</sup> Maar,

---

<sup>63</sup> Sandberg, *Indië verloren*. Zie ook Van Dijk, *Netherlands Indies*, 87, 99-111, 119, 121; Beunders, *Vlootwet*, 5-6, 28.

<sup>64</sup> De genoemde aantallen zijn exclusief buitenlands en ondersteunend personeel, zoals klerken en bodes. Voor Buitenlandse Zaken lag het meetmoment in de eerste maanden van 1914, voor het ministerie van LNH op 1 december van dat jaar. Pruntel, *Bereiken wat mogelijk is*, 55; Van IJsselmuiden, *Binnenlandse Zaken*, 180-181; *Staatsalmanak 1915*, 45-57, 575-577.

<sup>65</sup> Colenbrander, *Studiën en Aanteekeningen*, 142-143. Aantekening uit ‘[e]inde juli 1919’. Cf. Colenbrander, ‘Internationale positie’, 103-104.

<sup>66</sup> Ørvik, *The Decline of Neutrality*, 11; Eversdijk, *Kultur als politisches Werbemittel*, 24.

<sup>67</sup> Moeyes, *Sterke arm*, 7-10, 65-66; Van Tuyl van Serooskeren, *The Netherlands and World War I*, 1-12.



schreef de bekende journalist L.J. Plemp van Duiveland in 1910, de jaloezie van de grootmachten had voor Nederland ook voordelen:

*Beter dan door eenige internationale onzijdigheidsgarantie – een twijfelachtig voordeel, dat aan België ten deel viel – zal onze onzijdigheid gewaarborgd blijven door het belang dat elk onzer machtige naburen er bij heeft haar niet te schenden en onze weermacht en andere hulpmiddelen alzoo niet in de armen te drijven van zijn tegenstander.*<sup>68</sup>

Ook de militaire situatie in Europa was een factor in Nederlands neutrale opstelling. In Europa was het Nederlandse leger kansloos tegen dat van het in 1871 opgerichte keizerrijk Duitsland, in Azië zou men de gecombineerde maritieme macht van Groot-Brittannië (en haar bondgenoot Japan) niet kunnen weerstaan.<sup>69</sup>

Maar, in tegenstelling tot wat Colenbrander – en later velen met hem<sup>70</sup> – beweerde, betekende dit niet dat Nederlandse diplomaten als enige taakopdracht hadden vrienden noch ruzie te maken. Want hoewel het beperkte budget van Buitenlandse Zaken en de precaire positie van Nederland tussen de grootmachten het inderdaad lastig maakte om een proactief beleid te voeren, probeerden opeenvolgende Nederlandse ministers van Buitenlandse Zaken wel degelijk om de internationale positie van het land te verstevigen.<sup>71</sup> Boven alles probeerden zij om de Nederlandse neutraliteit beter in te kaderen in multilaterale overeenkomsten of het internationaal recht, om deze zo van steviger fundament te voorzien.<sup>72</sup> De Nederlandse regering haakte bijvoorbeeld in 1907-08 dankbaar aan bij de onderhandelingen over een Noordzeeconventie, waarin Frankrijk, Groot-Brittannië, Nederland, Denemarken en Duitsland beloofden elkaars territoriale integriteit te respecteren.<sup>73</sup> Hoewel deze conventie uiteindelijk een papieren tijger bleek, paste haar tekening door de Nederlandse minister van Buitenlandse Zaken bepaald niet in het plaatje van een passieve *laissez-faire* neutraliteit.

Wellicht Nederlands belangrijkste wapenfeit in de internationale arena van de jaren voor 1914 was de rol als gastheer van de twee Haagse Vredesconferenties (1899 en 1907). Smalend merkt neutraliteits-historicus C. Smit op dat deze bijeenkomsten beter Oorlogskonferenties genoemd hadden kunnen worden, omdat het onderwerp dat op tafel lag niet zozeer het bevorderen van vrede, maar het opstellen van spelregels voor oorlogvoering was.<sup>74</sup> Maar voor de Nederlandse positie aan de onderhandelingstafel was het

---

<sup>68</sup> Plemp van Duiveland, 'Staatsbestuur', 127.

<sup>69</sup> Den Hertog, *Cort van der Linden*, 410-412; Klinkert, *Het vaderland verdedigd*, 428-431; Von der Dunk, *Kräftepiel*, 18-9.

<sup>70</sup> Bijvoorbeeld Wels, 'Van Karnebeeks breuk met de traditie', 198, 201-203; Beening, *Onder de vleugels van de adelaar*, 391-392; Schuursma, *Jaren van opgang*, 429.

<sup>71</sup> Het staatsbudget voor het dienstjaar 1910 bedroeg bijvoorbeeld 207 miljoen gulden, waarvan Buitenlandse Zaken 1,2 miljoen ontving; iets meer dan 1 miljoen was bestemd voor het onderhouden van de Gezantschappen in Europa, Amerika en Azië. De afdeling Handel van het ministerie van Landbouw, Handel en Nijverheid kreeg ongeveer 280.000 gulden. Ter vergelijking: Justitie kreeg in dat jaar 9,7, Marine 20,1, Oorlog 28,6, Waterstaat 36,3 en Financiën 26,9 miljoen. Plemp van Duiveland, 'Staatsbestuur', 110-111.

<sup>72</sup> Lademacher, 'Aussenpolitik der Niederlande', 43-44; Eversdijk, *Kultur als politisches Werbemittel*, 33.

<sup>73</sup> Frey, *Der Erste Weltkrieg*, 31-31.

<sup>74</sup> Smit, *Nederland in de Eerste Wereldoorlog I*, 4, 38-39, 62.

onderscheid dat Smit decennia later maakte goeddeels academisch. Eén van de belangrijkste onderwerpen van de twee conferenties was namelijk de relatie tussen oorlogvoerende en neutrale landen. In hoofdstukken V en XIII van de Haagse Vredesconventie van 1907 werd bijvoorbeeld minutieus vastgelegd wat de rechten en plichten van neutrale regeringen waren in geval van een hen omringende oorlog te land of ter zee. Hierin werd onder andere bepaald dat een neutrale regering verplicht was soldaten van één van de strijdende partijen die per ongeluk dan wel expres op haar grondgebied beland waren, te internen, en werd oorlogvoerende regeringen verboden het luchtruim van neutralen te doorkruisen.<sup>75</sup> Tenslotte, en dat was voor de Nederlandse regering wellicht nog wel het meest aantrekkelijk, werden er in 1907 afspraken gemaakt over neutrale handel in oorlogstijd.

### 1.7 – Contrabande en de Declaratie van Londen

In de eerste jaren van de twintigste eeuw had het Ministerie van Buitenlandse Zaken een serie onderzoeken laten verrichten naar de mogelijke gevolgen voor Nederland van een oorlog tussen Groot-Brittannië en Duitsland. De meest uitgebreide daarvan, uit 1906, behandelde een scenario waarin de Britse regering besloot om al het Rijnverkeer van en naar Duitsland tegen te houden. De volkenrechtelijke toestand die dan ontstond was op zijn best diffuus te noemen, aldus de conclusie van het door majoor H.L. van Oordt opgestelde rapport. De vraag was maar in hoeverre de Britten bereid zouden zijn om onderscheid te maken tussen “Duitse” en “Nederlandse” handel. In het meest dramatische geval zouden de Britten de Nederlandse kust gaan blokkeren, wat tot een ernstige economische crisis of wellicht zelfs een oorlog tussen Nederland en Groot-Brittannië zou kunnen leiden.<sup>76</sup> Om het risico op zo’n nachtmerrie-scenario zoveel mogelijk in te perken, was Buitenlandse Zaken dan ook gebrand op mogelijkheden om de rechten van neutralen, onvrijwillig betrokken bij zo’n handelsoorlog, zoveel mogelijk aan te scherpen.

Die mogelijkheid werd expliciet geopend op de Tweede Haagse Vredesconferentie, waarin naar aanleiding van een aantal recente internationale incidenten door verschillende partijen geijverd werd voor internationaal overleg. Nu had in 1907 de geschiedenis van neutrale handelsrechten al een lange, en voor onzijdigen vaak nogal treurige, geschiedenis. Meer dan eens hadden neutralen geschermd met het recht om handel te drijven met wie zij wilden, en oorlogvoerenden met het recht hun tegenstander ook op economisch vlak te bevechten, en te vaak (vandaar de angst in Den Haag) hadden de neutralen aan het kortste eind moeten trekken. In 1812 had een conflict tussen de neutrale VS – dat handel wilde drijven met Napoleontisch Frankrijk – en Groot-Brittannië – dat die handel met haar aartsvijand onmogelijk wilde maken – zelfs tot een oorlog geleid.<sup>77</sup> In 1856 was daarom, mede op initiatief van Washington, een eerste poging ondernomen om regels op te stellen over wat neutralen in oorlogstijd op handelsgebied wél en niet geoorloofd was, om zo conflicten als de door de VS verloren Anglo-Amerikaanse oorlog in de toekomst te

---

<sup>75</sup> Pruntel, *Bereiken wat mogelijk is*, 85; Riemens, *Passie voor vrede*, 77-78.

<sup>76</sup> NA 2.05.23/196, 13839: Minister van Buitenlandse Zaken Jhr. D.A.W. Tets van Goudriaan aan Minister van Oorlog H.P. Staal, 20 september 1906 no. 103, met bijgevoegd rapport van majoor H.L. van Oordt; idem, 13250: Nederlands Gezantschap te Kopenhagen aan Tets van Goudriaan, 1 november 1904.

<sup>77</sup> Coogan, *The End of Neutrality*, 17-18.

voorkomen. De Declaratie van Parijs bepaalde dat goederen bestemd voor neutrale landen, of die nu op schepen onder de vlag van een neutraal of een oorlogvoerend land vervoerd werden, voortaan met rust gelaten moesten worden. Goederen bestemd voor de vijand, vervoerd op een vijandig schip, mochten juist wel worden aangehouden en in beslag genomen worden, mits het ging om zogenaamde contrabande. Onder contrabande werden alle zaken begrepen die de vijand gebruiken kon bij de oorlogvoering, zoals munitie en kanonnen, maar ook paarden voor de cavalerie. Deze regels vervielen als het ene oorlogvoerende land zijn tegenstander door middel van een blokkade afsneed van het handelsverkeer. In zo'n geval mocht het blokkerende land alle schepen tegenhouden, mits die blokkade "effectief" was. Dat hield in, dat het ene oorlogvoerende land alleen dán zijn tegenstander mocht blokkeren, als het militair in staat was alle toegangen tot de vijandelijke havens definitief af te sluiten.<sup>78</sup>

Maar al snel bleek dat de regels van de Declaratie van Parijs niet zo waterdicht waren als de ontwerpers hadden gehoopt. Zo beweerde de Britse regering tijdens de Tweede Boerenoorlog (1899-1902) dat hun tegenstanders wapens en andere contrabande aangevoerd kregen op neutrale schepen. Deze voeren naar de dichtbij gelegen neutrale haven Lourenço Marques, vanwaar de contrabande werd overgeladen op karren en over land bij de Boeren werd afgeleverd. De Britten hielden daarom alle schepen aan op weg naar Lourenço Marquez, en beriepen zich daarbij op een oud juridisch precedent, de *doctrine van de voortgezette reis*. Volgens deze Britse rechtsregel mochten goederen op elk punt van hun reis richting vijandige eindbestemming in beslag genomen worden. Maar de Britse maatregel lokte een storm van internationaal protest uit: wie kon immers bewijzen dat de alle contrabandegoederen op weg naar Lourenço Marquez ook echt voor de Boeren bestemd waren?<sup>79</sup> Tijdens de Russisch-Japanse oorlog (1904-1905) ontstond bovendien een internationaal conflict over de definitie van contrabande. De Russen hielden vrijwel alle neutrale vrachtschepen op weg naar Japan tegen, met als argument dat in een moderne oorlog tussen twee industriële samenlevingen de scheidslijn tussen goederen met een zuiver civiele en een militaire bestemming onmogelijk aan te geven was.<sup>80</sup>

Tijdens de Tweede Vredesconferentie in Den Haag werd daarom besloten tot het organiseren van een aparte conferentie om de regels van de Declaratie van Parijs verder aan te scherpen. Het Nederlandse ministerie van Buitenlandse Zaken rook meteen haar kans om het internationaal recht zo aan te passen dat het door majoor Van Oordt geschetste nachtmerriescenario zou kunnen worden vermeden. Het was dan ook een forse tegenvaller toen Den Haag geen uitnodiging voor de Londense conferentie, waar over de inhoud van dat recht zou worden gedebatteerd, kreeg. Alleen de landen met een grote oorlogsvloot, waar Nederland overduidelijk niet bij hoorde, hadden namelijk zo'n uitnodiging gekregen. Minister van Buitenlandse Zaken R. de Marees van Swinderen zette daarop een grote diplomatieke campagne op gang met als doel de ingangseis zo te wijzigen dat ook landen

---

<sup>78</sup> Ørvik, *The Decline of Neutrality*, 29-31; Siney, *Allied Blockade*, 2-3; Semmel, *Liberalism & Naval Strategy*, 56-61; Stockton, 'The Declaration of Paris', 356, 361. De tekst van de Declaratie van Parijs is te vinden in Moore, *International Law*, 561-562.

<sup>79</sup> Smit, *Nederland in de Eerste Wereldoorlog I*, 61; Coogan, *The End of Neutrality*, 42; Elliot, 'Continuous Voyages', 72-73. 75-79.

<sup>80</sup> Coogan, *The End of Neutrality*, 44-45, 52.

met een grote handelsvloot mochten aanzitten. Deze campagne, waarbij druk op andere genodigden werd uitgeoefend om gastheer Groot-Brittannië te vermurwen, wierp uiteindelijk zijn vruchten af, waarop een opvallend grote Nederlandse delegatie naar de Britse hoofdstad afreisde.<sup>81</sup>

Alle afgevaardigden was gevraagd om van te voren een document op te stellen met daarin hun desiderata voor de conferentie. De Nederlandse versie daarvan zette (uiteraard) flink in op uitbreiding van de rechten van neutralen ten koste van die van oorlogvoerenden: de delegatie vond bijvoorbeeld dat het begrip contrabande strak moest worden gedefinieerd en zoveel mogelijk worden ingeperkt.<sup>82</sup> Ondanks deze hoge inzet werd de Nederlandse delegatie vanuit Den Haag gewaarschuwd om behoedzaam te opereren: de ruziënde grootmachten Duitsland, Frankrijk en Groot-Brittannië waren namelijk ook ter vergadering uitgenodigd.<sup>83</sup> Uit angst dat een al te zelfstandige opstelling Nederland op de beschuldiging van partijdigheid zou komen te staan, was het devies om die voorstellen van derde partijen te steunen die het Nederlandse standpunt zo dicht mogelijk benaderden.<sup>84</sup>

De resultaten van de conferentie waren overduidelijk een compromis, maar wel één waar de Nederlandse regering goed mee kon leven. De contrabandeproblematiek werd opgelost door voortaan onderscheid te maken tussen absolute contrabande (goederen die alleen maar een militair doel konden hebben) en relatieve contrabande (goederen die eventueel een militair doel zouden kunnen hebben). In geval van inbeslagname van die laatste categorie goederen zou eerst bewijs geleverd moeten worden dat de goederen niet voor de burgerbevolking bedoeld waren, maar geleverd zouden worden aan een vijandig leger, of een andere vertegenwoordiger van de vijandige regering. Er werden voor elke categorie contrabande lijsten van goederen opgesteld; ook kwam er een lijst met “vrije” goederen die onder geen enkele omstandigheid tot contrabande gerekend konden worden. Een internationaal “prijsgerecht” zou dienen als rechtbank in hoogste instantie als er tussen twee oorlogvoerenden een conflict zou ontstaan over contrabande. Daarnaast werd de geldigheid van de doctrine van de voortgezette reis erkend, maar beperkt: deze mocht door een oorlogvoerend land alleen worden toegepast op absolute, niet op relatieve contrabande, en dan alleen in het kader van een “effectieve” blokkade op maximaal 800 zeemijl van de vijandige kust. De Declaratie van Londen kon op 26 februari 1909 worden

---

<sup>81</sup> NA 2.05.23/200, map ‘Grotendeels correspondentie’, 14458: W.F. baron Gevers, Nederlandse gezant in Berlijn, aan De Marees van Swinderen, 2 juli 1908 no. 4287; idem, 16082: Nederlands gezantschap in Wenen aan De Marees van Swinderen, 21 juli 1908 no. 380/177; idem, 14250: Foreign Secretary Sir Edward Grey aan Nederlands gezantschap te Londen, 1 juli 1908 no. 21951.

<sup>82</sup> NA 2.05.44/527, map ‘Zeerecht-conferentie te Londen 1908-1913’, 2316: De Marees van Swinderen aan Nederlands gezantschap in Londen, 2 oktober 1908 afd. 1 no. 20527/549, met bijgevoegd memorandum ‘Conférence de Londres. Droit maritime international en temps de guerre. Mémoire du Gouvernement de Pays-Bas’, n.d.

<sup>83</sup> NA 2.05.03/202, 16050: J.A. Roëll, één van de Nederlandse gedelegeerden bij de Zeerechtconferentie in Londen, aan De Marees van Swinderen, 31 juli 1909.

<sup>84</sup> Zie bijvoorbeeld NA 2.05.23/200, map ‘Grotendeels gedrukte stukken’, 2212: Nederlandse delegatie in Londen aan De Marees van Swinderen, 29 januari 1909; 2.05.03/202: De Marees van Swinderen aan Roëll, 29 januari 1909 afd. 1 no. 1933 bis.

getekend, waarna de deelnemers aan de conferentie de akkoorden mee naar huis namen om ze door de nationale parlementen te laten ratificeren.<sup>85</sup>

Die ratificatie was bedoeld als formaliteit, maar leverde grote problemen op. In Groot-Brittannië werd het betreffende wetsvoorstel namelijk door de conservatieve oppositie gebruikt om het zittende (Liberale) kabinet aan te vallen. De oppositie had in het Lagerhuis geen, maar in het Hogerhuis – dat in die tijd nog een vetorecht bezat – wél een meerderheid: op 11 juli 1911 blokkeerden de Conservatieve Lords de ratificatie.<sup>86</sup> Maar de Britse regering liet het er niet bij zitten, nam bij wet de Lords hun vetorecht af en bereidde een nieuwe stemming voor.<sup>87</sup> Ook de Nederlandse regering ging er van uit dat van uitstel geen afstel zou komen, zeker niet omdat zij daar van Britse zijde continu van werd verzekerd.<sup>88</sup> Eind juli 1914 stond de ratificatie eindelijk op de parlementaire rol, deze werd wegens politieke spanningen op de Balkan opnieuw uitgesteld.<sup>89</sup>

## 1.8 – Conclusie

In 1913 vierde Nederland het honderdjarig bestaan van de staat, en in zekere zin ook van de staatkundige eenwording van een land dat voorheen door het leven was gegaan als losse federatie van zeven provinciën. Vanaf de jaren 1850 was Nederland ook in economisch opzicht één geworden: Oost- en west-Nederland werden dankzij kanaal, spoor en stoom een economisch geheel. De nalatenschap van eeuwenlange tweedeling zorgde er wel voor dat Nederland, voor een land van zijn bescheiden omvang en bevolking, een opvallend diverse economische structuur had. Industrialisering en mechanisering volgden, in Europees opzicht, laat, maar vanaf 1895 leek de tijd dat Nederland in internationaal opzicht uit de pas liep volstrekt verleden tijd. Lage transactiekosten, vrijhandel en technologische vooruitgang maakten dat Nederland deel kon gaan uitmaken van wijdmazige internationale arbeidsverdeling, waar de nationale economie weer van profiteerde. Nederland deed, kortom, volop mee aan wat in de economische literatuur tegenwoordig bekend staat als de “eerste globalisatie”, waarin de (westerse) wereld langzamerhand veranderde in één grote marktplaats van goederen, diensten, kapitaal en arbeid, en waarin nationale grenzen in economisch opzicht weinig meer te betekenen hadden.<sup>90</sup>

Hein Klemann beweert dat deze periode van globalisatie vooral resulteerde in een verregaande economische integratie tussen Nederland en Duitsland. Nederland en het

---

<sup>85</sup> Ørvik, *The Decline of Neutrality*, 34; Semmel, *Liberalism & Naval Strategy*, 106-109; Osborne, *Britain's Economic Blockade*, 32-35. Zie voor de tekst van de Declaratie Scott (ed.), *The Declaration of London*, 112-129.

<sup>86</sup> Offer, *Agrarian Interpretation*, 281-2.

<sup>87</sup> Op een vraag over de Declaratie van Londen in de *House of Commons* op 29 juni 1914 antwoordde de Britse premier H.H. Asquith: '[T]he Government hope to reintroduce the Naval Prize Bill this Session, but are unable to make a definite statement.' *House of Commons [HC] Debate [Deb]* 29 juni 1914, vol. 64 cc32-3, 54.

<sup>88</sup> NA 2.05.44/527, map 'Prijzenhof-conventie 1910-1911', 1381: Grey aan Nederlandse gezant te Londen, 20 januari 1910 no. 1721/10, Confidential; idem, 1498: Grey aan Nederlandse gezant te Londen, 6 juni 1910 no. 18840/10; NA 2.05.44/527, map 'Zeerecht-conferentie te Londen 1908-1913', 2765: Nederlandse gezant te Londen aan De Marees van Swinderen, 5 november 1911 no. 2765/1862.

<sup>89</sup> Coogan, *The End of Neutrality*, 136; Bell, *A history of the blockade*, 38; Watson, *Britain's Dutch Policy*, 67; Smit, *Nederland in de Eerste Wereldoorlog I*, 138.

<sup>90</sup> Donges, 'Globaliseringsdebatte'.

Duitse industriële bassin zouden in feite 'eine gemeinsame Wirtschaftsregion' vormde, waarvan beide delen eigenlijk niet meer van elkaar te onderscheiden zijn.<sup>91</sup> Het optreden van de NOT, dat het doorvoerkeer van en naar de Ruhr-regio uiteindelijk vrijwel onmogelijk zou maken, zou daarmee wezensvreemd zijn aan de ontwikkeling van deze duo-economie. Klemanns bewering gaat mij echter veel te ver. Hoewel Duitsland als handelspartner inderdaad ontegenzeggelijk van groot belang was voor de Nederlandse economie in zijn algemeen en voor doorvoerhaven Rotterdam – vlak voor de Eerste Wereldoorlog uitgegroeid tot de belangrijkste haven van het Duitse Rijk – in het bijzonder, was het land zeker niet totaal vergroeid met Duitsland.<sup>92</sup> Daarvoor was het scala aan economische activiteiten, zeker voor een “klein land” als Nederland, veel te divers.<sup>93</sup> Belangrijke delen van de handel, industrie en landbouw waren niet of maar deels op Duitsland, maar veeleer op andere belangrijke handelspartners (Groot-Brittannië en haar Empire, België of de Verenigde Staten) gericht.

Ook Nederlands grootste kolonie was in 1913 een economische factor van grote betekenis. Het is een tijd lang *en vogue* geweest om het belang van de economische band tussen Nederland en Indië in de twintigste eeuw enigszins te bagatelliseren, gezien de – op economisch gebied – redelijk pijnlijke boedelscheiding na 1949.<sup>94</sup> Dit beeld lijkt op het eerste gezicht bevestigd te worden door de dalende trend in de handelsstatistieken: relatief gezien werd de band tussen moederland en kolonie inderdaad lossler. Maar deze statistieken verhullen dat in absolute zin de handelsvolumes nog altijd stegen, er steeds meer Nederlands geld in Indië werd belegd, Indische landbouwproducten voor een belangrijk deel nog altijd via Amsterdam werden verhandeld, en voor een ander even belangrijk deel dienst deden als grondstof voor de Nederlandse levensmiddelen- en consumptie-industrie.

De Nederlandse regering had in de decennia voor de Eerste Wereldoorlog een bescheiden, maar niet te negeren rol gespeeld in de economische ontwikkeling van Nederland. Liberalisering op handelsgebied – zie bijvoorbeeld de Akte van Mannheim – had Nederland als handelspartner en doorvoerland aantrekkelijker gemaakt, infrastructurele projecten met staatssteun hadden de integratie van Nederland in de geglobaliseerde economie sterk bevorderd en haar optreden in Indië had grote delen van de archipel beschikbaar gemaakt voor exploitatie door het bedrijfsleven. Maar de integratie van Nederland en Indië in de wereldeconomie maakten het neutrale land ook bijzonder kwetsbaar, beseftte ook Den Haag. Zij had daarom geprobeerd de neutraliteit als volkenrechtelijk begrip, ook op economisch vlak, zoveel mogelijk te omkleden met multilaterale verdragen en zo steviger fundament in het internationaal recht te geven. Bij de Londense Zeerechtconferentie van 1908-1909 leek Nederland een grote slag te hebben geslagen. En hoewel de Declaratie van Londen die daarvan het gevolg was niet door het Britse parlement was geratificeerd, leek dat slechts een kwestie van tijd.

De toekomst leek Nederland in 1913 toe te lachen. Maar nog geen zes maanden na het einde van het jubeljaar was overal rondom het 101-jarige koninkrijk een afschuwelijke

---

<sup>91</sup> Klemann en Wielenga, 'Die Niederlande und Deutschland', 14.

<sup>92</sup> NRC 1 augustus 1914 Avondblad. Cf. Japikse, *Die Stellung Hollands*, 6-7.

<sup>93</sup> Van Zanden, *Economic history of the Netherlands*, 8.

<sup>94</sup> Baudet en Fennema, *Nederlands belang*, 9-13.

oorlog losgebarsten, die veel van de vitale economische verbindingen die sinds 1813 met het buitenland waren aangeknoopt dreigde door te snijden. Om Nederland te vrijwaren voor de ernstigste gevolgen daarvan, en om zoveel mogelijk in stand te houden wat in honderd jaar was opgebouwd, moesten drastische maatregelen worden genomen. De belangrijkste daarvan was de oprichting van de Nederlandsche Overzee Trustmaatschappij.