



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Inleiding

Neutraal in een totale wereldoorlog

Kruizinga, S.

Publication date

2016

Document Version

Final published version

Published in

Tijdschrift voor Zeegeschiedenis

License

Article 25fa Dutch Copyright Act

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Kruizinga, S. (2016). Inleiding: Neutraal in een totale wereldoorlog. *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, 35(1), 3-11.

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.

NO. 1

JAARGANG 35

2016

TIJDSCHRIFT VOOR

Zeegeschiedenis



Inhoudsopgave

- 2 Ten geleide
- 3 Inleiding. Neutraal in een totale wereldoorlog
SAMUËL KRUIZINGA
- 12 De Nederlandse binnenvaart in de Eerste Wereldoorlog
RUUD FILARSKI
- 32 Kansen in oorlogstijd. Rijnschippers versus de Steenkolen-
Handelsvereniging, 1914-1918
JOEP SCHENK
- 53 Erg rustig en bijzonder druk. Het Nederlandse reddingwezen
in de Eerste Wereldoorlog
HENK STAPEL
- 71 Neutrale vis wordt duur betaald. Nederlandse visserij tijdens
de Eerste Wereldoorlog
JAN P. VAN DE VOORT
- ANEKDOTES
- 90 Het ellendige einde van Zeppelin L19 – Dirk J. Tang
- 92 Leugens en propaganda rond de *Tubantia* – Dirk J. Tang &
Rommelt Daalder
- 96 Website
- 99 Boekbesprekingen
- 140 Signalementen
- 145 Agenda

Inleiding

Neutraal in een totale wereldoorlog

The First World War was the first conflict fought on a truly global scale. Due to its totalising and global nature, the war ended up having a devastating impact that was felt nearly everywhere, including in neutral countries such as the Netherlands. This issue of the *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* details the effect of the war on various aspects of the Dutch maritime sector. Its individual contributions show that Dutch maritime businesses and Dutch maritime life, were deeply affected by the war, but that the Dutch were not merely passive victims of a war whose conduct they could not influence. Rather, the war forced or inspired the Dutch to adapt and change. Sometimes these changes were temporary effects of the war, but in most cases the Great War caused structural changes with effects that lingered decades after the conclusion of hostilities.

In 2014–2018 wordt overal ter wereld stil gestaan bij de geschiedenis van de Eerste Wereldoorlog, die honderd jaar geleden werd uitgevochten. Beleidsmakers, kunstenaars, schrijvers en historici buitelen over elkaar heen om het conflict dat als *Urkatastrophe* van de twintigste eeuw – de gewelddadigste uit de geschiedenis van de mensheid – bekend staat, te duiden. Historici doen dat tegenwoordig door, in navolging van John Horne, de *totalizing logic* van het conflict te analyseren. De tegenstellingen tussen de oorlogvoerende kampen werden, aldus Horne, zo groot geacht dat vrijwel elk middel kon worden ingezet om de tegenstander, de verpersoonlijking van alles wat kwaad en slecht was in de wereld, tot totale overgave en onderwerping te dwingen; alleen dan was de wereld gevrijwaard van de elementaire gevaren die De Vijand vertegenwoordigde, en kon een nieuwe, rechtvaardige wereld worden geschapen. Gedurende de oorlogsjaren is dan ook – voor het eerst in de wereldgeschiedenis – een niet te keren tendens waar te nemen dat steeds meer onderdelen van de maatschappij werden ‘gemobiliseerd’ in dienst van dit oorlogsdoel. Dat begon natuurlijk bij de soldaten zelf, maar gedurende de oorlog werden ook het hele staatsapparaat, de kunsten, godsdienst en natuurlijk ook de scheepvaart als wapens in het conflict ingezet.¹

De totaliserende tendens die historici tijdens de Eerste Wereldoorlog

1 John Horne, ‘Introduction: mobilizing for ‘total war’, 1914–1918’, in: John Horne red., *State*,

waarnemen verklaart deels haar wereldwijde impact. Mensen op alle continenten en in bijna alle landen raakten op de één of andere manier betrokken bij het eerste echt wereldwijde conflict uit de geschiedenis. Daarbij maakte het eigenlijk niet uit of een land nu formeel in oorlog was, of niet. Ook landen die neutraal waren, en zich daarbij beriepen op het internationale recht dat was ontworpen in een eeuw van *beperkte* oorlogen, kregen met de oorlog te maken. Zij werden, bewust of onbewust, gewild of ongewild, betrokken in een strijd die zich langs zichtbare en onzichtbare fronten langzamerhand over de hele wereld verspreidde.²

Deze nieuwe manier om de Eerste Wereldoorlog te analyseren heeft in Nederland, dat in 1914–1918 neutraal was, nog maar vrij recentelijk ingang gevonden. Hoewel er in de jaren 1918–1940 veel aandacht was voor de Grote Oorlog, waarvan de wereldwijd doorwerkende effecten ook in Nederland nog duidelijk en dagelijks zichtbaar waren, verdween die aandacht vrijwel geheel na 1945. In het licht van de ervaringen van nederlaag en bezetting, verzet en collaboratie, holocaust en bevrijding leek de geschiedenis van Nederlands neutraliteit in de Eerste Wereldoorlog onbelangrijk, haast insignificant. In de jaren zeventig en tachtig ontstond zelfs het beeld dat die neutraliteit in Nederland een zekere naïviteit had veroorzaakt: doordat de Eerste Wereldoorlog niet ‘aan den lijve’ was ervaren, zouden de Nederlanders de wereld van de jaren ’20 en ’30 op een heel fundamenteel niveau niet begrepen hebben. Nederland was daardoor verworden tot de ‘windstil afgelegen tuin’ van Europa, ‘waarin men uitkeek over een vreemde wereld’. Daarom liet men zich zo in de luren leggen door Hitler: de rekening voor vier jaar leven in de schaduw van de Eerste Wereldoorlog werd in 1940–1945 dubbel en dwars betaald.³

Dit beeld is inmiddels wel bijgesteld, en niet alleen doordat, in navolging van John Horne c.s., er meer aandacht is gekomen voor de gevolgen van totale oorlogen op delen van de wereld die niet direct tot de oorlogvoerende metropolen behoren. Nieuw onderzoek naar het doorwerken van de effecten van

Society and Mobilization in Europe during the First World War (Cambridge [etc.] 1997) 1–18.

2 Stephen C. Neff, *The rights and duties of neutrals. A general history* (Manchester: Manchester University Press 2000) 112–114 en 136–142; Maartje Abbenhuis, *An Age of Neutrals. Great Power Politics 1815–1914* (Cambridge 2014) 1–22; Samuël Kruizinga, ‘Neutrality’, in: Jay Winter red., *The Cambridge History of the First World War*, vol. II (Cambridge 2014) 542–575, 712–714 en ‘Neutralität’, in: Gerhard Hirschfeld, Gerd Krumeich en Irina Renz red., *Enzyklopaedie Erster Weltkrieg. 2. Auflage* (Paderborn 2014) 1052–1056.

3 Eerste citaat H.W. von der Dunk, ‘Nederlandse cultuur in de windstille’, in: K. Dittrich, P. Blom en F. Bool red., *Berlijn-*

Amsterdam 1920–1940. Wisselwerkingen (Amsterdam 1982) 25–30, tweede citaat uit H. Daalder, ‘Nederland en de wereld, 1940–1945’, in: N.C.F. van Sas red., *De kracht van Nederland. Internationale positie en buitenlands beleid* (Haarlem 1991) 119–149. Zie ook M.C. Brands, ‘The Great War die aan ons voorbijging. De blinde vlek in het historisch bewustzijn van Nederland’ in: M. Berman en J.C.H. Blom red., *Het belang van de Tweede Wereldoorlog. De bijdragen voor het symposium op 22 september 1997 ter gelegenheid van de opening van de nieuwe behuizing van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie* (Den Haag 1997), 9–20; M.C. Brands, ‘De grijze verf van historici. wo I blijft aan Nederland voorbijgaan’, *Hollands Maandblad* 8/9 (2006) 23–27.

de Eerste Wereldoorlog op allerlei gelederen van de Nederlandse samenleving heeft het besef doen ontstaan dat die oorlog in Nederland niet alleen werd ervaren als een fenomeen van tijdelijke aard, maar als één dat consequenties met zich meebracht. Die consequenties werden door tijdgenoten wel degelijk begrepen als direct gevolg van Nederlands interactie met het oorlogsgeweld; van een elementair niet-begrijpen van de naoorlogse wereld is daarom ook geen sprake, en kan niet als verklaring worden gehanteerd voor de mentaal-culturele of politiek-militaire houding van Nederland ten opzichte van nazi-Duitsland.⁴

In boeken als Paul Moeyes' *Buiten Schot* – waarvan in 2014 een herziene, uitgebreide editie verscheen – en het in hetzelfde jaar uitgekomen *Nederland Neutraal*, geschreven door dezelfde Moeyes samen met Wim Klinkert en Samuël Kruizinga, staat de gespannen verhouding tussen neutraliteit en totale oorlog centraal.⁵ Die neutraliteit, ontworpen voor een tijdperk waarin oorlogen beperkt moesten worden in zowel ruimte als intensiteit, bleken niet bestand tegen de *totalizing logic* van een Wereldoorlog: Nederland kon zich niet afschermen voor de wereldwijde consequenties van *global war*. Maar omdat er in Nederland absoluut geen animo was om zelf daadwerkelijk mee te vechten – mede door de geografische positie van Nederland was de algehele, en terechte, verwachting dat een actieve Nederlandse bijdrage aan één van beide zijden voornamelijk veel dood en ellende zou opleveren, zonder dat er nu concrete voordelen aan verbonden waren – bleef Nederland officieel neutraal. Wat die neutraal nu echter concreet nog inhield, en wat dat betekende voor de verhouding tussen Nederland en 'de oorlog', bleef gedurende de oorlog een open vraag. De ongemakkelijke – en daardoor zo verschrikkelijk interessante – spanning tussen neutraliteit enerzijds en (ongevraagde) participatie anderzijds wordt nergens duidelijker dan in de geschiedenis van de Nederlandse scheepvaart tijdens de Eerste Wereldoorlog.

NAVIGARE NECESSE

Aan de vooravond van de Grote Oorlog was Nederland (opnieuw) uitgegroeid tot een zeevarende natie van formaat. En dat mocht iedereen weten. Als onderdeel van de festiviteiten rond het honderdjarig jubileum van het Konink-

4 Zie bijvoorbeeld Herman Amersfoort, *Een harmonisch leger voor Nederland : oorlogsbeeld, strategie en operationele planning van het Nederlandse leger in het Interbellum* (Breda 2007); Madelon de Keizer, 'Inleiding', in Madelon de Keizer en Sophie Tates red., *Moderniteit: modernisme en massacultuur in Nederland 1914–1940* (Zutphen 2004) 9–44; Keetie E. Sluyterman, 'Dutch business during the First World War and its aftermath', in

Carl-Johan Gadd, Staffan Granér en Sverker Jonsson red., *Markets and Embeddedness. Essays in honour of Ulf Olsson* (Göteborg 2004) 241–263.

5 Wim Klinkert, Samuël Kruizinga en Paul Moeyes, *Nederland Neutraal. De Eerste Wereldoorlog, 1914–1918* (Amsterdam 2014); Paul Moeyes, *Buiten schot: Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog 1914–1918* (Amsterdam 2014 [derde druk]).



De Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied, werd in 1913 in Amsterdam-Noord gehouden. Het zeilschip herinnert aan het glorieuze verleden, maar suggereert ook dat deze schepen zijn weergekeerd en dat Nederland een nieuwe bloei doormaakt. Affiche naar ontwerp van Cornelis Rol.

COLLECTIE HET SCHEEPVAART-MUSEUM

rijk der Nederlanden werd daarom in 1913 in Amsterdam-Noord de 'Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied' georganiseerd. Deze 'ENTOS' was, in tegenstelling tot het huidige Sail, vooral een viering van het moderne en het toekomstgerichte. Het was ook dé gelegenheid bij uitstek voor de Nederlandse rederijwereld om zich aan het grote publiek te presenteren en daarbij te benadrukken welke bijdrage zij leverde aan de periode van grote economische bloei die Nederland op dat moment beleefde. Dit zelfbewustzijn straalde dan ook van de tentoonstelling af. Het publiek kon zich vergapen aan (schaalmodellen van) de modernste handelsschepen die, de Nederlandse driekleur trots in top, de verbinding tussen Nederland en de wereldmarkt fysiek vormgaven.

Navigare necesse, stond te lezen op de neoklassieke toegangspoort van het tentoonstellingsterrein aan de toenmalige Badhuisweg in Amsterdam-Noord: 'varen moet'. Een punt hadden de reders wel. De Nederlandse economie had zich in de loop van de negentiende eeuw, aanvankelijk aarzelend maar met een duidelijk waarneembare stroomversnelling vanaf de jaren 1880, ontwikkeld van overwegend lokaal en regionaal, naar overwegend internationaal. In deze periode werd voor het eerst meer dan vijftig procent van het Nederlandse

BBP verdiend met activiteiten die samenhangen met het internationale handelsverkeer.⁶

De Nederlandse toegangswegen tot de wereldmarkt waren in de loop van de negentiende eeuw geëffend door de introductie van nieuwe technologieën – met name stoomvaart en telegrafie –, het verbeteren van de infrastructuur – in het bijzonder met het graven van de Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal – en het slechten van tariefmuren over het hele continent. Het resultaat was dat aan het einde van de negentiende en in de vroege twintigste eeuw er een nagenoeg vrij verkeer van goederen en personen bestond. Daardoor kon Nederland optimaal meeprofitieren van de economische groei van industrielanden als Groot-Brittannië en vooral Duitsland. Ook de Nederlands-Indische economie profiteerde van de hausse op de wereldmarkt: zowel klassieke koloniale grondstoffen zoals koffie en tabak als grondstoffen voor de nieuwe industrieën (olie, rubber) vonden overal ter wereld gretig aftrek. Het Nederlandse aandeel in de Indische handel nam daardoor relatief gezien af, maar nam door de flinke groei van de productie in absolute zin flink toe. En Nederlandse investeerders en vervoersmaatschappijen verdienden ook goed aan de handel die buiten Nederland omliep.⁷

De zeeschepen die op de ENTOS trots tentoongesteld werden, vormden de spinnen in een wereldomspannend lijnennet dat Nederlandse en Indische havens verbond met alle werelddelen. Door de binnenvaart werden ook havens dieper in het land op dit netwerk aangesloten. Dat gold voor buitenlandse havens die via de grote rivieren met Nederland verbonden werden. Er was in het internationale goederen- en passagiersvervoer weliswaar concurrentie opgekomen in de vorm van de trein, maar met name voor bulk- en lange afstandsvervoer was er geen goedkoper optie dan het schip. Hoewel er zorgen bestonden over buitenlandse concurrentie – zouden Duitse of Britse scheepvaartmaatschappijen de belangrijke positie van tussenpersoon voor het wereldhandelsverkeer niet van de Nederlandse concerns willen overnemen – zag men in de scheepvaartsector in het jubeljaar 1913, en niet zonder reden, de toekomst vol vertrouwen tegemoet.

6 E.N.T.O.S. *Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied* (Amsterdam 1913).

7 Deze paragraaf is gebaseerd op Samuël Kruizinga, 'Sailing in uncharted waters. Dutch steamship companies and the First World War', *International Journal of Maritime History* 27:2 (2015) 227-249; 'Wie varen wil, zij onvervaard, doch wake voor gevaar'. Het beleid van de Stoomvaart Maatschappij Nederland en de Rotterdamsche Lloyd tijdens de Eerste Wereldoorlog (1914-1918)', in *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, 9:3 (2012) 31-63; 'Grote gevaren en onverwachte mogelijkheden. De Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij en

de Eerste Wereldoorlog (1914-1918)', in *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 32:1 (2013) 3-20. Zie ook Herman de Jong, 'Between the devil and the deep blue sea: the Dutch economy during World War I', in Stephen Broadberry en Mark Harrison reds., *The Economics of World War I* (New York 2005) 137-168; Hein A.M. Klemann, 'Ontwikkeling door isolement. De Nederlandse economie 1914-1918', in Martin Kraaijestein and Paul Schulten red., *Wankel evenwicht. Neutraal Nederland en de Eerste Wereldoorlog* (Soesterberg 2007); Samuël Kruizinga, *Overleegedonomie in Oorlogstijd. De Nederlandsche Overzee Trustmaatschappij en de Eerste Wereldoorlog* (Zutphen 2012).

Het zonnige toekomstbeeld moest onmiddellijk worden bijgesteld toen eind juli 1914 de Eerste Wereldoorlog uitbrak. Angst dat één van de oorlogvoerende Nederland zou binnenvallen, of dat een grote zeeslag uitgevochten zou worden vlak voor de Nederlandse kust, verlamde de hele Nederlandse scheepvaart in de dagen nadat de eerste oorlogsverklaringen waren uitgevaardigd. Pas toen begin augustus duidelijk werd dat noch de Geallieerden, noch de Centralen onmiddellijke plannen hadden het land te bezetten – de Duitse gezant beloofde zulks namens zijn regering plechtig op 3 augustus, de Britse gezant deed twee dagen later hetzelfde – werd voorzichtig weer aan varen gedacht. Maar men kon niet zomaar de draad oppakken van de zonnige julidagen voor de oorlog; vrijwel onmiddellijk was duidelijk dat, neutraal of niet neutraal, Nederlandse scheepseigenaren de oorlog niet simpelweg konden negeren. Dat had drie belangrijke oorzaken.

Allereerst waren overheden uitgegaan tot het uitvaardigen van in- en uitvoerverboden. Aanvankelijk werden uitvoerverboden vooral ingesteld om militaire redenen, maar naarmate de oorlog langer duurde werden ze ook ingezet om binnenlandse voorraden op peil te houden, of als instrument om de prijs van een bepaald product te beheersen. Invoerverboden waren vaak niet gericht op specifieke goederen, maar juist op personen; ze waren bedoeld om te voorkomen dat onderdanen van oorlogvoerende landen direct of indirect handel dreven met de vijand.

Daarnaast gingen patrouilleschepen van de oorlogvoerende landen over tot het controleren van de lading van handelsschepen in internationale wateren, om zich er van te vergewissen dat die schepen geen goederen vervoerden die de vijand kon gebruiken voor de oorlogvoering (zogenaamde ‘contrabande’). De definitie van ‘contrabande’ werd echter steeds verder opgerekt, en de bewijslast in de praktijk omgedraaid: een kapitein van een schip, ongeacht de vlag waaronder het voer, moest kunnen aangeven dat contrabandegoederen niet voor de vijand bedoeld waren. Zowel de Noordzee, waar de Britse marine veel sterker was dan de Duitse, als de Oostzee, waar de situatie juist omgekeerd was, waren zodoende alleen toegankelijk voor handelsschepen die deze voorwaarden aanvaardden. Anderen werden tegengehouden, en in het ergste geval werden goederen en schip verbeurd verklaard.

Tenslotte zorgde de oorlog ook voor direct gevaar. Beide oorlogvoerenden bezaaiden de zee met contactmijnen. Deze waren weliswaar verankerd aan de zeebodem, maar de ankers raakten regelmatig los, waardoor de mijnen gingen zwerven. Ook duikboten, die vanaf februari 1915 door de Duitse marine werden ingezet op de Noordzee, vormden een groot gevaar: deze duikboten waren uiterst kwetsbaar en werden daarom ingezet voor torpedering van vijandelijke schepen van grote afstand, waardoor Nederlandse schepen nogal eens per vergissing werden getorpedeerd. Vanaf februari 1917 verklaarden de Duitsers bovendien delen van de Noordzee en de Atlantische Oceaan tot verboden gebied; schepen, ook neutrale, die zich daar bevonden zonder expliciete Duitse toestemming, werden getorpedeerd.

Hoewel in theorie de neutrale Nederlandse vlag schip, lading en bemanning van Nederlandse schepen dus enige zekerheid bood, bleken zij in de praktijk aan enkele van dezelfde gevaren bloot te staan als schepen onder een belligerente vlag (mijnen, torpedo's) en zelfs enkele unieke risico's te lopen (inbeslagname van lading of schip). Tegelijkertijd bood de neutrale status ook enkele voordelen; omdat Nederland met geen van beide machtsblokken in oorlog was, kon zij minder juridische beperkingen aan handelaars, vervoerders, en vissers opleggen. Elke beperking in de handel met één van de strijdende partijen kon immers gemakkelijk worden uitgelegd als neutraliteitsbreuk, met alle gevaren van dien.

Dit betekende allereerst dat Nederlandse reders en andere zeevarenden die zich buiten Nederlandse territoriale wateren begaven of met een oorlogvoerend buitenland handelden vaak zelf met de oorlogvoerenden moesten overleggen over hoe de handel in oorlogstijd kon worden vormgegeven. De Nederlandse regering wilde daar, zeker in de eerste jaren van de oorlog, uit neutraliteitsoverwegingen de handen niet aan branden: elke officiële toezegging aan de éne oorlogvoerende partij kon namelijk al snel door de andere worden opgevat als een schending van de neutraliteit. Nederlandse bedrijven konden echter zelf bepalen waar ze voeren, en met welke lading, en konden dus inherent 'on-neutrale' afspraken maken zonder dat de Nederlandse neutraliteit in het geding kwam. Daarom onderhandelden zij zelfstandig over exportverboden, contrabande, veilige vaarroutes en de verkoop van producten aan een vijandig buitenland met vertegenwoordigers van zowel de Geallieerden als de Centralen. De onderlinge verhoudingen daarbij werden zowel bepaald door de (vermeende) druk die de gesprekspartners op elkaar konden uitoefenen, als – met name aan de Nederlandse kant – door de manier waarop de bedrijfstak zich intern had georganiseerd.

Deze onderhandelingen waren des te belangrijker voor de Nederlandse zeevarenden, omdat de kosten van varen in oorlogstijd weliswaar stegen – risico's waren groter, brandstoffen duurder, en allerlei vooroorlogse handelsstromen waren door de oorlog verlegd – maar de potentiële winsten ook. Juist door de door de oorlogsomstandigheden ontstane schaarste aan voedsel, grondstoffen en vervoersmogelijkheden bood onverwachte mogelijkheden om grote winsten te behalen.

Maar naarmate de oorlog langer duurde werd de regering toch gedwongen in te grijpen. De scheepvaart was namelijk van cruciaal belang voor de bevoorrading van Nederland, en de regering kon – naarmate voorraden schaarser werden – dat niet simpelweg aan de krachten van de vrije markt overlaten. Bovendien beseftte de regering ook dat de afspraken die diezelfde marktpartijen met de oorlogvoerenden hadden gemaakt potentieel ook een gevaar voor de neutraliteit konden vormen, bijvoorbeeld als alle zeevarenden zich schikten naar het Britse machtswoord. In zo'n geval moest de regering zorg dragen voor

een ‘neutrale’ balans. Al te openlijk ingrijpen bleef echter uit den boze, omdat ook dat de neutraliteit in gevaar kon brengen!

OORLOG, NEUTRALITEIT EN DE NEDERLANDSE SCHEEPVAART

In dit nummer van het Tijdschrift voor Zeegeschiedenis zien we hoe verschillende delen van de Nederlandse scheepvaartsector op heel verschillende manieren reageerden op de hierboven geschetste randvoorwaarden die de Nederlandse neutraliteit in oorlogstijd.

In Ruud Filarski’s bijdrage over de binnenvaart zien we de impact die zij had op het schippersbestaan, op de zelforganisatie, de arbeidsverhoudingen – in het bijzonder de relatie tussen schippers en bevrachters – en de verhouding tussen de binnenvaartbranche en de regering. Hij concludeert uiteindelijk dat de ervaringen van de Eerste Wereldoorlog de basis legden voor het beurssysteem dat in de crisisjaren 1930 werd geïntroduceerd in de binnenvaart, en dat tot 1998 heeft gefunctioneerd. Joep Schenk richt zich op andere aspecten van de binnenvaart, en dan heel specifiek op de Rijnvaart. In zijn bijdrage suggereert hij dat de bijzondere omstandigheden in 1914-1918 processen van horizontale en verticale integratie in de hand hebben gewerkt:



Het vrachtschip ss. *LUNA* van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij werd evenals andere Nederlandse zeeschepen na 1915 voorzien van duidelijk zichtbare ‘neutraliteitskenmerken’, zoals een grote geschilderde Nederlandse vlag, de scheepsnaam en de thuishaven. Ook van grote afstand en door een periscoop waren die goed zichtbaar. Dit kon echter niet voorkomen dat zo’n duizend Nederlanders op zee de dood vonden. Vooral vissers, maar ook personeel aan boord van koopvaardij schepen en marinemensen, werden het slachtoffer van torpedo’s en mijnen. Anonieme foto. COLLECTIE HET SCHEEPVAARTMUSEUM

fusies en overnames, niet alleen tussen bevrachters onderling (een voorbeeld van horizontale integratie, waarbij bedrijven die soortgelijke economische activiteiten uitvoeren intensief gaan samenwerken), maar ook tussen verlad-ers en bevrachters. We spreken in het laatste geval van integratie, omdat hier bedrijven die zich richten op verschillende onderdelen van eenzelfde bedrijfs-economisch proces hun activiteiten optimaal op elkaar willen aansluiten. Heel in het bijzonder richt hij zich op de Steenkolen-Handelsvereniging, die de oorlog begon als weinig meer dan de verkoopvereniging van een groot Duits kolensyndicaat, maar door de oorlogsomstandigheden de kans zag zich om te vormen tot een veel zelfstandiger organisatie met onder andere een grote eigen Rijnrederij om uiteindelijk uit te groeien tot de grootste binnenscheep-vaartonderneming ter wereld.

Henk Stapel gaat dieper in op het Nederlandse reddingwezen. Dit bijzon-derede onderdeel van de Nederlandse scheepvaartwereld moest zich natuurlijk ook aanpassen aan de oorlogsomstandigheden en aan de neutraliteit. Zijn bijdrage illustreert dat de oorlogsomstandigheden op verschillende onderde-len van dezelfde sector heel anders konden inwerken, en daarmee dat lokale (zelf)organisatie, structuur en cultuur van niet te onderschatten belang zijn bij het analyseren van de invloed van oorlog en neutraliteit op het Nederland van 1914–1918. De ‘Noord’ en de ‘Zuid’, de twee grote reddingsmaatschappijen die toentertijd actief waren, lijken zelfs een heel andere oorlog mee te maken. Jan van de Voort behandelt in zijn bijdrage de Nederlandse zeevisserij. Deze heel diverse bedrijfstak kreeg tijdens de Eerste Wereldoorlog heel expliciet te maken met overheidsbemoedeningen uit Den Haag, maar vooral ook uit Lon-den en Berlijn. De onafhankelijke rol die de vissers desondanks voor zichzelf wisten op te eisen illustreert de spanningen die bestonden tussen neutraliteit, voedselvoorziening, internationale diplomatie en de bedrijfsmatige overwe-gingen van de bedrijfstak. In twee korte stukken gaan Dirk Tang en Remmelt Daalder ten slotte in op enkele opmerkelijke gebeurtenissen. Het ene betreft het lot van de Duitse Zeppelin L19, die bij Ameland door de Nederlandse kustverdediging werd beschoten en uiteindelijk in zee neerstortte, waarna een Engels vissersschip weigerde de bemanning te redden. Het andere gaat over de ondergang van de *Tubantia*, het grootste neutrale schip dat tijdens de oorlog verloren is gegaan. Beide verhalen tonen aan in welke spagaten de bijzondere neutraliteit van 1914–1918 de Nederlanders dwong.

OVER DE AUTEUR Dr. Samuël Kruijzinga (1980) is universitair docent nieuwste en militaire geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam. Zijn voornaamste onder-zoeksinteresse is de wereldwijde impact van negentiende- en twintigste-eeuwse gewapende conflicten, in het bijzonder op de kleinere Europese staten. Hij publi-ceerde recentelijk o.a. *Nederland neutraal* (met Paul Moeyes en Wim Klinkert). Zie ook: <http://www.uva.nl/profiel/s.f.kruijzinga>

Inhoud

- 3 **Inleiding. Neutraal in een totale wereldoorlog**
SAMUËL KRUIZINGA
- 12 **De Nederlandse binnenvaart in de Eerste Wereldoorlog**
RUUD FILARSKI
- 32 **Kansen in oorlogstijd. Rijnschippers versus de Steenkolen-
Handelsvereniging, 1914-1918**
JOEP SCHENK
- 53 **Erg rustig en bijzonder druk. Het Nederlandse Reddingwezen
in de Eerste Wereldoorlog**
HENK STAPEL
- 71 **Neutrale vis wordt duur betaald. Nederlandse visserij tijdens
de Eerste Wereldoorlog**
JAN P. VAN DE VOORT

AFBEELDING OMSLAG: Motorreddingboot C.A. den Tex op Borkumer Rif.
Krijttekening door Durk Monsma naar een schilderij van E.M. Eden.