Tilburg University

Brits-Nederlandse handel en scheepvaart, 1870-1914

Bos, Roeland Wilhelmus Johannes Marie

Publication date:
1978

Document Version
Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link to publication in Tilburg University Research Portal](#)

Citation for published version (APA):
Bos, R. W. J. M. (1978). *Brits-Nederlandse handel en scheepvaart, 1870-1914: Een analyse van machtsafbrotkeling op een markt*. [, Tilburg University]. [s.n.].

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

**BRITS-NEDERLANDSE HANDEL
EN SCHEEPVAART, 1870-1914**

een analyse van machtsafbrotkeling op een markt

R.W.J.M. Bos

BRITS-NEDERLANDSE HANDEL EN SCHEEPVAART, 1870-1914

[illegible]

BRITS-NEDERLANDSE HANDEL EN SCHEEPVAART, 1870-1914

een analyse van machtsafbrokkeling op een markt.

Proefschrift

ter verkrijging van de graad van doctor in de economische wetenschappen aan de Katholieke Hogeschool te Tilburg op gezag van de rector magnificus, Prof. J.E.A.M. van Dijck, in het openbaar te verdedigen ten overstaan van een door het College van Dekanen aangewezen commissie in de aula van de Hogeschool op 16 november 1978 te 16.00 uur,

door

Roeland Wilhelmus Johannes Marie Bos
geboren te Maastricht.

Promotor: Prof.dr. Joh. de Vries

De verspreiding van dit werk werd mede mogelijk gemaakt door een bijdrage van de Stichting "Fonds Landbouw Export Bureau 1916/1918".

WOORD VOORAF

Nu dit proefschrift ter perse gaat, wil ik graag mijn erkentelijkheid betuigen jegens de personen en instellingen die direct of indirect bijdroegen aan de totstandkoming.

De colleges van prof.dr. H.F.J.M. van den Eerenbeemt vormden de eerste kennismaking met de economische en sociale geschiedenis; zij hadden grote invloed op mijn verdere activiteiten. Toen Van den Eerenbeemt naar de Faculteit der sociaal-culturele wetenschappen overging, was de blijvende behoefte ontstaan mij verder op dit terrein te bekwamen.

Op mijn uiteindelijke wetenschappelijke vorming is vooral de invloed uitgegaan van prof.dr. Joh. de Vries, de opvolger van Van den Eerenbeemt aan de Faculteit der economische wetenschappen. Van zijn grote geleerdheid en kritische zin heb ik eerst als student, later als wetenschappelijk medewerker volop mogen profiteren. Zijn opvatting, dat men eerst en vooral prettig moet kunnen werken en zich zelfstandig moet kunnen ontplooiën, heeft het kader geschapen waarbinnen dit boek tot stand kwam. Voor zijn voortdurende belangstelling ben ik hem veel dank verschuldigd, evenals voor zijn actieve bereidheid eerst de afzonderlijke hoofdstukken, later nogmaals het gehele manuscript intensief te bestuderen en van kanttekeningen te voorzien.

De afronding van het manuscript vond plaats in Wageningen. Het aanbod van de Afdeling Agrarische Geschiedenis mijn activiteiten bij haar voort te zetten en vooral het proefschrift te voltooien vormde, mij gesteund wetend door de blijvende belangstelling van Joh. de Vries, een nieuwe uitdaging. Het is leerzaam te werken aan een afdeling met een duidelijk herkenbaar eigen gezicht en met een inmiddels meer dan twintig jaar oude traditie. Hier waren het de intensieve gesprekken met prof.dr. A.M. van der Woude en dr. H.K. Roessingh die mij wegwijs maakten in de methodische aanpak van de afdeling en de finesses van de plattelandsgeschiedenis.

Allen afzonderlijk te noemen die tot steun zijn geweest, zou onmogelijk zijn. Onder hen zijn er trouwens, zowel in Nederland als in Groot-Brittannië, die zich niet ten volle bewust zijn van hun betekenis. Talrijke wetenschap-

pers verbonden aan universiteiten in Groot-Brittannië heb ik één, soms meerdere malen ontmoet. Hun bereidheid mij te laten delen in hun kennis en ervaring was verbluffend en gaf blijk van een waarlijk academisch milieu in haar beste betekenis. Hiernaast wil ik de vrienden en collega's dank brengen, die blijmoedig door de eenzijdigheid in mijn gespreksstof wisten heen te zien en die 'in margine' menige rake kanttekening plaatsten.

Voor een boek van deze omvang is technische bijstand onontbeerlijk. P. Holleman maakte de tekeningen en A. Snel verrichtte heel wat rekenwerk. P. van Kempen, W. Lichtvoet en zovele anderen werkzaam in bibliotheken en archieven voorzagen mij bereidwillig van hetgeen ik wenste. Wilma Stortelder bleef ook bij de zoveelste versie van sommige paragrafen onverstoort en maakte, bijgestaan door mevr. H.J. Treffers-van Schaik en Yvonne Jansen-Roelofsen, het manuscript drukbaar.

De Nederlandse Organisatie voor Zuiver-Wetenschappelijk Onderzoek (Z.W.O.) leverde een bijdrage ter bestrijding van de kosten van studiereizen.

Het L.E.B.-fonds maakte een grotere verspreiding van het boek mogelijk.

Mijn vrouw en kinderen behoeven dit boek niet meer te lezen, de laatste trouwens voorzover zij dit al zouden kunnen. De inhoud hebben zij in de ontstaansgeschiedenis al te vaak vernomen om deze inspanning van hun te mogen vergen. Els, Gijs en Karien, door jullie afwisseling van opgewektheid en ernst is menige rimpel glad gestreken. Aan jullie is dit boek dan ook opgedragen.

Ede, 25 augustus 1978

INHOUD

LIJST VAN STATEN, GRAFIEKEN EN BIJLAGEN	IX
1. INLEIDING	1
1.1. DE STUDIE VAN INTERNATIONALE ECONOMISCHE BETREKKINGEN	1
1.2. DE RELEVANTIE VAN DE BRITS-NEDERLANDSE HANDEL EN SCHEEP- VAART 1870-1914	5
1.3. OVER DE METHODE	8
1.4. HET STATISTISCH MATERIAAL	15
2. DE BRITSE ECONOMIE IN DE NEGENTIENDE EEUW	22
2.1. PROBLEEMSTELLING EN DE PERIODE TOT 1870	22
2.2. DE EXTERNE FACTOR VANAF OMSTREEKS 1870	27
2.3. DE INTERNE FACTOR VANAF OMSTREEKS 1870	44
2.4. CONCLUSIES	55
3. DE NEDERLANDSE ECONOMIE IN DE NEGENTIENDE EEUW	58
3.1. HET VRAAGSTUK VAN DE ECONOMISCHE GROEI	58
3.2. DE CONJUNCTUUR	68
3.3. NEDERLAND IN 1870: EEN MODERNE VOLKSHUISHOUDING?	78
4. ENGELAND EN NEDERLAND TOT OMSTREEKS 1870: HUN ONDERLINGE VERHOUDING	93
4.1. DE STRIJD OM DE HEGEMONIE	93
4.2. HET VERSCHUIVEND ZWAARTEPUNT	97
4.3. INDUSTRIËLE REVOLUTIE VERSUS VOORTGEZETTE STAGNATIE	100
4.4. DE ENGELSE SUPERIORITEIT OVER EEN TWEDE-RANGSMOGENDEHEID	102
5. DE VERANDERENDE MARKT VOOR DE BRITSE INVOER IN NEDERLAND	111
5.1. DE BETEKENIS VAN DE INFRASTRUCTUUR	111
5.2. STEENKOLEN: IN- EN DOORVOER	114
5.3. GARENS EN MANUFACTUREN	147
5.4. METAAL, METAALWAREN EN MACHINES	178

5.5. CONCLUSIES	222
6. DE NEDERLANDSE UITVOER: VOORNAMELIJK LEVENSMIDDELEN	226
6.1. INLEIDING	226
6.2. BOTER EN MARGARINE	231
6.3. KAAS	247
6.4. SUIKER	252
6.5. VEE EN VLEES	258
6.6. ENIGE ANDERE PRODUCTEN	264
6.7. CONCLUSIES	275
7. DE BRITSE EN DE NEDERLANDSE NOORDZEEVAART	278
8. ANDERMAAL: TWEE ECONOMIEN	305
8.1. EEN GROTE EN EEN KLEINE OPEN VOLKSHUISHOUDING?	305
8.2. DE NIEUWE MARKTMACHT	316
NOTEN	327
BIJLAGEN	362
BRONNEN EN LITERATUUR	389
AFKORTINGEN	389
ARCHIVALIA	389
LITERATUUR	390
PERIODIEKEN, STATISTIEKEN EN VERSLAGEN	406
SAMENVATTING	408
SUMMARY	414

LIJST VAN STATEN, GRAFIEKEN EN BIJLAGEN

STATEN

1. Brits aandeel in de wereldhandel van fabrikaten, 1880, 1890, 1899 en 1913	32
2. Brits aandeel in de wereldhandel van metaal en metaalwaren, 1880, 1890, 1899 en 1913	33
3. Verdeling van de Britse buitenlandse investeringen, 1865-1914	40
4. Economische groei in Nederland, 1870-1910	59
5. Groei en versnelling van het nationaal product van Nederland, 1855-1905	66
6. Groei van de steenkolenproductie in Groot-Brittannië, Duitsland en het Ruhrgebied, 1870-1914	136
7. Aandeel der ringspoelen in de katoenspinnerij, 1913	164
8. Aanschaffingen van nieuwe stoomlocomotieven door Nederlandse spoorwegmaatschappijen naar landen, 1870-1914	205
9. Nederlandse uitvoersaldo van aardappelmeel en de uitvoer naar Engeland, 1847/56-1907/14	270
10. Nederlandse uitvoer van bord- en kaartpapier, 1890, 1900 en 1910	270
11. Bloembollenuitvoer van Nederland, 1897-1914	273
12. Scheepvaart en stoomtonnage naar landen, 1850, 1860 en 1870	284

GRAFIEKEN

1. Nationaal product van Nederland tegen factorkosten, 1850-1910	62
2. Buitenlandse aanvoer van steenkolen in Nederland, 1870-1914	118
3. Vervoer van steenkolen naar het buitenland en het Nederlandse invoersaldo, 1870-1914	120
4. Brits aandeel in de buitenlandse steenkolenaanvoer in Nederland, 1870-1914	126
5. Conjunctuurgevoeligheid van de steenkolenaanvoer uit Groot-Brittannië, Duitsland en België, 1874-1910	127
6. Index van de Britse en Duitse steenkolenprijs, 1870-1914	129

7. Buitenlandse aanvoer van garens in Nederland, 1872-1914	150
8. Vervoer van garens naar het buitenland en het Nederlandse invoersaldo, 1872-1914	151
9. Aandeel van Groot-Brittannië, Duitsland en België in de buiten- landse garenaanvoer in Nederland, 1872-1914	152
10. Conjunctuurgevoeligheid van de garenaanvoer uit Groot-Brittannië, Duitsland en België, 1876-1910	154
11. Buitenlandse aanvoer van manufacturen in Nederland, 1872-1914	169
12. Vervoer van manufacturen naar het buitenland, 1872-1914	171
13. Nederlandse invoersaldo van manufacturen, 1872-1914	172
14. Buitenlandse aanvoer van onbewerkt metaal in Nederland, 1872-1914	182
15. Vervoer van onbewerkt metaal naar het buitenland, 1872-1914	183
16. Conjunctuurgevoeligheid van de aanvoer van onbewerkt metaal uit Groot-Brittannië, Duitsland en België, 1876-1910	185
17. Index van de Britse en Duitse ruwijzerprijs, 1870-1913	187
18. Buitenlandse aanvoer van metaalwaren in Nederland, 1872-1914	192
19. Vervoer van metaalwaren naar het buitenland, 1872-1914	194
20. Buitenlandse aanvoer van machines in Nederland, 1872-1914	196
21. Vervoer van machines naar het buitenland, 1872-1914	197
22. Invoersaldi van onbewerkt metaal, metaalwaren en machines en hun totaal, 1872-1914	221
23. Nederlandse uitvoer van boter en margarine, 1870-1914	235
24. Conjunctuurgevoeligheid van de Nederlandse boter- en margarine- uitvoer, 1895-1910	240
25. Index van de exportprijs van Nederlandse boter, van het Britse algemeen prijspeil en van hun onderlinge verhouding, 1841/45-1913	246
26. Nederlandse uitvoer van kaas, 1870-1914	249
27. Algemene in- en uitvoer en het Nederlandse uitvoersaldo van alle andere suiker dan ruwe, 1872-1914	253
28. In- en uitklaringen in Nederlandse havens, 1870-1914	302

BIJLAGEN

1. Steenkolen	362
2. Garens	364
3. Manufacturen	366
4. Onbewerkt metaal	368

5. Metaalwaren	370
6. Machines	372
7. Totaal van de invoersaldi van onbewerkt metaal, metaalwaren en machines	374
8. Britse en Duitse handelsorganisatie in Nederland en haar koloniën voor de producten van de metaalnijverheid	375
9. Boter en margarine	380
10. Kaas	382
11. Suiker, alle andere dan ruwe	384
12. Scheepvaart, inklaringen	385
13. Scheepvaart, uitklaringen	387

1. INLEIDING

1.1. DE STUDIE VAN INTERNATIONALE BETREKKINGEN

W.W. Rostow geeft in overweging 'that the optimum unit for the study of economic history is not the nation, but the whole interrelated trading area; certainly that is the frame within which many of the most important national, regional, or even industrial problems must be placed, if they are fully to be understood.'¹ In de jaren tussen 1870 en 1914 was de vrijhandel, ondanks toenemend protectionisme, van grote betekenis voor het economisch leven.

De groei van de internationale economie kenmerkte zich door een toenemende wederzijdse beïnvloeding van de conjuncturele en structurele ontwikkeling tussen Europese landen onderling en tussen deze landen en buiten Europa gelegen gebieden. De industrialisatie van Europa ging hand in hand met economische integratie.² Een aanpak à la Rostow is voor deze periode optimaal en daarom noodzakelijk. Als voorwaarden voor een Rostowiaanse studie kunnen aangemerkt worden: enerzijds een ruim aantal monografiën over de economische betrekkingen met de landen waarmee de contacten voor wat betreft migratie, handels- en kapitaalverkeer, transport en technische ontwikkeling van invloed waren op het economisch gebeuren en anderzijds diepgaande studies over de economische ontwikkeling in deze landen.

Het lijkt op voorhand onmogelijk de oorzaken van het industrialisatieproces in Nederland tijdens de tweede helft der negentiende eeuw volledig te begrijpen zonder een gedegen kennis van de buitenlandse betrekkingen, in het bijzonder die met Groot-Brittannië, Duitsland, België en de Verenigde Staten, en de economische groeiprocessen die zich in deze landen voltrokken. Gezien de aard en de intensiteit van de betrekkingen met Nederlands-Indië hoort ook dit gebied in het genoemde rijtje thuis. De noodzaak van dergelijke studies vloeit voort uit de aard van de Nederlandse economie, waarin weinig autonome factoren voorhanden waren om de industriële groei tot stand te brengen en te onderhouden. J.A. de Jonge schetste op voortreffelijke wijze de industrialisatie in Nederland

tussen 1850 en 1914,³ maar een algemene context van internationale interactie wordt niet gemist. Dit proces vertoonde namelijk een nauwe samenhang met de ontwikkeling van de internationale economie en de spreiding van de industrialisatie over een groter aantal landen.

De Nederlandse industriële ontwikkeling vond niet plaats op basis van een gericht overheidsbeleid. Het proces werd bepaald door de internationale context en door de specifieke Nederlandse omstandigheden. Desondanks kan men De Jonge het gemis van een internationale dimensie niet verwijten, want moderne studies over de buitenlandse betrekkingen ontbraken. Er zijn een aantal werken die inzicht bieden in de internationale economische positie, maar deze zijn gedateerd. Daarin komt de moderne groeitheorie niet aan de orde. G. Kloos⁴ en C. Smit⁵ behandelen de handelspolitieke betrekkingen met respectievelijk de Verenigde Staten en Frankrijk tussen 1814 en 1914, terwijl A. de Vries de beschrijving van hetzelfde onderwerp met betrekking tot Engeland doet eindigen in 1872. Th. Thurlings⁷ behandelt de structurele en institutionele voorwaarden voor de totstandkoming en analyseert de groei van de wereldmarkthuishouding en de betrokkenheid van de Nederlandse economie hierbij. Een dynamische beschouwing van de interactieve en interdependente ontwikkelingen blijft evenwel achterwege.

Sinds de verschijning van het boek van De Jonge is H.P.H. Nusteling de eerste geweest die voor onze periode op geavanceerde wijze de economische betrekkingen met Duitsland aan de orde heeft gesteld, zoals die tot uitdrukking komen in de ontwikkeling van de Rijnvaart.⁸ Hij stelt daarbij onder andere de vraag naar de macro-economische betekenis van het goederenverkeer met het Duitse achterland aan de orde en levert aldus een moderne bijdrage tot de kennis van de economische ontwikkeling van Nederland. Het ontbreken van voldoende betrouwbaar statistisch materiaal omtrent de groei van het Nederlandse nationale inkomen noopt immers om - naast de schattingen van J. Teijl⁹ - tevens om te zien naar partiële studies om vandaaruit een inzicht op te bouwen in het geheel.

Gaat het over sectorale studies dan zijn het die over de Nederlandse landbouw - b.v. het onder redactie van Z.W. Sneller verschenen werk¹⁰ - welke een getrouw beeld van de relevantie der internationale betrekkingen geven. De omvang van de productie, de prijzen en de levensstandaard werden in een vroeg stadium erkend als zijnde mede veroorzaakt door belangrijke wijzigingen in de structuur en de omvang van het wereldaanbod.

Deze vroege erkenning vloeide wellicht mede voort uit de wijze waarop deze tendenties te traceren waren. Met betrekking tot de landbouw waren de internationale relaties in de jaren tussen 1870 en 1914 eenduidig. De dynamiek van het moderne wereldverkeer tesamen met de emigratie leidden tot een wassend aanbod uit overzeese gebieden. De spoorwegaanleg in de Verenigde Staten en de dalende vervoerskosten tussen Amerika en Europa droegen bij tot de agrarische depressie¹¹ en maakten aanpassing noodzakelijk.¹² Voortdurend komt men in de literatuur de beschrijving van deze ontwikkelingsgang tegen.

In tegenstelling tot Nederland geldt voor Groot-Brittannië in het algemeen, dat in de economisch-historische literatuur over het tijdvak 1870-1914 in ruime mate aandacht wordt besteed aan wederkerige buitenlandse invloeden en internationale relativiteit.¹³ Het boek van S.B. Saul¹⁴ geeft aan de Britse economische geschiedenis van deze periode haar algemene internationale dimensie. Deze aandacht voor de internationale context is begrijpelijk, omdat Engeland lange tijd een voorsprong had in het vlak van de industriële vooruitgang, terwijl het in deze periode de Verenigde Staten en Duitsland zowel absoluut als relatief in kracht zag toenemen. Dit heeft evenwel niet kunnen verhinderen dat 'binnenlandse' oorzaken van de relatieve vertraging in de Britse industriële groei soms te weinig in internationaal perspectief zijn gezien. Zo bergt bij voorbeeld de dalende kwaliteit van het Britse ondernemerschap een belangrijk element van internationale relativiteit in zich. Een vergelijking met het buitenland blijft echter moeilijk doordat de kwaliteit van het ondernemerschap zich slechts indirect laat meten.¹⁵

Voor een open economie als de Britse en de Nederlandse is het meestal niet eenvoudig de weg van oorzaak en gevolg nauwkeurig te traceren. Vraagstukken zoals de exacte bepaling in de tijd van zich voordoende ontwikkelingen komen dan aan de orde. Maar de slechte kwaliteit van het statistische materiaal laat een dergelijke bepaling vaak niet toe. Bovendien kunnen autonome ontwikkelingen in het buitenland aanpassingsprocessen noodzakelijk maken die met vertraging op gang komen en geruime tijd kunnen vergen. Wijzigingen in het buitenland die op zichzelf geen grote directe consequenties voor de internationale positie van een volkshuishouding hebben, kunnen wijzigingen in het binnenland veroorzaken die op lange termijn een grote invloed op de internationale verhoudingen hebben. Primaire oorzaken zijn dan moeilijk vast te stellen.

Ph.S. Bagwell en G.E. Mingay leggen de nadruk op binnenlandse oorzaken als conservatisme en gebrek aan snelle diversificatie binnen de Britse industrie ter verklaring van de betrekkelijke trage groei van de Britse handel in de jaren 1880-1913.¹⁶ Toch lijkt het niet juist de groei-vertraging in de Britse industrie en de dalende relatieve betekenis van de Britse economie uitsluitend toe te schrijven aan binnenlandse oorzaken. De aanzet tot de verandering lag in het buitenland, namelijk in de opkomst van nieuwe industriële producenten, waaronder vooral de Verenigde Staten en Duitsland. De discussie rond dit vraagstuk en de toekenning van gewichten aan de veelheid van potentiële binnenlandse en buitenlandse oorzaken biedt een treffend beeld van de stand en de ontwikkeling van de economische geschiedschrijving in Groot-Brittannië. Een breed scala van methoden is voorhanden waarin de moderne economische theorie bij de recentere studies voortdurend aan importantie wint.¹⁷

Bij de heropening van de discussie na de tweede wereldoorlog nam de landbouw een centrale plaats in bij de verklaring van de 'great depression',¹⁸ de in de jaren 1873-1896 optredende stagnatie - op zijn minst relatief - in de Britse economie. Geleidelijk is men echter de industriële sector als een van de landbouw min of meer onafhankelijke grootheid gaan beschouwen met eigen bewegingswetten en verklaringsgronden. Dit proces hing samen met de ontwikkeling van de welvaart en de relatieve betekenis van beide sectoren binnen de volkshuishouding. De gestegen welvaart¹⁹ maakte dat de producten van de landbouw een lager percentage van het totale gezinsbudget gingen uitmaken, zodat bij een verlaging van de levensstandaard de gevolgen voor de industrie ernstiger waren dan voor de landbouw. De vraag naar levensmiddelen was relatief inelastisch. De dalende relatieve betekenis van de landbouw bewerkstelligde bovendien een verminderde invloed van het economisch gebeuren in deze sector op de gang van zaken in de industrie.²⁰ Het inzicht in deze samenhang is zover voortgeschreden dat in de recente literatuur de moeilijke fase waarin de landbouw gedurende het laatste kwart van de negentiende eeuw verkeerde geen vermelding meer vindt onder de hoofdoorzaken van de vertraging in de industriële groei.

Hoewel de internationale ontwikkelingen een daling van de levensstandaard in de Britse landbouw bewerkstelligden en deze sector daarmee van invloed moet zijn geweest op de economische groei, is de belangstelling voor de geschiedenis van de Britse landbouw in de periode 1870-

1914 achtergebleven bij die voor de industriële groei. De uitkomsten van het onderzoek naar de oorzaken van de slechte resultaten van de Britse industrie in vergelijking met het buitenland worden geacht voldoende licht te zullen werpen op de gedaalde macro-economische groei.²¹ Zoveel is echter duidelijk, dat Saul voldoende aanleiding ziet om de opvatting omtrent een 'great depression' naar het rijk der mythen te verbannen.²²

1.2. DE RELEVANTIE VAN DE BRITS-NEDERLANDSE HANDEL EN SCHEEPVAART 1870-1914

Voor Engeland én Nederland geldt dat de internationale economische betrekkingen sinds de zestiende en zeventiende eeuw van grote invloed waren op het economisch gebeuren. De Republiek bevocht haar religieuze, politieke en economische onafhankelijkheid van Spanje en vestigde haar handels- en zeevaartgrootheid in de wereld. Haar internationale stapelmarkt onderhield nauwe banden met Engeland, dat de Republiek geleidelijk gedurende de tweede helft van de zeventiende en de gehele achttiende eeuw, en definitief in 1813,²³ uit deze functie wist te verdrijven. Dit was de periode waarin Engeland en de Republiek zich in een rechtstreekse confrontatie van economische belangen bevonden, waarvan beide partijen de afloop herhaaldelijk met militaire machtsmiddelen trachtten te beïnvloeden.²⁴

De geschiedenis van de zeventiende-eeuwse betrekkingen tussen Engeland en de Republiek is de analyse van het verschuivend economisch zwaartepunt naar Engeland. De voortgaande verandering in de krachtsverhouding analyseert Wilson voor de achttiende eeuw in zijn studie over 'Anglo-Dutch commerce and finance'.²⁵ De Republiek weet zich niet te handhaven tegenover het expanderende Engeland. Internationaal gaat het economisch leven vrijwel schuil achter de overheersende rol van Amsterdam als financieel centrum van Europa. De opkomst van de financiële sector maskeerde de ontwikkeling van handel en scheepvaart. Joh. de Vries heeft over de economische achteruitgang van de Republiek een werk geschreven waarvan het begrippenapparaat nauw aansluit bij de relatie met het buitenland.²⁶

Met de afloop van de machtsstrijd en de opkomst van de industrialisatie in Engeland was de superieure positie van dit land in en buiten Europa gevestigd en deze zou tot het laatste kwart van de negentiende eeuw onbedreigd blijven. De centrale plaats als handels- en koloniale

mogendheid was een der vervulde voorwaarden. De achterstand die de Republiek ten opzichte van haar rivaal had opgelopen bleek toen de Nederlandse economie na de Franse tijd niet langer over drijfkracht beschikte. De financiële sector leverde door zijn gerichtheid op het buitenland geen bijdrage van betekenis tot een heroriëntering van het economisch leven. Dan rijst echter de vraag of dit een oorzaak dan wel een gevolg was van de toenmalige ongunstige investeringssituatie.²⁷ In ieder geval ging de hoop op een herstel van Nederland als handelsnatie niet in vervulling door de sinds de zeventiende eeuw belangrijk gewijzigde omstandigheden.

De Brits-Nederlandse economische betrekkingen droegen in het begin van de negentiende eeuw de sporen van de achterstand van het Koninkrijk der Verenigde Nederlanden ten opzichte van de industriële, commerciële en koloniale superioriteit van Groot-Brittannië. Britse industriële producten - én de daarin geïncorporeerde technische kennis - overspoelden Nederland en maakten een industriële opbloei onmogelijk. De handels- en dienstenbalans met Engeland was vermoedelijk zwaar negatief. Britse onderdanen bezetten sleutelposities in de gas-, spoorweg- en textielbedrijven,²⁸ waarbij men ten aanzien van de eerste twee vooral moet denken aan kapitaal en technische kennis, ten aanzien van de laatste in hoofdzaak aan voormannen in de moderne gemechaniseerde productie.

Nederland kreeg het merendeel van haar koloniën van Engeland terug, dat die gebieden tijdens de Franse tijd onder haar hoede had genomen. De teruggave berustte niet op herstellende kracht aan Nederlandse zijde maar veel meer op welwillendheid van de Britse regering waarom zij bij herhaling liet verzoeken.²⁹ De houding van die regering kan men kenschetsen als die van een superieure mogendheid tegenover een van haar afhankelijke natie. Zo acht b.v. A. de Vries³⁰ de druk van Britse zijde van beslissende betekenis voor de liberalisering van de Nederlandse handelspolitiek.

Het is de bedoeling van de onderhavige studie de door Wilson en A. de Vries getekende lijn in de geschiedenis van de Brits-Nederlandse economische betrekkingen door te trekken van 1870 tot 1914. Bij de bewerking zullen in zoverre verschillen met de voorgangers aan het daglicht treden dat in de onderhavige studie een groter nadruk valt op de theorie van de economische groei. Daarmee ontstaat een verschil tot het boek van A. de Vries die twee facetten heeft. Aan de ene kant leidt dit tot een

structurele aanpak van de economische betrekkingen met Engeland en aan de andere kant tot een analyse van dynamische interactie, facetten die niet los van elkaar beschouwd kunnen worden. Daarbij kunnen vraagstukken als de Nederlandse industrialisatie tijdens deze periode en de tendentiële, relatieve verzwakking van de Britse economie niet buiten beschouwing blijven.

Bovendien mag het kader waarin de Brits-Nederlandse handel en scheepvaart zich ontwikkelden niet buiten het gezichtsveld vallen. Dit vormde gedurende de onderhavige periode geen constante. Met name heeft de verdere doordringing van de wereldmarkt het patroon en de intensiteit van de bilaterale economische betrekkingen niet onberoerd gelaten. De gevolgen voor de hier aan de orde zijnde economiën zullen blijken niet dezelfde te zijn geweest. Zo bracht b.v. de industrialisatie van Duitsland voor de Engelsen het geheel of gedeeltelijk teloorgaan van een aantal continentale markten en een toenemende concurrentie in het binnenland. Bezat Engeland tot 1870 een voorsprong in het vlak van industrialisatie en economische groei, de internationalisering van het industrialisatieproces zette deze voorsprong in een aantal bedrijfstakken om in een achterstand. De Duitse industriële expansie hield daarentegen voor Nederland niet in die mate het gevaar in dat markten voor industriële producten verloren gingen. Veeleer bood zij de mogelijkheid aan de spreiding van de industriële groei naar een groter aantal landen volledig deel te hebben. Voor grondstoffen, halffabrikaten en kapitaalgoederen groeide Duitsland namelijk uit tot een additionele aanbodfactor en gaf voor levensmiddelen gestalte aan een nieuwe vraag.

De internationale verbreding van het industrialisatie, het vasthouden aan de vrijhandelspolitiek en de afhankelijkheid van de buitenlandse afzet maakten dat externe factoren voor Groot-Brittannië en Nederland een belangrijke rol speelden in het economisch proces. De relevantie van de studie der economische betrekkingen tussen beide landen behoeft na het voorafgaande nauwelijks nog betoog. De banden over en weer waren traditioneel en sterk. Engeland behoorde vanouds tot Nederlands belangrijkste handelspartners, terwijl het kapitaalverkeer tussen beide landen in het bijzonder vanaf de achttiende eeuw van betekenis was. Dat de Britse industriële voorsprong in het Nederlandse economisch leven voelbaar was, sprak daarbij vanzelf. Wat echter speciaal onze nieuwsgierigheid naar de ontwikkeling der Brits-Nederlandse handels- en scheep-

vaartbetrekkingen prikkelt, is het feit dat deze betrekkingen ten gevolge van de veranderende positie van Nederland en Engeland in het op zichzelf ook weer veranderend wereldbestel een ingrijpende wijziging hebben ondergaan. Bestudering daarvan is relevant, mede omdat in hoge mate de neiging bestaat naar de erkende betekenis van Duitsland in de Nederlandse economische opgang te kijken, terwijl Engeland ietwat in de schaduw is gebleven. Terecht? Het is een door deze studie te beantwoorden vraag.

1.3. OVER DE METHODE

Geschiedenis kan men definiëren als een continu verslag van gebeurtenissen. Deze definitie doet het methodologisch probleem van de economisch-historicus uiteenvallen in twee delen. Bij het analyseren van het verleden wordt hij geconfronteerd met het vraagstuk zijn historisch-methodologisch en zijn economisch-methodologisch probleem op te lossen in een geïntegreerd proces. Daarbij blijken de in beide richtingen afzonderlijk gevonden oplossingen veelal moeilijk te verenigen. Dit heeft de economisch-historicus bloot gesteld aan kritiek van zowel economen als als historici.³¹ Het kernpunt van het methodologisch vraagstuk is namelijk gelegen in de relatie tussen de economische theorie en het historisch feitenmateriaal. Zodra economisch-historici proberen te verklaren waarom en hoe de dingen plaats vonden en hoe de onderlinge samenhangen waren, komt aan de economische theorie een belangrijke plaats toe. Er kan geen analytische economische historie geschreven worden zonder gebruikmaking van een impliciete theoretische basis.³²

De betekenis van economische verschijnselen uit het verleden voor de verklaring van economische groei en stagnatie is langs de weg der zuivere historische analyse moeilijk uit te maken. De economisch-historicus dient te rade te gaan bij de economische theorie. Probleem daarbij is, dat de realiteitswaarde en de consequenties van de aan de theorie ten grondslag liggende vooronderstellingen niet altijd kunnen worden overzien. Dreigt bij een eenzijdig gebruik van de historische methode het gevaar dat de analyse tekortschiet doordat de verschijnselen onvoldoende met elkaar in verband worden gebracht, m.a.w. dat een analyse onvoldoende concluderend vermogen heeft, bij een intensief gebruik van de economische theorie ontstaat het gevaar dat het historisch gebeuren

in een model wordt gedrongen dat niet in voldoende mate van toepassing is op de historische situatie.

Bij de opkomst van de economische geschiedenis als zelfstandige tak van wetenschap was zij hecht gestoeld op de historische methode, op het verzamelen, selecteren en ordenen van historisch materiaal, terwijl de economische analyse weinig aandacht kreeg. De beschrijving van het economisch gebeuren vond plaats op basis van afzonderlijke sectoren, waarbij de onderlinge samenhangen - en daarmee het beeld van de totale ontwikkeling - onvoldoende uit de verf kwamen. Daarop richtte zich de kritiek van economen die het economisch-historisch werk irrelevant achtten, zowel ter verklaring van het verleden als met betrekking tot de mogelijkheid een theorie te toetsen. Zij wisten zich gesteund door de resultaten van het positivisme, waar de Historische School bij tenachter bleef. Onbewust, impliciet en op ongecontroleerde wijze maakten economisch-historici her en der gebruik van de economische theorie.³³

De invloed van de Historische School had geleid tot een behoefte aan klassificatie van het historisch gebeuren waarbij stadia in economische ontwikkeling werden verondersteld die alle maatschappijen zouden doormaken: van een ruil- via een geld- naar een krediethuishouding; van een dorps-, stads- en nationale naar een internationale economie; van een pre-kapitalisme via een handels-, industrieel- en financieel- naar een monopoliekapitalisme.³⁴ Maar feiten zijn halsstarrige zaken die men nauwelijks tegelijkertijd zowel in een logische als een chronologische orde kan onderbrengen. Daarin ligt, zoals T.S. Ashton betoogt, het probleem én de aantrekkingskracht van het historisch tafereel.³⁵

Toch blijft het gebruik van economische theorie en kwantificatie in het economisch-historisch onderzoek aan beperkingen onderhevig. Vaak is er geen statistisch materiaal voorhanden of is het ongeschikt voor toepassing van kwantitatief onderzoek. Het is veelal onvolledig en onnauwkeurig, teveel en te weinig tegelijkertijd. Aldus blijft er ruimte bestaan voor een historische analyse, die haar uitgangspunt niet vindt in de economische theorie maar in het beschikbare archivalisch materiaal in het bijzonder voor de periode voorafgaande aan 1800. De aantrekkelijkheid van deze methode schuilt in de omstandigheid dat historisch-relevante grootheden, waarin de economische theorie niet voorziet toch aandacht krijgen. Integrale, soms door kwantitatief materiaal gesteunde geschiedschrijving wordt dan mogelijk.³⁶

Vanaf de tweede wereldoorlog vindt op basis van de vooruitgang in de economische wetenschap een snelle ontwikkeling plaats in de economische geschiedenis. Economisch-historici worden zich in toenemende mate bewust van de onder het feitenmateriaal verborgen structuren die een uitdaging vormen tot verklaring en interpretatie. De verschijnselen- en crisisanalyse is naar de achtergrond verschoven. Dit is vooral een gevolg van de dynamisering van de economische theorie die de statische analyse van het evenwicht is opgevolgd. Bij de bestaande verbindingslijnen tussen economie en economische geschiedenis voegt zich nu de tijdsdimensie als wezenskenmerk van de economische ontwikkeling. De overgang van de dynamische statica naar de theorie van de economische groei betekent het einde van de fasentheoriën in de economische geschiedenis, waarvan het boek van Rostow 'The stages of economic growth' wellicht als laatste exponent mag gelden.³⁷ De dynamisering van de economische theorie is van betrekkelijk recente datum, zodat de doorwerking in de geschiedschrijving nog onvolledig is.

Terecht merkt B.H. Slicher van Bath op dat de nadruk op het algemene allerm minst een onderwaardering van het unieke of toevallige behoeft in te houden.³⁸ De 'structuur' en de 'conjunctuur' krijgen pas betekenis wanneer zij van elkaar afgescheiden en tegenover elkaar geplaatst aan een nauwgezette analyse worden onderworpen. De unieke feitelijkheid en de herbaalbare conjunctuur krijgen tegen de achtergrond van het structurele hun eigen betekenis, terwijl de trendmatige ontwikkeling pas zichtbaar wordt indien uit het historisch gebeuren het bijzondere en het conjuncturele zijn geëlimineerd.

Dat bij toepassing van de economische theorie het gevaar dreigt dat de historische werkelijkheid geweld wordt aangedaan, moge blijken uit de reacties die de 'histoire quantitative' en 'cliometrics' bij sommige historici hebben opgeroepen. Bijzonder riskant is de 'counter-factual economic history', zoals die o.a. door R.W. Fogel wordt bedreven.³⁹ De band met het historisch gegevene wordt daarbij vrijwel geheel losgelaten door de constructie van statistisch materiaal buiten de historische context. Toch mag het niet worden uitgesloten, dat de economische theorievorming en de economisch-historische analyse elkaar ook op het niveau van de econometrie en cliometrie de helpende hand kunnen reiken.

Beziet men de positie van buitenlandse avant-gardistische groepen, dan dient ten aanzien van Frankrijk de aandacht uit te gaan naar de

'histoire de longue durée', waarbij lange cijferreeksen - meestal uit het pre-industriële tijdperk - aan een statistische analyse worden onderworpen,⁴⁰ treden in de Verenigde Staten de cliometristen op de voorgrond⁴¹ en is in Engeland de impliciete theoretische basis verdiept, al is ook de cliometrie vertegenwoordigd in de onderzoeksresultaten.⁴² Bij de 'histoire de longue durée' is integrale geschiedschrijving een gebiedende eis, want de 'creteris paribus'-clausule kan hierbij geen realistisch uitgangspunt zijn.

Wellicht de enigen die lange tijd door de modernisering van het historisch onderzoek (schijnbaar) onberoerd zijn gebleven, zijn de Duitse economisch-historici. De moderne economische geschiedenis is in Duitsland, althans volgens H.-U. Wehler, tot in het zeer recente verleden in overgrote meerderheid bedreven in de geest en met de methoden van de 'Jüngere Historische Schule der Nationalökonomie',⁴³ al is ook daar een kentering waarneembaar.⁴⁴

De voor de onderhavige studie gekozen methode laat zich als volgt in een drietal elementen uiteenzetten. In de eerste plaats wordt ingegaan op de economische ontwikkeling van Groot-Brittannië en Nederland in de periode 1870-1914 zoals die door anderen is geanalyseerd en beschreven. De inzichten in deze ontwikkeling worden ten behoeve van de optiek van de onderhavige studie gehergroepeerd en gesystematiseerd rond relevante kernthema's. Men kan stellen dat de ontwikkelingen aan beide zijden van de Noordzee het kader vormen waarbinnen de internationale interactie zich afspeelt, geen statisch maar een dynamisch kader dat de wederzijdse betrekkingen naar vorm en intensiteit heeft beïnvloed. Het zal echter noodzakelijk blijken dit aan te vullen met aspecten van de economische ontwikkeling van derde-landen, vooral van Duitsland, voorzover die óf rechtstreeks op de betrekkingen tussen Engeland en Nederland van invloed waren dan wel op de economische ontwikkeling in deze landen en vandaaruit op hun onderlinge betrekkingen.

Daarna komen de economische betrekkingen tussen Groot-Brittannië en Nederland aan de orde zoals die plaats vonden tegen de achtergrond van de economische ontwikkeling in beide landen. Dat daarbij een afzonderlijk hoofdstuk toekomt aan de periode vóór 1870 is gelegen in de overtuiging, dat een goed inzicht in de oorzaken en gevolgen van de veranderende aard en intensiteit der wederzijdse betrekkingen slechts mogelijk is

door vergelijking met hetgeen er aan voorafging.

Na de hoofdstukken die het eigenlijke thema van dit boek vormen wordt in vierde instantie ingegaan op de economische ontwikkeling van beide landen tegen de achtergrond van de internationale betrekkingen. Voor een periode waarin de nationale economiën een toenemende vervlechting te zien gaven lijkt het alleszins nuttig te pogen vanuit het internationale perspectief licht te werpen op de binnenlandse economische ontwikkeling. Speciaal de afnemende betekenis van de Britse economie voor het Nederlandse gebeuren zal daarbij onderwerp van behandeling uitmaken, evenals de oorzaken van de relatieve achteruitgang waarmee de Britse economie in de loop der tijd is geconfronteerd.

De economische feitelijkheid zal zoveel mogelijk worden uitgesplitst naar trend en conjunctuur. Voor deze indeling zou de beschikbaarheid van empirisch-getoetste conjunctuur-structuurmodellen voor beide economiën wenselijk zijn. Verschaft het werk van C.H. Feinstein voor Engeland de kwantitatieve basis voor zo'n model⁴⁵ - C.J. Prins heeft met behulp van dit materiaal een prijsmodel ontworpen voor het laat-Victoriaanse tijdperk⁴⁶ -, het gebrekkige statistische materiaal heeft ertoe geleid dat soortgelijke modellen voor Nederland nog niet voorhanden zijn. Nochtans heeft het theoretisch schema analytische waarde. Bovendien heeft het werk van J. Teijl bijgedragen tot het inzicht dat langs de weg van de indirecte meting kwantificering mogelijk wordt,⁴⁷ al blijken de marges, waarbinnen te opereren valt, betrekkelijk smal. In statistisch opzicht blijft de situatie voor Groot-Brittannië aanmerkelijk gunstiger dan voor Nederland. De publicaties van Ph. Deane en W.A. Cole,⁴⁸ van B.R. Mitchell en Deane,⁴⁹ en Mitchell en H.G. Jones⁵⁰ hebben een grote hoeveelheid cijfers op een eenvoudige wijze toegankelijk gemaakt. Het blijft echter bij uitstek de verdienste van Feinstein het beschikbare materiaal te hebben geordend op een wijze, dat een geavanceerde kwantitatieve economisch-historische analyse tot de mogelijkheden is gaan behoren. Overigens, recente studies van W.C. Verbaan en P.B. de Ridder⁵¹ hebben aangetoond dat het ontwerpen van een uniforme modelstructuur voor meerdere landen en van modellen voor wederzijdse economische beïnvloeding zelfs voor de tweede helft van de twintigste eeuw niet zonder problemen is. Een aanpak via empirisch getoetste wiskundige modellen blijft dan ook voor de periode 1870-1914 vooralsnog achterwege.

Concentreert men zoals in het hiernavolgende de aandacht primair

op de trendmatige en conjuncturele ontwikkeling dan vallen in eerste instantie de evenementen onder tafel. Dit is onvermijdelijk bij een onderzoek als het onderhavige, waarbij de primaire doelstelling is gelegen in de analyse van de betekenis der handels- en scheepvaartbetrekkingen tussen Groot-Brittannië en Nederland op zich en als factor in de economische ontwikkeling van beide landen op langere termijn. Aan evenementen komt daarin pas een plaats toe, wanneer zij een naspeurbare invloed hebben gehad op die ontwikkeling.

Op basis van de hypothese dat de veranderende aard en omvang van vraag en aanbod op een zich ontwikkelende wereldmarkt de aard en de intensiteit van de Brits-Nederlandse betrekkingen hebben bepaald en invloed hebben uitgeoefend op de groei van deze twee Noordzeestaten zullen in het navolgende de Brits-Nederlandse handel en scheepvaart tussen 1870 en 1914 worden geanalyseerd.

1.4. HET STATISTISCH MATERIAAL

Tijdreeksen zijn onontbeerlijk voor een studie die beoogt economisch-historische verschijnselen te kwantificeren, weer te geven en te verklaren. Voor een analyse van de betrekkingen tussen Nederland en Groot-Brittannië vormen de handels- en scheepvaartstatistieken de hoeksteen van het onderzoek. Dit materiaal heeft voor de gehele periode een officieel karakter als zijnde door beide landen afzonderlijk van overheidswege uitgegeven. Het officiële karakter impliceert geenszins dat de gegevens aanspraak kunnen maken op exactheid. Dit neemt niet weg, dat de opmerking, dat de Statistiek van In-, Uit- en Doorvoer was 'een voorwerp van spot voor de ingewijden en van misleiding voor hen, die haar te goeder trouw raadpleegden',⁵² ruimschoots overdreven mag heten. De bruikbaarheid zal namelijk blijken sterk afhankelijk te zijn van de doelstellingen van het onderzoek.

In beide landen is het basismateriaal verzameld bij in- en uitvoer, maar er is daarbij gebruik gemaakt van verschillende methoden, die bovendien niet volledig adequaat waren. Eén van de overeenkomsten tussen beide statistieken bestaat hierin, dat de onzichtbare in- en uitvoer geheel buiten beschouwing is gebleven, waardoor de opstelling van een handelsbalans langs directe weg niet te verwezenlijken valt. Naast de onzichtbare in- en uitvoer zijn ook verschillende andere voor een betalings-

balans relevante grootheden niet in de cijferopstelling opgenomen. Zo is b.v. in de Britse statistiek tot 1889 de waarde van naar het buitenland verkochte nieuwe schepen niet vermeld; die van oude evenmin gedurende de gehele periode. Het laatste geldt ook voor de waarde van edelstenen.⁵³

In het algemeen, zo stelt Y. Don, worden de gegevens van in- en uitvoer verzameld voor binnenlandse economische en politieke doeleinden, waarvan de belangrijkste zijn de voorziening in algemeen-economische informatie en in de behoeften van een tariefpolitiek.⁵⁴ Bij de verzameling van statistisch materiaal is de taak van de overheid eenvoudiger als haar invloed op het economisch leven groter is.⁵⁵ In het geval van Groot-Brittannië en Nederland in de periode 1870-1914 was deze invloed klein aangezien beide landen een liberale koers aanhielden. Het economisch leven werd geacht zelfregulerend te zijn onder een politiek van gouden standaard, vrijhandel en vrije concurrentie. Het economisch liberalisme maakte exactheid van de statistiek op grond van de noodzaak inzicht te verwerven in het goederen- en scheepvaartverkeer ten behoeve van een adequate protectionistische handels- en scheepvaartpolitiek onnodig, indien men er althans van uitgaat dat de vrijhandel door principiële overwegingen geschraagd werd. Dit liet de behoefte van handel en scheepvaart aan goede en snelle informatie omtrent goederenstromen onverlet. De opvatting omtrent het zelfregulerend karakter van het economisch leven heeft er toe bijgedragen, dat economisch-historisch relevant statistisch materiaal soms niet beschikbaar is.⁵⁶

De verschillen tussen de Britse en Nederlandse handelsstatistieken laten zich uitsplitsen naar de volgende categoriën:⁵⁷

1. klassificatie,
2. hoeveelheidsmaat,
3. definitie van in- en uitvoer,
4. waardebepaling,
5. bepaling van de landen die bij de transacties zijn betrokken.

De statistieken van de Board of Trade (Annual statements of the trade of the United Kingdom) onderscheidden de internationale handel in een viertal goederengroepen, t.w.: levend vee, voedsel en drank; grondstoffen; eindproducten, en edele metalen. Deze categoriën waren onderverdeeld in een groot aantal goederen dan wel sub-verzamelingen van goederen. Daarentegen onderscheidde de Statistiek van den handel en de scheepvaart

van het Koninkrijk der Nederlanden, vanaf 1877 genaamd Statistiek van den in-, uit- en doorvoer (SIUD), bij de algemene in- en uitvoer rechtstreeks meer dan 60 en bij de invoer tot verbruik en de uitvoer uit het vrije verkeer meer dan 200 goederen dan wel categoriën van goederen.

De Nederlandse klassificatie is gedurende de beschouwde periode onderhevig geweest aan veranderingen. Zo was b.v. de algemene uitvoer van margarine tot 1891 niet als een afzonderlijke categorie opgenomen en ging deze schuil achter de boteruitvoer. Soortgelijke wijzigingen, veelal ingegeven door de evoluerende betekenis van een product in de internationale handel, hebben zich in de loop der jaren voor meerdere goederen voorgedaan, doch waren voor deze studie van geen belang. In gevallen zoals de klassificatie van margarine, waarvan de export ook vóór 1891 van betekenis was en wellicht een cruciale factor vormde in de groei van deze bedrijfstak in Nederland,⁵⁸ vertoont de statistiek evenwel storende tekortkomingen. Tevens rekening houdend met de onder 2. t/m 5. aangegeven probleemvelden is uit dien hoofde een directe vergelijking der Britse en Nederlandse gegevens vrijwel onmogelijk.

Bij een beschouwing van de vermelde hoeveelheden doen zich eveneens problemen voor. Nederland en Groot-Brittannië gebruikten bij de bepaling van de hoeveelheden der verhandelde goederen verschillende maten. Niet alleen zijn er eenvoudig om te rekenen verschillen tussen yards en meters, maar eveneens verschillen voortvloeiend uit het gebruik van ongelijksoortige maten. Zo worden b.v. katoenen garens in de Britse publicaties aangegeven in gewichtsponden en waarde en in de Nederlandse statistiek bij de invoer tot verbruik gedeeltelijk in kilogrammen en naar waarde, gedeeltelijk alleen naar waarde. Omrekening van gegevens naar waarde in volumina of omgekeerd is voor de Nederlandse statistiek niet goed uitvoerbaar door de wijze waarop werd gebruik gemaakt van de waarde per eenheid.

Goederen met een specifiek recht belast of vrij van rechten werden in Nederland voor de waardebepaling omgerekend tegen een officiële waarde die een aanmerkelijk verschil kon vertonen met de feitelijke waarde.⁵⁹ Werden rechten ad valorem geheven dan vond de waardebepaling plaats aan de hand van opgaven van im- of exporteurs.⁶⁰ Daarbij bestond het gevaar van een te lage aangifte met de bedoeling invoerrechten te ontduiken. Ambtenaren konden echter goederen waarvan zij een te lage aangifte vermoedden 'benaderen' door de aangegeven waarde te verhogen met 10%.⁶¹ Gezien het feit dat zij veelal niet voldoende deskundig waren om de juist-

heid van de aangifte te beoordelen, waren zij niet vaak geneigd hiertoe over te gaan. Een verbetering van de controle met ingang van 1896 leidde tot een belangrijk hoger cijfer van de waarde der ingevoerde goederen waarvoor een ad valorem tarief gold, iets wat echter niet geheel terug te voeren is op een reële vergroting van de handel.⁶²

De goederen moesten in de Nederlandse statistiek worden opgenomen volgens de regels waarbij de in- en uitgevoerde goederen dienden te worden vermeld in de eenheid waarnaar men het in- of uitvoerrecht hief, terwijl de doorvoer was vastgesteld in de eenheid waarnaar het invoerrecht werd geheven.⁶³ Aldus is berekening van in- en uitgevoerde hoeveelheden aan de hand van de in de statistiek vermelde waardebedragen voor goederen waarvoor een specifiek recht gold of die vrij van rechten waren theoretisch nog wel mogelijk, maar voor de goederen, hoe beperkt in aantal ook, waarvoor een ad valorem recht vigeerde, vrijwel uitgesloten.

Ook de definities van in- en uitvoer roepen problemen op bij een vergelijking van de handelsstatistieken van Britse en Nederlandse oorsprong. Theoretisch bestaan er vier vormen waarin de internationale handelstransacties gestalte krijgen t.w.:

Invoer

1. Invoer tot verbruik,
2. Invoer ter uitvoer na bewerking,
3. Invoer ter uitvoer zonder bewerking,
4. Invoer ter uitvoer zonder eigendomsoverdracht in het binnenland.

Uitvoer

1. Binnenlandse productie voor export,
2. Uitvoer na invoer ter bewerking,
3. Uitvoer na invoer met eigendoms-overdracht in het binnenland,
4. Uitvoer na invoer zonder eigendomsoverdracht in het binnenland.

Aan deze vier vormen kunnen de volgende beschrijvingen worden meegegeven:

1. speciale handel, 2. veredelingsverkeer, 3. entrepôthandel en 4. doorvoer.⁶⁴ De samenstellers van de statistieken weken evenwel belangrijk van deze theoretische indeling af. In de Britse statistiek maakte men onderscheid bij invoer naar 'general import' en 'transit trade', waarbij in de eerste categorie alle vormen van invoer waren opgenomen behalve doorvoer. Sinds 1909 werd echter uit de 'general import' de entrepôthandel afgezonderd en als een nieuwe categorie vermeld. Bij uitvoer kende men 'export of goods produced or manufactured in the United Kingdom',

die zowel alle speciale handel als het veredelingsverkeer herbergde, en de categorie 'foreign and colonial merchandise', die betrekking had op de entrepôthandel.

De Nederlandse Statistiek van den in-, uit- en doorvoer onderscheidde daarentegen naar algemene invoer, invoer tot verbruik, algemene uitvoer, uitvoer uit het vrije verkeer en doorvoer met, respectievelijk zonder overlading. In de algemene in- en uitvoer waren alle goederen opgenomen die fysiek de grens passeerden, uitgezonderd smokkelwaren en goederen die op grond van tractaten vrij over Nederlands gebied mochten worden vervoerd.⁶⁵ Tot de invoer tot verbruik en de uitvoer uit het vrije verkeer behoorden al die goederen, die een expliciete binnenlandse bestemming of oorsprong hadden of die niet als doorvoer waren aangegeven. De doorvoer werd gemeten bij de grensoverschrijding naar het buitenland.

Een goed inzicht in de internationale handelsstromen wordt bemoeilijkt doordat onder de invoer tot verbruik en de uitvoer uit het vrije verkeer een stuk vermomde doorvoer schuilging.⁶⁶ Met de afschaffing van de doorvoerrechten in 1850 bleven enige bezwaarlijke doorvoerformaliteiten gehandhaafd, die met de voortgaande liberalisering van de handelspolitiek aanleiding waren om feitelijk voor doorvoer bestemde goederen als invoer tot verbruik en later als uitvoer uit het vrije verkeer aan te geven. Met de toeneming van het aantal producten dat vrij van rechten of tegen lage rechten kon worden ingevoerd, heeft de vermomde doorvoer grotere proporties aangenomen.⁶⁷

Voor goederen waarvan geen binnenlandse productie bestond maar wel doorvoer is het feitelijk verbruik te berekenen door op de algemene invoer de algemene uitvoer of op de invoer tot verbruik de uitvoer uit het vrije verkeer in mindering te brengen. Aldus is ook het totaal van de feitelijke doorvoer en entrepôthandel te berekenen. Bestond daarentegen wel een binnenlandse productie dan is op basis van de Nederlandse statistiek slechts het in-, respectievelijk uitvoersaldo te berekenen, waarachter o.a. kwaliteitsverschillen tussen de binnen- en buitenlandse productie kunnen schuilgaan. Gezien de gekozen indeling en het feit dat in de SIUD geen rekening werd gehouden met een mogelijke eigendomsoverdracht in het binnenland is een verdeling van de handelstransacties naar de hierboven genoemde theoretische categoriën praktisch niet mogelijk.

De bepaling van de waarde van in- en uitgevoerde hoeveelheden is onder andere van belang in verband met de opstelling van een balans van

zichtbare in- en uitvoer. Van 1854 tot 1871 hanteerde men in de statistieken van de Board of Trade een gemengd systeem, waarin bij export de door ambtenaren gecontroleerde aangifte van handelaars werd gebruikt en bij invoer een officiële schatting. Met ingang van 1871 werd ook bij uitvoer de waarde van de aangifte genomen. Toch moet de betrouwbaarheid van de statistieken op basis van aangegeven waarde in twijfel worden getrokken.⁶⁸ Goederen aan enig recht onderhevig zullen gemakkelijk te laag geschat worden, terwijl de ongeïnteresseerdheid van degenen die de aangifte moeten doen in het geval van vrije invoer eveneens een hinderpaal vormt tot betrouwbaarheid van de statistiek. Bovendien zijn de handelaars niet altijd op de hoogte met de waarde der goederen, met name niet wanneer die zijn geconsigneerd.

Zoals eerder opgemerkt gold voor goederen belast met een specifiek recht, of die vrij van rechten waren, in Nederland een vaste officiële waarde. Men was hier inzoverre op het buitenland tenachter dat dit systeem daar ongeveer rond het midden van de negentiende eeuw was verlaten.⁶⁹ Bij de berekening van de waarde van de invoer volgens een vaste officiële waarde ging niet alleen het inzicht in de feitelijke waarde verloren, maar werden bovendien niet in het tijdsbeeld passende prijsverhoudingen gehanteerd.⁷⁰

In de navolgende hoofdstukken is ervan afgezien de waarde van de afzonderlijke goederen in de beschouwingen te betrekken. De economische betekenis van internationale goederentransacties is primair gelegen in de ontwikkeling van de reële grootheden. Maar ook de analyse hiervan aan de hand van de bij de internationale transacties betrokken volumina kan geen aanspraak maken op exactheid, want er rijzen dan problemen rond de kwaliteit van de verhandelde goederen. Voor goederen die in hoge mate homogeen zijn, is dit nauwelijks een bezwaar. In gevallen waarin de kwaliteit van de verhandelde goederen - productiviteit bij kapitaalgoederen - sterk kan verschillen, zal de volumeontwikkeling met de nodige scepsis moeten worden benaderd.

Tot de verschillen in de Britse en Nederlandse handelsstatistieken behoren verder de uitlopende definities van de bij de internationale handel betrokken landen. De Nederlandse statistiek kent in dit verband een overwaardering van de omringende landen aangezien tot 1916 als land van herkomst of bestemming der goederen het grensland of expeditieland werd genomen.⁷¹ Voor de handel met Groot-Brittannië leidt dit tot een duidelijke overwaardering, omdat Engeland een belangrijk knooppunt was in het zeeverkeer. Grote hoeveelheden goederen werden - zeker in het begin van de behandelde periode - via Engeland verscheept naar het land van uiteindelijke bestemming, maar

verschijnen in de statistiek als exporten naar Engeland. Het zal duidelijk zijn dat de overschatting van de handel met Groot-Brittannië verminderde als gevolg van een dalende relatieve positie als verkeersknooppunt in de zeevaart. Overigens moet worden opgemerkt dat voor veruit het grootste deel van de belangrijke Nederlandse uitvoerproducten, m.n. die van de levensmiddelensector, de internationale markt vrijwel beperkt bleef tot West-Europa. Daarnaast was alleen de Indische markt nog van belang.

Het Nederlandse stelsel waarbij goederen werden aangeduid als afkomstig van of met bestemming naar de landen waarheen zij direct vervoerd werden, heeft tot 1904 eveneens in Groot-Brittannië bestaan.⁷² Dit leidde er toe dat de handel met Nederland, als het belangrijkste doorvoergebied van Britse goederen naar Duitsland, als een veelvoud van de werkelijke handel in de Britse statistiek staat aangegeven⁷³ en dat de handel met landen zonder zee kust in de Annual Statements in het geheel niet voorkwam;⁷⁴ zij was begrepen onder de handel van de landen naar of vanuit welke havens de goederen waren verscheept.

Met ingang van 1904 kwam in Engeland het nieuwe systeem in gebruik. In de supplementen van de Annual Statements over 1904 tot 1908 werd het consignatiestelsel gehanteerd, waarbij als land van herkomst of bestemming werd vermeld het land vanwaaruit of waarheen de goederen naar of uit Groot-Brittannië waren geconsigneerd.⁷⁵ In de jaarlijkse delen I en II bleef het oude systeem gehandhaafd. Te beginnen met 1909 werden de gegevens verzameld volgens het nieuwe systeem opgenomen in de delen I en II en verhuisden de gegevens volgens het oude systeem naar de bijlagen. Volgens Don was het consignatiestelsel voor Groot-Brittannië het meest eenvoudig omdat het land de grootste entrepôthandel van de wereld verwerkte en het stelsel aldus in overeenstemming was met de economische werkelijkheid.⁷⁶ Het belangrijkste voordeel van het nieuwe systeem was dat de gehele entrepôttransactie daarin tot uitdrukking kwam.

In het navolgende is gebruik gemaakt van de gegevens uit de SIUD, omdat de Nederlandse positie tussen Groot-Brittannië en Duitsland daaruit nauwkeuriger blijkt dan uit de Annual Statements. Voor de goederen waarvoor naast een belangrijke invoer en consumptie ook een niet te verwaarlozen doorvoer bestond zal de analyse gebaseerd zijn op goederenstromen. Deze worden samengesteld aan de hand van de gegevens van de algemene invoer en de doorvoer zonder overlading. De gegevens voor de producten waarvan in Nederland een belangrijke productie bestond bij een verwaarloosbare in-, c.q. doorvoer

zijn de gegevens ontleend aan de uitvoer uit het vrije verkeer.

Vanaf 1903 worden in de SIUD de betrekkingen met Ierland afzonderlijk vermeld. Dit tast de homogeniteit der cijferreeksen nauwelijks aan, want de handel met Ierland bedroeg slechts een fractie van die met Groot-Brittannië, m.n. voor de producten waaraan hierna bijzondere aandacht zal worden besteed.

Afgezien van gegevens omtrent de zichtbare in- en uitvoer zijn geen adequate gegevens over de samenstellende elementen van de betalingsbalans bekend. Inzicht in deze transacties wordt in het tijdperk van gouden standaard en vrijhandel bemoeilijkt, omdat de financiële afhandeling van de handels- en scheepvaartbetrekkingen tussen beide landen niet systematisch is geregistreerd. Heeft het oorspronkelijk in de bedoeling gelegen ook het kapitaalverkeer in de beschouwingen te betrekken, het gebrek aan statistisch materiaal noopte hiervan af te zien.

Er zijn weliswaar gegevens beschikbaar over de Nederlandse beleggingen in de Britse openbare schuld, maar de omvang van het daaraan verbonden onderzoek maakte een volledige inventarisatie van deze beleggingen onmogelijk. Steekproeven toonden overigens aan, dat een afzonderlijk onderzoek naar de Nederlandse beleggingen daarin niet gerechtvaardigd zou zijn. Hieruit zou men namelijk mogen concluderen, dat de Nederlandse beleggingen in de Britse openbare schuld minder dan enkele procenten van het totaal uitmaakten. Wilson stelt, dat in de achttiende eeuw dit aandeel £ 59 miljoen of driezevende van het totaal omvatte,⁷⁷ zodat kennelijk, toen in de negentiende eeuw het scala van beleggingsmogelijkheden verruimde, de belangstelling der Nederlandse beleggers voor de Britse overheidsfondsen is verminderd. Langs welke weg dit is gebeurd - door verkoop van fondsen en/of niet deelnemen aan nieuwe emissies dan wel beide - laat zich voorlopig slechts raden. Hebben de Nederlandse kapitaal-eigenaren wellicht hun Britse overheidsfondsen vervangen door andere Britse fondsen, waarbij te denken valt aan de spoorwegen? Het is niet waarschijnlijk; uit de bestaande literatuur blijkt daarvan althans niets.⁷⁸ Veeleer hebben zij van de Londense Stock Exchange gebruik gemaakt voor belegging in andere dan Britse fondsen, zodat men zou kunnen spreken van Londen als een waarlijk financieel intermediair tussen Nederlands kapitaal-aanbod en kapitaalvraag in derde-landen. Een breed onderzoeksveld ligt hier braak.

Men komt bij de opstelling van een Brits-Nederlandse betalingsbalans niet ver, want ook de gegevens over het dienstenverkeer en de kapitaalopbrengsten ontbreken. Beschikken De Nederlandsche Bank en de Bank of England

te dien aanzien niet over gegevens, de financiële afwikkeling zal toch in overgrote meerderheid via het particuliere bankwezen hebben plaatsgevonden. Nog geheel afgezien van de vraag of langs deze weg enige mate van volledigheid bereikt kan worden - de transacties vonden overigens plaats via een betrekkelijk klein aantal bankinstellingen⁷⁹ -, de bankarchieven boden zo weinig aanknopingspunten, dat men van een doodlopend spoor kan spreken.⁸⁰

Tot slot een opmerking over de prijzen der verhandelde goederen. Voor Nederland als vrijhandelsnatie in de nabijheid van de Britse markt - die gedurende tenminste een groot deel van de behandelde periode als prijsbepalend voor de belangrijkste industriële producten gold - zou de mening kunnen postvatten, dat de Britse prijsgegevens een adequate aanduiding vormen voor het Nederlandse prijsverloop. Toch past hier behoedzaamheid. De opmars van de Duitse industriële productie heeft - zoals nader valt te bezien - stootsgewijs plaatsgevonden, waarbij de Duitse prijzen zich nu eens op het niveau van of boven de wereldmarktprijzen, i.c. de Britse prijzen, bewogen dan weer daaronder. Deze afwisseling van hoge en lage prijzen heeft de handel met Groot-Brittannië en Duitsland beïnvloed én heeft een bijdrage geleverd tot de industriële ontwikkeling van het grondstofarme Nederland. Het ontbreken van Nederlandse invoerprijzen met vermelding van de oorsprong der goederen moet in deze als een groot gemis worden gekenschetst.⁸¹

2. DE BRITSE ECONOMIE IN DE NEGENTIENDE EEUW

2.1. PROBLEEMSTELLING EN DE PERIODE TOT 1870

De Britse economische groei in de periode 1870-1914 stond reeds bij tijdgenoten in het centrum van de belangstelling op grond van de overtuiging, dat de tijdens de industriële revolutie opgebouwde voorsprong ten opzichte van het buitenland verloren dreigde te gaan. De Britten meenden dat hun economie niet meer zo soepel en dynamisch functioneerde als in eerdere decennia en dat de groei enigszins langzamer verliep dan in andere landen.¹ De industrie en de exporthandel kregen in dit verband de meeste aandacht. In 1885 werd de Royal Commission on the Depression of Trade and Industry in het leven geroepen die een jaar later verslag uitbracht.² Zij wees in haar eindrapport onder andere op de afwezigheid van winsten dan wel hun geringe omvang, op het grotere aanbod in vergelijking met de vraag, op de protectionistische handelspolitiek van het buitenland, op de dalende koopkracht in de agrarische sector en de dalende vraag naar spoorwegmaterieel.

H.L. Beales wijst er op dat de Commissie in 1886 terecht niet aangaf dat de depressie ten einde was;³ het begin der jaren '90 droeg eveneens een depressief karakter. Een optimistischer visie in het bedrijfsleven ontstond pas in 1896 toen de prijzen opnieuw begonnen te stijgen. Op grond van de overweging dat de prijzen en winsten daalden, meent Beales dat aan de jaren tussen de financiële crisis van 1873 en het jaar 1896 eenheid van behandeling toekomt.⁴ Hij acht evenwel de karakterisering 'great depression' onbruikbaar. Er viel z.i. wellicht een kleine vertraging van de reële groei van Groot-Brittannië te bespeuren, maar het belangrijkste verschijnsel was toch de snelle industrialisatie van andere landen en de voortgezette industrialisatie van Groot-Brittannië.⁵ Op basis van meer recent onderzoek concludeert ook Saul, dat er voor een karakterisering als 'great depression' weinig aanleiding bestaat.⁶

Beales handhaaft ondanks zijn verwerping van de term 'great depression' de behandeling van de periode 1873-1896 als een afgerond geheel, vermoedelijk als gevolg van het feit dat hij zich baseert op een economische theorie

waarin de ontwikkeling van het prijsniveau als verklarende variabele optreedt. Volgens hem zijn het verbeterde mechanisme van de industrialisatie en de vooruitgang van andere landen in het vlak van de concurrentie in deze periode de bepalende factoren voor het karakter van de Britse economische ontwikkeling.⁷ Terecht hebben latere onderzoekers op grond van vrijwel dezelfde karakteristieken gemeend te moeten concluderen tot een continuïteit in de ontwikkeling na 1896. Zij laten het door hun gekozen tijdvak doorlopen tot 1914.⁸ De omkering in de prijsbeweging in 1896 is huns inziens niet zonder invloed geweest, maar de fundamentele krachten achter de economische ontwikkeling manifesteerden zich ondanks de omkering in de prijsontwikkeling.

Vanuit een economisch-theoretische gezichtshoek zijn meerdere antwoorden mogelijk op de vraag naar de richting van de causaliteit tussen een binnenlandse economische groei en een groei van de buitenlandse handel, met name de uitvoer. Kindleberger geeft in overweging, dat '....: if expanding exports or imports, and contracting exports and imports, can either promote or slow down economic growth, it is inappropriate for the economic historian to assert that such-a-such a change in growth was caused by such-a-such a change in foreign trade, without specifying the circumstances that limited the possible relationship to the one he picked'. En '....., one cannot really discuss the role of foreign trade in growth without indicating the underlying capacity of the economy to undertake new tasks in depth or to transform. It is not the foreign trade that leads to growth - any stimulus can do it if the capacity to transform is present or can be drawn out of dormancy'.⁹ Zoals deze en soortgelijke vragen voor de economisch-historicus eerst een passend antwoord krijgen onder tevoren bepaalde tijd-ruimtelijke omstandigheden, zijn zij binnen de economische theorie pas met inachtname van bepaalde vooronderstellingen te beantwoorden. Deze omstandigheden te specificeren en te evalueren is de doelstelling van dit én het volgende hoofdstuk.

Onder invloed van de theorie van Schumpeter met betrekking tot de 'innovating entrepreneur' heeft de dalende kwaliteit van het Britse ondernemerschap gediend als verklaring voor de relatief trage economische groei in de periode 1870-1914.¹⁰ Latere onderzoekingen hebben uitgewezen dat daarvoor onvoldoende aanleiding bestaat.¹¹ Economische theoriën en methoden van historisch onderzoek volgen elkaar in de loop van de tijd op, waardoor de aandacht verschuift naar andere aspecten van het verleden. Mede als gevolg hiervan is het inzicht in het verleden aan wijzigingen onderhevig.¹²

De vraag rijst welke eigenschappen kenmerkend waren voor de economische ontwikkeling van Groot-Brittannië in de jaren tussen 1870 en 1914 en onder invloed van welke factoren de Britse economie de karakteristieken ging vertonen, waardoor dit tijdvak zich onderscheidde van het voorafgaande en het volgende. In de jaren vóór 1870 verwierf de Britse economie een groeiende voorsprong ten opzichte van het buitenland door de nieuwe dimensie die zij tijdens de industriële revolutie aan het kapitalisme had toegevoegd. Wijst Joh. de Vries in navolging van J. Clapman erop dat de verschuiving in het economisch evenwicht tussen Engeland en Republiek zich omstreeks 1780 definitief ten nadele van de laatste heeft voltrokken,¹³ de krachtige economische expansie na dit jaar, primair veroorzaakt door de industrialisatie in een aantal leidende sectoren,¹⁴ verleende aan de Britse economie een onmiskenbare vitaliteit. De jaren direct voorafgaande aan 1870 stonden bekend als de 'great Victorian boom',¹⁵ waartegenover de lange tijd gehanteerde term 'great depression' als karakteristiek voor de jaren daarna sterk afstak.

Ashworth acht de economische activiteit rond het midden van de negentiende eeuw direct afhankelijk van drie factoren, t.w. de concentratie van een groot gedeelte van de nationale inspanning op de productie van fundamentele behoeften, het bereiken van een belangrijk verhoogde efficiëntie bij de productie en de expansie van de buitenlandse handel.¹⁶ Achter deze karakteristieken gingen volgens Ashworth een aantal invloeden van grote betekenis schuil. In de eerste plaats behoorde daartoe de expansie en toegenomen productiviteit van de bedrijfstakken waarvan de producten werden gebruikt door de grote export- en consumptiegoederenindustriën, in het bijzonder de mijnbouw en ijzerfabricage. De andere factor was de verbetering van de distributie, waarvan de veranderingen in het transport de belangrijkste waren.

Volgens Saul was de relatieve stabiliteit van de economische ontwikkeling het voornaamste kenmerk van de periode 1815-1870.¹⁷ Deze vloeiende waarschijnlijk voort uit de omstandigheid dat zich in de afzonderlijke delen van de wereld geen omvangrijke veranderingen in de aard, als onderscheiding van het niveau, van het economisch leven voordeden. Het patroon van de buitenlandse handel vertoonde onder relatief stabiele internationale concurrentieverhoudingen geen belangrijke wijzigingen. De met de industriële revolutie ingezette tendentie tot structuurverandering in de bedrijvigheid ten gunste van het aantal arbeidsplaatsen in de nijverheid, de handel en het transport en ten nadele van het aantal werkzamen in landbouw, bosbouw en visserij¹⁸ zette zich voort. Dit impliceert niet, dat de economische groei zich voltrok

over een breed front, want tot de centrale kenmerken der jaren 1815-1870 behoorde de groei van hetgeen de Engelsen de 'staple industries' noemen. De expansie van de mijnbouw, de textiel- en ijzerindustrie verleende aan de industriële ontwikkeling een sterke eenzijdigheid. Deze verminderde enigszins onder invloed van de spoorwegaanleg, maar de grote diversificatie daatteerde toch pas van de jaren na 1870.

Na de Napoleontische oorlogen namen textiel en kleding nog 90% van de export van binnenlandse producten voor hun rekening.¹⁹ Door de aanleg van spoorwegen in alle delen van de wereld en de nauw daarmee verbonden kapitaalexport groeide de betekenis van de handel in metaalwaren en machineriën. Tot de - overigens beperkte - diversificatie in de Britse handel droeg verder de groei van de steenkoolexport bij, die tussen 1815 en 1870 aanmerkelijk versnelde en nauw verband hield met de industrialisatie op het Europese vasteland.

Bij een klassificatie van de Britse handel - import en export - naar de belangrijkste gebieden (het Europese vasteland, Amerika en het Imperium), vertoonde de verdeling daarvan in het bedoelde tijdvak ondergeschikte wijzigingen. Gedurende het grootste deel waren de Verenigde Staten de beste Britse klant en de belangrijkste leverancier. In het begin der jaren '70 waren Duitsland, India en Frankrijk na de Verenigde Staten de beste afzetmarkten en waren deze landen in omgekeerde volgorde de belangrijkste exporteurs naar het Verenigd Koninkrijk.

De Britse importen van grondstoffen anders dan die voor de textielindustrie waren over het algemeen onbelangrijk.²⁰ Vanaf het midden van de eeuw bleek men echter niet langer in staat zelf volledig de voedselvoorziening van de bevolking te verzorgen; vanaf 1850 begonnen de voedselimporten sneller te groeien, speciaal die uit de Verenigde Staten, al mag - zeker in de onderhavige studie - de nader te behandelen groeiende betekenis van de Nederlandse agrarische uitvoer niet buiten beschouwing blijven. De bevolkingsgroei vormde een stimulans voor de expansie van de Britse vleesproductie, die in eerste instantie niet alleen de bevolkingsgroei bijhield maar tevens een niet onaanzienlijke vergroting van de hoofdelijke consumptie toestond. De import bleef daardoor vóór 1850 van zeer ondergeschikte betekenis. De nadien sterk toenemende invoer van varkensvlees, levende beesten, boter en kaas bracht door de koopkrachtige vraag op de binnenlandse markt geen schade toe aan de Britse agrarische sector.

De ontwikkeling van het stoomschip bood Engeland de gelegenheid haar

handelsrelaties soepel aan te passen aan gewijzigde behoeften én aan verstoringen aan de aanbodkant. De tussen 1850 en 1870 opvallende groei in de internationale uitwisseling van industriële producten acht Saul voor een deel veroorzaakt door de overgang tot een vrijhandelspolitiek, voor een ander deel een gevolg van de snelle inkomensgroei. Slechts in ondergeschikte mate leidde deze handel tot concurrentie met producten van Britse oorsprong. De ingevoerde consumptiegoederen - voornamelijk textielproducten - waren van een kwaliteit die in het binnenland niet werd geproduceerd, terwijl de chemicaliën en het ingevoerde ijzer supplementair waren aan en niet concurrerend met de binnenlandse productie.²¹

De scherpe verslechtering van de Britse ruilvoet tussen 1815 en 1870 - primair veroorzaakt door de prijsdaling voor textielproducten - dient niet als een ongelukkige omstandigheid te worden aangemerkt. Deze was voornamelijk een gevolg van de stijgende productiviteit in de Britse exportindustrieën. De verslechterende ruilvoet was in de jaren tot 1850 veeleer een belangrijke factor in de expansie van de buitenlandse afzet. In het buitenland nam het inkomen per hoofd der bevolking toen nauwelijks toe. Tussen 1850 en 1870 trad eerst een stabilisering in de ruilvoet op, daarna begon zij scherp te verbeteren. Als uitvloeisel van de economische ontwikkeling elders traden in een aantal bedrijfstakken moeilijkheden van lichte aard aan het daglicht, maar de voorboden van veranderingen in het internationale bestel waren toch, zij het aarzelend, aanwezig.

De eenzijdigheid in de productie en in de internationale handel verleenden aan de Britse economie in de jaren vóór 1870 een mate van labiliteit, die zich als gevaarlijk manifesteerde in de periode na 1870. Toen de industrialisatie van andere landen - afgezien van nieuwe bedrijfstakken - tot uiting kwam in een krachtige expansie van de productie waarin Groot-Brittannië in de voorafgaande periode een voorsprong had weten te verwerven, vergde dit van de Britse ondernemers een heroriëntering op andere afzetmarkten. Deze gaven veelal een lagere groei te zien dan de Europese en Noord-Amerikaanse.

Aan de ontwikkeling na 1870 lagen binnenlandse en internationale factoren ten grondslag. Op beide niveaus deden zich veranderingen voor die naar aard en intensiteit van invloed waren op de internationale concurrentieverhoudingen, op de relatieve economische positie van het land en op de economische en in het bijzonder de industriële structuur.

2.2. DE EXTERNE FACTOR VANAF OMSTREEKS 1870

In het voorafgaande is al aangegeven dat volgens Kindleberger meerdere relaties mogelijk zijn tussen de buitenlandse handel van een land en haar economische groei.²²

De groei van de buitenlandse handel is in zijn opvatting op zijn minst in twee perioden sinds de industriële revolutie een leidende sector geweest in de Britse economie, namelijk tijdens de laatste twee decennia van de achttiende en gedurende de jaren '50 en '60 van de negentiende eeuw. Hij meent dat gedurende het laatste kwart van de negentiende eeuw de groei van de Britse exporten noodzakelijk daalde: 'An exporter with 75 percent of the world market in a commodity,, could not expect to maintain it. New entry will take place into such markets in some of the importing countries themselves, as they industrialize and, as they begin to export, into third markets'.²³ Hij ziet deze ontwikkeling als een 'decline from overexpanded exports'. Toch was de periode 1870-1914 in zoverre uniek in de Britse economische geschiedenis, dat zich daarin juist het hoogtepunt manifesteerde van de invloed van de buitenlandse handel in het economisch leven.²⁴ Dit impliceert echter niet dat de buitenlandse handel de leidende factor was ten aanzien van de ontwikkeling van nieuwe producten en technieken.

De toeneming van de buitenlandse concurrentie, met name van de zijde van Duitsland en de Verenigde Staten, heeft in de literatuur ruime aandacht gekregen. Daarbij mag niet onopgemerkt blijven dat deze landen in toenemende mate een protectionistische politiek zijn gaan voeren. Duitsland volgde sinds de jaren '60 het Britse voorbeeld in een geleidelijke invoering van een vrijhandelspolitiek. Aan deze liberaliseringstendentie kwam een einde, toen onder invloed van belangengroepen uit de industriële en agrarische sector de regering in 1879 een nieuw tarief introduceerde met lage rechten op een groot aantal geïmporteerde industriële en zwaardere rechten op agrarische producten. In 1890 volgde een tariefsverhoging. De protectionistische wetgeving bereikte haar hoogtepunt in 1902 toen het gemiddelde ad valorem tarief op Britse goederen werd verhoogd tot 25%.²⁵

In tegenstelling tot Duitsland is in de Verenigde Staten in de loop van de negentiende eeuw geen tendentie opgetreden tot navolging van de Britse vrijhandelspolitiek. Het McKinley-tarief van 1890 verhoogde het sinds 1869 bestaande gemiddelde niveau van de inkomende rechten op bepaalde goederen van 47% tot 49,5%. In het midden van de jaren '90 volgde een verlaging, maar

het Dingley-tarief van 1897 bracht opnieuw een verzwaring, toen tot 57%.²⁶

De protectionistische tendenties impliceerden een inperking van de wereldmarkt. Zij maakten het noodzakelijk om te zien naar andere afzetmarkten.²⁷ Toch acht Saul het onwaarschijnlijk, dat de buitenlandse tarieven in de periode vóór 1914 de ontwikkeling van de Britse handel ernstig hebben belemmerd.²⁸ Invoerrechten werden gebruikt om concurrerende industriën op te bouwen en dienden later als hulpmiddel om te discrimineren tussen buiten- en binnenlandse prijzen. Er bestaat volgens Saul geen bewijs, dat dit op meer dan een zeer klein gedeelte van de exporthandel van de protectionistische landen betrekking had. Verdergaande discriminatie werd voorkomen door handelsverdragen met een 'most-favoured-nation' clause. De dreigende essentiële problemen van de Britse industrie vloeiden voort uit de concurrentie die door deze nieuwe industriën aan Britse producenten werd aangedaan in neutrale markten.

Dit impliceert dat deze rechten uiteindelijk toch een indirecte en wezenlijke ondersteuning vormden voor de industrialisatie der protectionistische landen. De bedreiging van de Britse industriële hegemonie vloeide voort uit de industrialisatie van de Verenigde Staten en Duitsland als zodanig. De Britse positie kwam na 1870 meer en meer op artificiële gronden te rusten, namelijk op de omstandigheid dat de moderne industriële ontwikkeling zich daar het eerst had voorgedaan. Men kon steeds minder spreken van een groter Brits economisch potentieel in vergelijking met andere landen. Wat dit aangaat bestond er overeenkomst met de positie van de Republiek in de achttiende eeuw, waarvan de economische voorsprong eveneens goeddeels op artificiële gronden berustte.²⁹ Toen andere landen hun positie als industriële natie gingen innemen deed dit noodzakelijk afbreuk aan de relatieve economische positie van Groot-Brittannië, zeker voorzover deze een gevolg was van een eerdere afwezigheid van gelijkwaardige concurrentie.

Er was nog een andere factor. De uitbreiding van de industrialisatie naar een groter aantal landen leidde tot een wijziging in de concurrentiepositie op neutrale markten, zoals Saul terecht opmerkt.³⁰ In feite waren de concurrentieverhoudingen op een wereldwijde schaal in beweging. Naast de internationale specialisatie naar bedrijfstakken op basis van verschillen in economisch potentieel bracht dit noodzakelijk een geografische verdeling van markten tot verdere ontwikkeling. Deze tendentie manifesteerde zich zowel met betrekking tot de reservering van de nationale markt voor de binnenlandse nijverheid als met betrekking tot de internationale concurrentie op

neutrale markten. Beide elementen werkten in het nadeel van Groot-Brittannië.³¹

Er groeide een nieuw stelsel van internationale betrekkingen rond het netwerk van neutrale markten. Nam b.v. het Verenigd Koninkrijk in 1885-1886 37% van de importen van Argentinië voor zijn rekening tegenover 8% voor Duitsland en een evengroot percentage voor de Verenigde Staten, in 1894-1895 was het aandeel van het eerstgenoemde land opgelopen tot 39% en viel ook aan de Verenigde Staten en Duitsland een groter aandeel toe. Daarentegen bleek in 1901-1903 en in 1910-1912 het Britse aandeel te zijn gedaald tot respectievelijk 33 en 31%, waartegenover een toeneming stond voor Duitsland tot 14 en 17% en voor de Verenigde Staten tot 13 en 15%.³² Soortgelijke tendenties waren waarneembaar voor Chili en, voorzover de gegevens inzicht verschaffen, ook voor Brazilië.

Bezien wij de situatie met betrekking tot een bepaald product, b.v. machineriën, een exportproduct waarin Groot-Brittannië rond het midden van de negentiende eeuw nog de toon had aangegeven, dan valt op dat de wereld-export in 1913 tamelijk evenwichtig was verdeeld tussen het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en Duitsland met een aandeel van respectievelijk 34, 29 en 37%.³³ Van de uitvoer naar de Europese landen nam Duitsland meer dan de helft voor haar rekening, terwijl Engeland en de Verenigde Staten de rest gelijkelijk deelden. In hun Imperium wisten de Britten zich met 52% aanzienlijk beter te handhaven dan op het Europese vasteland, al vormden de Verenigde Staten met 43% van de invoermarkt een wezenlijke bedreiging. De aard van de machineproductie en van de economische ontwikkeling op de afzetmarkten geven een helder inzicht in de oorzaken van de internationale specialisatie. Duitsland ging voorop in de productie van elektrische machineriën en apparaten en domineerde de wereldhandel in machinale werktuigen, de Verenigde Staten in agrarische machines en Groot-Brittannië in machines voor de textielindustrie.³⁴ De verdeling van de afzetmarkten sloot hierbij aan. Het hogere stadium van de economische ontwikkeling van Europa vergde de invoer van een ander soort machines dan veelal in buiten-Europese gebieden gewenst was.

Ashworth meent, dat in het mid-Victoriaanse Brittannië de exportgroei de belangrijkste bijdrage leverde tot het welvaartsgevoel van de Britten.³⁵ Daarentegen bleken de externe condities gedurende het laatste kwart van de negentiende eeuw minder gunstig. Nieuwe rivalen kwamen op en bleken in staat op efficiënte wijze de productie ter hand te nemen van enige van de belang-

rijkste Britse exportartikelen en er ontstond een nieuwe vraag en nieuwe goederen werden in productie genomen. Onder deze omstandigheden kon Engeland niet langer verwachten op dezelfde wijze als in het recente verleden een welvarende buitenlandse handel te bedrijven. De export verliep na 1875 ongunstiger dan tevoren, terwijl daarin pas met het einde van de eeuw verandering kwam. Toen trad een snelle stijging op vergelijkbaar met die van het mid-Victoriaanse tijdperk.³⁶ Fieldhouse constateert een langdurige daling van de waarde der Britse export van 1873 tot 1890, die later werd gevolgd door een verdere daling tot 1898.³⁷ Zijns inziens duidde het jaarlijkse tekort op de handelsbalans van meer dan £ 100 miljoen op een ernstige onbekwaamheid in het buitenland te kunnen concurreren.

Men kan zich afvragen of deze opvatting juist is, omdat de Franse handel een vergelijkbare ontwikkeling doormaakte, evenals de Duitse, al was daarin de ongunstige tendentie aanzienlijk minder geprononceerd. De Duitse exporten bleven met uitzondering van 1879 tot 1883 gestadig groeien. De lichte daling die daarna inzette duurde voort tot 1889, gevolgd door een herstel en een verdere daling van 1891 tot 1894.³⁸ Daarbij mag niet onopgemerkt blijven, dat achter de door Fieldhouse gebruikte waardebedragen prijsfluctuaties schuilgaan, waardoor de uitvoerprijsindex van het Verenigd Koninkrijk per saldo daalde van 140 in 1873 tot 78 in 1897.³⁹

Uit de gegevens bij Saul blijkt dat de export van enige belangrijke Britse stapelproducten naar West-Europa⁴⁰ ook naar hoeveelheid een daling onderging. In de twee decennia na het begin der jaren '70 daalde de export van katoenen garens met 9%, van katoenen stoffen met 17%, van wollen textiel met 60% en van ijzer en staal met 18%.⁴¹ Dit mag zonder overdrijving een zeer ongunstige ontwikkeling genoemd worden, m.n. omdat de producten van de textiel- en metaalindustrie zwaar wogen in het Britse uitvoerpakket. De verschuiving in de concurrentieverhoudingen kwam onder andere tot uiting in de tezelfdertijd optredende vooruitgang van Duitsland en in mindere mate België bij de verovering van de Europese markt voor industriële producten.⁴²

Volgens Saul mocht worden verwacht dat met de industrialisatie op het Europese vasteland sommige markten onvermijdelijk verloren zouden gaan. Daar stond echter een vraag naar machineriën tegenover, die met een stijging van 87% (waarde) een tegengestelde ontwikkeling vertoonde aan de eerdergenoemde goederen, een waardetoeëneming in een periode waarin de prijzen daalden.⁴³ De concurrentie verhevigde echter niet alleen in de industrialiserende landen maar - zoals gemeld - ook op neutrale markten zoals in Nederland, Spanje

en Rusland.⁴⁴

Ook Aldcroft en Richardson menen dat, toen de industrie zich in het buitenland in een hoog tempo ontwikkelde, de groei van de Britse exporten noodzakelijk onder druk kwam te staan. Zij achten een drietal mogelijkheden aanwezig waardoor Groot-Brittannië aan de nieuwe situatie het hoofd had kunnen bieden.⁴⁵ In de eerste plaats kon het land nieuwe exportcategoriën ontwikkeld hebben en/of gespecialiseerde en hooggekwalificeerde typen van bestaande goederen zijn gaan voortbrengen. De auteurs zien deze oplossing als de meest effectieve op lange termijn, maar zijn zich ervan bewust dat dit een grote vernieuwingsdrang vergde en een soepele overgang van productiefactoren uit de gevestigde naar de nieuwe sectoren.

Een tweede oplossing zou geweest zijn te trachten de concurrentiekracht van de bestaande export te verbeteren, met name door productiviteitsverhogingen. Deze hadden een voldoende omvang moeten hebben om weerstand te kunnen bieden op de bedreigde markten. De uitkomst van een dergelijke poging was echter onzeker, want het buitenland zou zich er tegen kunnen verdedigen door tariefsverhoging en verbetering van de verkoopmethoden.

Een derde oplossing vormde de voortzetting van de productie op dezelfde wijze, maar de uitvoer op nieuwe markten te richten, wellicht met behulp van kapitaalexport. Aldcroft en Richardson achten dit een korte-termijnoplossing, want het aantal nieuwe markten was eindig en de fundamentele aanpassingsprocessen zouden naar de toekomst verschoven worden. Zij menen echter te mogen concluderen dat in de periode vóór 1914 de Britse hoop kennelijk op deze oplossing gevestigd was.

Maar ook daar waar zij niet bij voorbaat door geografische omstandigheden in het nadeel waren, zoals b.v. bij de Europese export naar de Verenigde Staten, wisten de Engelsen zich slecht te handhaven. De Amerikaanse tarieven golden zowel voor Groot-Brittannië als voor haar Europese concurrenten. Toch daalde tussen 1870-1875 en 1890-1895 de waarde van de invoer voor alle belangrijke Britse exportcategoriën, maar nam de invoer uit industrieel Europa⁴⁶ toe.⁴⁷

Was dit nog slechts één uiting van de verslechterende relatieve positie van Groot-Brittannië, het aandeel in de wereldhandel van fabrikaten verminderde van 41,4% in 1880 tot 29,9% in 1913 (vgl. staat 1). Van deze daling kwam 10,0% voor rekening van de internationale concurrentie en 1,5% voor rekening van de structurele ontwikkeling in de internationale handel. De laatste is hier opgevat als de verandering in de relatieve betekenis van afzonderlijke

Staat 1: Brits aandeel in de wereldhandel van fabrikaten
1880-1913 (in procenten) ^x

Jaar	1	2	3	4	5
1880	41,4				
1890	40,7	40,9	-0,2	-0,5	-0,7
1899	32,5	40,1	-7,6	-0,6	-8,2
1913	29,9	32,1	-2,2	-0,4	-2,6
			-10,0 ^{xx}	-1,5 ^{xx}	-11,5

Kolom 1: Het Britse aandeel in de wereldhandel van fabrieken in procenten berekend aan de hand van de gegevens van S.B. Saul, 'The export economy 1870-1914', Yorkshire Bulletin of Economic and Social Research, 17(1965), no. 1, tabel VI, 13.
Vgl. voor de jaren 1899 en 1913, H. Tyszynsky, 'World trade in manufactured commodities, 1899-1950', Manchester School, 19(1951), tabel VIII, 286.

Kolom 2: Berekend procentueel aandeel in de wereldhandel op basis van het aandeel in de wereldhandel per goederengroep in het aangegeven eerdere jaar, aan de hand van de gegevens van S.B. Saul, loc.cit..

Kolom 3: Procentuele verandering van het aandeel in de wereldhandel t.g.v. concurrentie. Kolom 1 minus kolom 2.

Kolom 4: Procentuele verandering van het aandeel in de wereldhandel t.g.v. wijzigingen in de structuur van de wereldhandel. Kolom 2 minus het eerder aangegeven jaar van kolom 1.

Kolom 5: Wijziging van het aandeel in de wereldhandel in de voorafgaande periode.

^x Voor de gebruikte methode zie, Tyszynski, art.cit., 288.
Vgl. ook, Saul, art.cit., 13f.

^{xx} De totalen van de kolommen 3 en 4 komen ten gevolge van afrondingsverschillen niet overeen met de rechtstreeks berekende veranderingen aan de hand van de gegevens over 1880 en 1913. Deze rechtstreeks berekende verandering bedraagt 9,7% ten gevolge van concurrentie en 1,8% ten gevolge van wijzigingen in de structuur van de wereldhandel.

goederengroepen in de internationale goederenuitwisseling. Opmerkelijk is de sterke daling in de jaren '90, die voor het overgrote deel moet worden toegeschreven aan de toenemende internationale concurrentie, in het bijzonder in het vlak van de metaalindustrie (staat 2). De tussen 1880 en 1913 optredende daling vond voor meer dan 70% plaats in de jaren '90.

Het aandeel van een land in de wereldhandel van fabrikaten (totaal of naar goederensoorten) is niet steeds een adequate maatstaf voor de economische vooruitgang van een land. In het geval van Groot-Brittannië was de daling meer een reflexie van de snelle economische expansie in het buitenland

Staat 2: Brits aandeel in de wereldhandel van metalen en metaalwaren, 1880-1913 (in procenten)

	1880	1890	1899	1913
IJzer en staal	60,5	56,1	49,3	35,6
Non-ferro metalen	38,6	42,9	14,8	10,4
Non-metaliferro metalen	20,6	22,5	13,9	16,8
Metalen fabrikaten	42,2	42,8	30,6	25,6
Schepen en spoorwegmaterieel	80,8	74,9	56,5	48,2

Bron: Saul, 'Export economy', tabel VI, 13.

- dat als geheel zoveel groter was dan Groot-Brittannië en over een groter economisch potentieel beschikte - dan van een terugval in de economische groei in het binnenland.

Tot 1890 hielden de toenemende buitenlandse vraag en de toenemende buitenlandse concurrentie - beide als gevolg van industrialisatie elders - elkaar min of meer in evenwicht. De daling van het Britse aandeel in de wereldhandel bleef hierdoor in de jaren '80 beperkt tot tienden van procenten. Na 1890 kreeg de toenemende buitenlandse concurrentie de overhand op de buitenlandse vraag, hetgeen een krachtige daling van het wereldhandelsaandeel bewerkstelligde. Ofschoon de exportwaarde tussen 1890 en 1899 in een aantal categoriën verminderde, voor een gedeelte terug te brengen op prijsdaling, ontwikkelde de uitvoer zich over de gehele periode 1890-1913 bepaald niet ongunstig; de waarde was in het laatstgenoemde jaar aanzienlijk

groter dan in 1890.⁴⁸ Deze toeneming kon echter niet verhinderen dat als gevolg van de industrialisatie in het buitenland de Britse handel in industrie-producten een kleiner deel uitmaakte van de wereldhandel.

Bij een indeling van de goederencategoriën aan de hand van hun groeiend, gelijkblijvend of dalend aandeel in de wereldhandel blijkt, dat in 1899 62,9% van de Britse export betrekking had op goederen waarvan het aandeel in de wereldhandel een daling onderging, tegenover 21,7% voor de Verenigde Staten en 42,5% voor Duitsland.⁴⁹ De Britse handel was aldus sterk geconcentreerd op de goederen, waarnaar de vraag zoal, dan toch slechts langzaam toenam. Ter verklaring hiervan moeten wij vooral denken aan de substitutie van invoer door eigen productie als gevolg van industrialisatie. Het aandeel van Groot-Brittannië in de expanderende groep steeg tussen 1899 en 1913 van 17,7 naar 21,3%; een stijging die beduidend achterbleef bij die van de Verenigde Staten (23,4 v. 34,1%) en Duitsland (11,2 v. 28,5%). Tot de expanderende groep behoorden machineriën (inclusief motorvoertuigen) en ijzer en staal, tot de relatief constante groep chemicaliën, non-ferro metalen, non-metaliferro metalen en goederen die aan culturele en gemakkelijksheids-behoefden voldeden. In de categoriën waarin vanuit het oogpunt van de structurele ontwikkeling van de wereldhandel gunstige groeikansen voorhanden waren, was en bleef Engeland in vergelijking met haar belangrijkste concurrenten slecht vertegenwoordigd.

'The key to the situation clearly lies with iron and steel and machinery, the expanding groups', zo meent Saul.⁵⁰ Nadat deze bedrijfstakken gedurende de jaren '90 een belangrijk deel van hun positie in de internationale handel hadden verloren, wist Groot-Brittannië nadien, althans tot 1909, haar plaats in de ijzer- en staalhandel redelijk te handhaven. Wat toen volgde, was uitermate teleurstellend: het exportaandeel in de binnenlandse productie verminderde van 51 tot 45,4%, de importen verdubbelden, het aandeel in de wereldhandel daalde van 40 tot 33,8% en in 1912 en 1913 overtroffen de Duitse exporten voor het eerst de Britse.

Niet alleen in de verdeling naar goederensoorten maar ook in de verdeling naar afzonderlijke markten kwam de relatief ongunstige ontwikkeling van de Britse buitenlandse handel tot uiting. Zo nam Continentaal-Europa 56% van de wereld-importen van machineriën voor haar rekening, een markt waarnaar in 1913 78,5% van de Duitse, 44% van de Amerikaanse en slechts 40% van de Britse exporten zich richtten. Het was in dit verband van geringere beteke-

nis dat Engeland meer dan de helft van de afzetmarkt in haar koloniën voor zich wist te behouden, een markt die slechts 19% van de wereldmarkt omvatte.

De concurrentie van de industriële landen bleek uit het dalende aandeel van deze landen in de Britse export. Het duidelijkste deed zich dit voor in de betrekkingen met West- en Centraal-Europa en de Verenigde Staten die in 1870 tesamen een aandeel van 39% in de Britse export hadden tegenover 34% in 1890 en 29% in 1910. Daarentegen steeg het aandeel van het Britse Imperium van 26% tot 33% en 34% in de eerdergenoemde jaren.⁵¹ Dit was een duidelijke indicatie voor de relatieve daling van de Britse concurrentiepositie, want op de koloniale markten genoten Britse goederen institutionele voordelen. Door de langzamere groei van deze markten in vergelijking met West-Europa en de Verenigde Staten, het tijdelijk karakter van de voorsprong in de waardering van buiten-Europese gebieden als afzetmarkt én door de geringe stimulans die van deze gebieden uitging tot heroriëntering van de bedrijvigheid naar een modern productengamma kon de Britse economie aan deze geografische verschuiving van de afzet geen blijvende kracht onttelen.

In een periode waarin een groot aantal landen de productie van de traditionele Britse exportcategoriën ter hand nam, kon de export alleen dan een leidende sector blijven, wanneer men er in slaagde die goederen te produceren waarvoor in het binnenland bij uitstek gunstige voorwaarden aanwezig waren. Het antwoord van Groot-Brittannië op de vernauwende Europese en Noord-Amerikaanse markten bestond daarentegen uit het zoeken naar nieuwe exportmogelijkheden voor dezelfde goederen en uit de directe en indirecte stimulering van de uitvoer met behulp van kapitaalexport. De verhoging van het moderniseringstempo, de productie van nieuwe goederen en/of de ontdekking van nieuwe en goedkopere methoden om de bestaande goederen te produceren kregen weinig aandacht.⁵²

Saul roept in herinnering, dat de Royal Commission on the Depression of Trade and Industry (1886) de handelssituatie buiten Europa en de Verenigde Staten als weinig verontrustend beoordeelde; het handelsvolume was daar meer afhankelijk van oogsten en buitenlandse investeringen dan van internationale concurrentie. Zijns inziens bestudeerde de commissie een internationaal vraagstuk vanuit een zuiver nationaal standpunt en zij zag dan ook niet in dat het niet alleen essentieel was aan te tonen hoe Britse goederen in het buitenland vervangen werden door die van andere oorsprong, maar eveneens hoe snel de wereldhandel als geheel zich ontwikkelde en in welk opzicht de gezamenlijke invloed van deze factoren de structuur van de Britse handel zou be-

invloeden.⁵³ Want als de economische groei een voortdurende technische vooruitgang vergt en een reallocatie van hulpbronnen naar nieuwe producten, dan moesten langs traditionele lijnen groeiende exporten na verloop van tijd tot een verlaging van het groeipercentage leiden.⁵⁴

Met de zichtbare in- en uitvoer is de Britse handelsbalans nog niet compleet. In de loop van de negentiende eeuw manifesteerde zich een toenemend tekort bij de zichtbare in- en uitvoer, dat echter meer dan volledig werd gedekt door de onzichtbare in- en uitvoer. Bedroeg het tekort op de goederenbalans in 1870 £59,2 miljoen en in 1913 £133,9 miljoen, het overschot op de dienstenbalans bedroeg resp. £112,1 miljoen en £367,8 miljoen, zodat er ruimte was voor een aanzienlijke kapitaalexport. Groot-Brittannië was de belangrijkste internationale financier van de wereld.⁵⁵

Het Britse kapitaal leverde weliswaar een bijdrage aan de economische groei van de kapitaalimporterende landen, maar de noodzaak de gewenste industriële producten uit Groot-Brittannië te betrekken had met de uitbreiding van de industrialisatie over een groter aantal landen niet meer zo'n stringent karakter als tevoren. De voordelen die aan de Britse industrie uit hoofde van kapitaalexport toevielen, verminderden naar rato van de toeneming van het aandeel der bestellingen in derde-landen. De band tussen kapitaalexport en uitvoer van fabrikaten was het sterkst in relatie tot het Imperium, maar de investeringen in deze gebieden namen in 1914 slechts 47,3% van de Britse kapitaalexport voor hun rekening.⁵⁶

Hoewel de Britse uitvoer en kapitaalexport een samenhang vertoonden, is de aard van deze relatie gecompliceerd. Terwijl de veranderingen in het niveau van de buitenlandse investeringen en de zichtbare uitvoer, zowel opwaarts en neerwaarts, pari passu schijnen te hebben plaats gevonden, werden de beslissingen tot kapitaalverstrekking aan het buitenland en tot uitvoer van goederen zelden door dezelfde individuen genomen en was de kapitaalexport op geen enkele wijze direct verbonden met de aankoop van Britse goederen.⁵⁷ De aard van de Britse buitenlandse beleggingen als voornamelijk portfolio-investeringen bracht met zich mee, dat, toen Groot-Brittannië na 1870 niet langer een monopolie had in de productie van kapitaalgoederen, de opbrengsten van te Londen aangegane leningen gedeeltelijk zijn gebruikt voor de aanschaf van machines in Duitsland en/of de Verenigde Staten. Zo diende b.v. het grootste deel van de Britse investeringen in Canada ter financiering van importen uit de Verenigde Staten.⁵⁸

P.L. Cottrell acht meerdere factoren van invloed op de groei van de

Britse kapitaalexport na 1855.⁵⁹ De binnenlandse besparingen hoopten zich op als gevolg van de industrialisatie en de scheve inkomensverdeling bewerkstelligde een concentratie in een klein aantal handen. Vanaf de jaren '70 deed zich bovendien een daling voor in de binnenlandse investeringsmogelijkheden voor openbaar gemobiliseerde besparingen. Het spoorwegnet was gereedgekomen in de jaren '60 en de opbrengst op vrijwel risicoloze investeringen als 'consols' vertoonde een daling. Met enkele uitzonderingen deden de industriele bedrijven tot de jaren '90 geen beroep op de kapitaalmarkt. De stedenbouw vergde rond het midden van de jaren '70 en in het decennium '90 een aanzienlijk deel van de besparingen, maar de woningbouw werd langs particuliere weg gefinancierd. Daarenboven vertoonde de opbrengst van hypotheeklen een daling. Maar in het buitenland nam de behoefte aan kapitaal vanaf het midden van de jaren '50 toe door spoorwegaanleg en ter financiering van in verlegenheid geraakte regeringen. De spoorwegen vergden massale investeringen met een lange opbrengstperiode, waarvan de financiering veelal de capaciteit van de plaatselijke besparingen teboven ging. Vele regeringen waren zich dan ook bewust van de noodzaak tot kapitaalimport en moedigden die aan door garanties en andere lokmiddelen, waaronder de vrijstelling van plaatselijke belastingen.

In essentie vloeiende het kapitaal daarheen, waar verwacht werd dat het de hoogste opbrengst zou behalen, ook in het internationale vlak.⁶⁰ Toch is wel aangenomen dat de Britse kapitaalmarkt niet zo efficiënt functioneerde als op grond van deze uitgangsstelling mocht worden aangenomen. Aanleiding hiertoe vormde het aandeel der buitenlandse fondsen in het totale fondsenbezit van het Verenigd Koninkrijk; dit steeg tussen 1870 en 1913 van 37 tot 48%. In het midden van de negentiende eeuw had dit percentage nog 25 bedragen.⁶¹ De laat-Victoriaanse economie heeft blootgestaan aan de kritiek, dat teveel kapitaal afvloeiende naar het buitenland ten koste van de binnenlandse economische groei. De instituties van de Londense kapitaalmarkt zouden de emissie van grote buitenlandse leningen hebben bevorderd en zouden langs deze weg de Britse industrie de financiële middelen hebben onthouden die nodig waren voor nieuwe investeringsprojecten.

Zo meent J. Saville, dat ondanks de introductie van de beperkte aansprakelijkheid in de jaren '50 de ontwikkeling van een nieuw institutioneel kader voor binnenlandse industriële financieringen-op-lange-termijn bijzonder langzaam verliep.⁶² Toen de kapitaalbehoefte toenam, was de zelffinanciering niet langer voldoende, terwijl door de afwezigheid van krachtige financieringsinstellingen en van ondernemersgeest in het bankwezen de kloof tussen de

individuele kapitaaleigenaren en de kapitaalbehoeften van de industrie zich nog verbreedde. De eerste-klas financieringsinstituten richtten zich tijdens de tweede helft van de negentiende eeuw bijna uitsluitend op de vraag naar kapitaal buiten het Verenigd Koninkrijk.⁶³ Beleggers werden ervan verdacht een irrationele voorkeur te hebben voor de grote emissies van overheden en openbare nutsbedrijven in binnen- en buitenland.

M. Edelstein heeft een onderzoek ingesteld naar eventuele vooroordelen op de Londense kapitaalmarkt, die de toevloed van middelen naar binnenlandse beleggingen hebben beperkt. Een tweetal elementen bleek een rol te spelen, nl., dat grotere uitgiften relatief minder kostbaar waren en dat de fondsen een zekere omvang moesten hebben om een actieve markt te verkrijgen. Vóór 1890 voldeden de meeste industriële aandelen niet aan het criterium van een voldoende omvang, zodat de Londense beurs uit het oogpunt van kosten onaantrekkelijk was en er bestond voor deze fondsen vanwege de 'dunne' markt ook geen belangstelling van de zijde der beleggers.⁶⁴ De Britse beleggers vertoonden in de periode 1870-1889 een zwakke en onstabiele voorkeur voor buitenlandse emissies en in de jaren daarna tot 1914 een enigszins minder onstabiele voorkeur voor buitenlandse emissies onder voortzetting van de zeer zwakke voorkeur voor grote emissies.⁶⁵

Er was echter nog een andere factor die een rol speelde in de betekenis van de Londense kapitaalmarkt als plaats van emissie van buitenlandse fondsen. Volgens Cottrell bestond er weinig contact tussen de Londense emissiehuizen, die veelal van buitenlandse oorsprong waren, en de Britse industriëlen van de Midlands en het noorden.⁶⁶ De meeste 'merchant bankers' hadden een grotere kennis van de omstandigheden in het buitenland dan van die in het binnenland. Bovendien wordt bij de grote nadruk op de problemen rond de toegang tot de Londense kapitaalmarkt voorbijgegaan aan de wijze waarop de binnenlandse industrie zich de benodigde financieringsmiddelen verschafte. De representatieve industriële onderneming was familiebezit en verwierf de benodigde middelen door herinvestering van winsten, door bankleningen en handelskredieten. Er bestond een krachtige tegenstand tegen de verwerving van extern kapitaal, in het bijzonder indien dit gepaard ging met de uitgifte van gewone aandelen, want dit zou de controle van de familie over de onderneming doen verwateren.

Het Verenigd Koninkrijk als het veruit belangrijkste crediteurland nam tot 1900 driekwart van alle internationale kapitaalbewegingen voor haar

rekening. Nadien, toen ook de Verenigde Staten en het Europese vasteland tot belangrijke leners uitgroeiden, verminderde het aandeel in de nieuwe investeringen, maar desondanks beliepen de Britse vorderingen op het buitenland in 1913 toch nog 40% van het totaal.⁶⁷ De grote toeneming van de kapitaalexport hing samen met de samengestelde economische groei in Europa die voortdurend grotere aanvoeren van voedingsmiddelen en grondstoffen vereiste. Gedeeltelijk als gevolg van de toegenomen schaal waarop goederen op de wereldmarkt gebracht werden, gedeeltelijk met de bedoeling deze goederenbeweging mogelijk te maken, zette de trend naar goedkoper transport zich voort.⁶⁸ De schaal waarop en de snelheid waarmee dit proces verliep werden niet louter geconditioneerd door de technische ontwikkeling in het transport maar eveneens door de internationale mobiliteit van arbeid en kapitaal.

De Britse buitenlandse investeringen bedroegen tussen 1870 en 1914 per jaar gemiddeld 4% van het nationale inkomen en 40% van de bruto kapitaalvorming, in het laatste tiental jaren zelfs 7% van het nationale inkomen en 75 tot 80% van de kapitaalvorming. In tegenstelling tot de Verenigde Staten, waarvan de buitenlandse investeringen in 1913 voor driekwart uit directe investeringen bestonden,⁶⁹ namen in Groot-Brittannië de portfolio's een overheersende positie in.⁷⁰ Van de totale Britse overzeese investeringen droeg in 1913 85% een vastrentend karakter.⁷¹

Het inkomen uit het buitenland was na 1870 het krachtigste element in de onzichtbare invoer en bedroeg omstreeks 1895 43% van de export van binnenlandse productie. Meer dan 7% van het bruto nationaal product tegen marktprijzen vond in 1910-1914 haar oorsprong in het buitenland. Ondanks het feit dat het inkomen uit het buitenland na 1900 als gevolg van de groei en prijsstijging van de uitvoer iets van haar betekenis voor de betalingsbalans verloor, ging er door het grote aandeel van de vastrentende fondsen toch een cyclische stabiliteit van uit, die de wisselvalligheden in de exportontvangsten enigszins neutraliseerde.⁷² Indien aandelen relatief belangrijker waren geweest, zou van de totale verdiensten uit het buitenland een meer pro-cyclische werking zijn uitgegaan.

De nieuwe buitenlandse portfolio-investeringen van Groot-Brittannië vertoonden tussen 1865 en 1914 een dualistische tendentie naar concentratie en proliferatie.⁷³ Het laatste verschijnsel, waarin het bijna cosmopolitische karakter en de wijdverspreide betrokkenheid bij diverse ondernemingen en industriën tot uiting kwam, manifesteerde zich in het bijzonder tijdens de laatste vijf jaar voor de eerste wereldoorlog. Toen vond bijna een kwart van

de totale Britse kapitaalexport uit de jaren sinds 1865 plaats, waarvan meer dan de helft Noord- en Zuid-Amerika als bestemming had. Het overige werd vrijwel gelijkelijk gedeeld door Australië, Afrika, Azië en Europa; bijna 60% ging naar onafhankelijke landen en 40% naar het Imperium (vgl. staat 3).

Staat 3: Verdeling van de Britse buitenlandse investeringen,
1865-1914

Bron: M. Simon, 'The pattern of new British portfolio foreign investment, 1865-1914', A.R. Hall (red.), The export of capital from Britain 1870-1914 (Londen 1968), 23.

A: transport, openbare bedrijven en openbare werken.

B: landbouw en mijnbouw.

Er bestond niet alleen een grote geografische spreiding in de Britse kapitaalexport maar ook in de aard van de beleggingen. Particuliere ondernemingen namen bijna 55% op en koloniale en buitenlandse overheden - de laatste zowel nationaal, regionaal als lokaal - ontvingen 35%. Gemengde ondernemingen, zich onderscheidend door contractuele overeenkomsten met de publieke overheid aangaande rentegaranties op hun verplichtingen, waren

goed voor de overige 10%. Uit de verdeling naar economische sectoren blijkt duidelijk de betekenis van Brits kapitaal voor de opbouw van de infrastructuur der kapitaalimporterende landen: bijna 70% viel onder de categorie waartoe transport, openbare nutsbedrijven en andere openbare werken behoren. Tenminste 46% vond belegging in de transportsector en 41% in spoorwegmaatschappijen, steeds voor de periode 1865-1914. Ongeveer tweederde vloeyde naar de gematigde klimaatgebieden.

Een onderzoek ingesteld naar de determinanten van de Britse kapitaal-export, in het bijzonder die naar de Verenigde Staten, leidt tot de conclusie dat een relatieve schaarste aan binnen- en buitenlandse - andere dan Amerikaanse - portfolio activa met een hoge opbrengst en met middelmatige risico-karakteristieken tegenover een grote behoefte aan relatief riskante beleggingen de belangrijkste determinant schijnt te zijn geweest van de vraag naar Amerikaanse fondsen.⁷⁴ De in de loop der tijd dalende relatieve aantrekkelijkheid van belegging in de Verenigde Staten werd veroorzaakt door ontwikkelingen aan beide zijden van de Atlantische Oceaan. Aan de ene kant was er door de volwassenwording van de Amerikaanse kapitaalmarkten en het gereedkomen van het spoorwegnet een tendentie tot afnemende risico's op Amerikaanse beleggingen en wellicht ook tot daaraan aangepaste opbrengsten. Anderzijds trad een stijging op in het tempo van de Britse reële binnenlandse investeringen en leidde de vergrote schaal van de Britse industriën en commerciële bedrijven tot de uitbreiding van Britse binnenlandse activa met een opbrengst- en een risico-niveau vergelijkbaar met dat van Amerikaanse fondsen. Concluderend kan men stellen, dat de bijzondere positie die sommige buitenlandse fondsen op de Britse kapitaalmarkt innamen - zodat daarvoor een eigen markt bestond - voortvloeyde uit de hogere opbrengst-risico-verhouding van deze fondsen en niet uit het feit dat ze van buitenlandse oorsprong waren.

Een nadere beschouwing van de aard van de uit Duitsland en de Verenigde Staten geïmporteerde goederen leidt tot de conclusie dat een van de belangrijkste tekortkomingen in de Britse industrie lag in de onbekwaamheid of onwilligheid tot het inslaan van nieuwe paden en/of de verwerving van nieuwe bekwaamheden.⁷⁵ Ten aanzien van het vraagstuk of in deze situatie een protectionistische handelspolitiek uitkomst kon bieden, merkt Saul op dat de waarde van bescherming van 'infant industry' nauwelijks ontkend kan worden.⁷⁶ Dergelijke tarieven vormden ongetwijfeld een ondersteuning van de expansie en vooruitgang in jonge industriële naties, zoals Duitsland tijdens de jaren

'70 en '80. Maar de tarieven functioneerden daar onder andere omstandigheden dan in Engeland. In het laatstgenoemde land zouden zij tot doel gehad hebben om de technische vooruitgang van buitenlandse concurrenten te neutraliseren. Protectie voor een stagnerende industrie zou slechts tot consolidering van de stagnatie hebben geleid, terwijl zij in een dynamisch economisch klimaat kon bijdragen tot verdere groei en tot een voortdurende technische ontwikkeling. Saul onderstreept dat de invoering van tarieven wellicht de zeer noodzakelijke investeringen in nieuwe bedrijfstakken zou hebben bevorderd maar eveneens een verder uitstel van de reorganisatie van de oude bedrijfstakken. Tarieven konden leiden tot conservering van die delen van de industrie die beter teniet konden gaan.⁷⁷

Mede op grond van de overweging dat het patroon van de internationale betalingen - steunend op de handhaving van de vrijhandel in Groot-Brittannië - bij wederinvoering van protectie verstoringen zou ondergaan, acht Saul het verlies groter dan de winst. In het economisch leven lagen z.i. voldoende kansen opgesloten om elke industriële natie van markten te voorzien, mits men voldoende alert bleef om in de meeste bedrijfstakken gelijke voet te houden met de concurrentie en in enkele een voorsprong te bevechten. In de Britse economie waren spanningen eenvoudig onvermijdelijk omdat aanpassing onvermijdelijk was. Instelling van tarieven was onjuist aangezien die het continue karakter van het aanpassingsproces zouden hebben doorbroken.

Deze argumentatie laat het 'infant industry'-argument vrijwel onverlet. Bij de opbouw van een moderne industriële structuur zijn de nieuwkomers in het voordeel ten opzichte van bestaande industriële landen. In een industrieel onderontwikkelde of onvolledig ontwikkelde volkshuishouding bestaat namelijk een zekere spanning tussen aan de ene kant de economische realiteit en de obstakels voor de industrialisatie en aan de andere kant de grote belofte die inherent is aan industriële ontwikkeling.⁷⁸ Vormt dit op zichzelf al een uitdaging tot verandering, de moderne economische structuur ligt bovendien open en wordt uiteindelijk bepaald door het verschil in productiviteit tussen de meest-moderne en de traditionele bedrijfstakken.

Deze situatie verschilde in zoverre met die in Groot-Brittannië, dat daar na 1870 de industriële structuur goeddeels was ingevuld en nieuwe bedrijfstakken in concurrentie moesten treden met reeds hoog ontwikkelde bestaande om de beschikbaarheid van de benodigde productiefactoren. Het verschil in productiviteit tussen enerzijds nieuwe bedrijfstakken, zoals chemie en elektrische apparaten, en anderzijds de reeds hoog ontwikkelde bestaande

was in Groot-Brittannië aanzienlijk kleiner dan het productiviteitsverschil tussen de traditionele, pre-industriële bedrijvigheid en de moderne industrie in de opkomende industriestaten. Dit heeft de aanpassing van de industriële structuur aan de nieuwste ontwikkelingen ernstig bemoeilijkt. De relatieve starheid van de industriële structuur in ontwikkelde landen maakt een bijzondere aandacht voor en wellicht ondersteuning van nieuwe bedrijfstakken juist meer gewenst. De hieruit voortvloeiende maatschappelijke kosten moeten echter door de opbrengsten worden gedekt. Aangezien er vóór 1914 geen sprake was van een meer dan tijdelijke stagnatie - de Britse economie vertoonde groei, ook al was deze kleiner dan elders -, is het evenwicht tussen baten en kosten van aanpassing van de economische structuur waarschijnlijk niet ontstaan. Deze aanpassing werd pas na de eerste wereldoorlog urgent. Onder deze omstandigheden was het vrijwel onvermijdelijk dat andere landen een krachtige positie in de nieuwe bedrijfstakken opbouwden, waaruit zij later moeilijk te verdrijven zouden zijn.

De belangrijkste industriële rivalen van Groot-Brittannië hadden een min of meer protectionistisch stelsel, al heeft recent onderzoek aangetoond dat de toeneming van de Amerikaanse bescherming van de binnenlandse productie tussen 1879 en 1904 veel minder was dan werd aangenomen.⁷⁹ Naast de grotere ruimte tot invulling van de industriële structuur betekende dit een tweede nadeel voor de Britse economie bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijfstakken. Gelet op het voorafgaande bezat het 'infant industry'-argument geldigheid ten aanzien van de wenselijkheid van invoering van een zekere mate van protectie ten behoeve van bedoelde bedrijfstakken. Maar een plaats voor Groot-Brittannië in de wereldhandel van deze nieuwe producten, zoals het land die had ingenomen in de traditionele 'staple industries', was gezien de nieuwe internationale constellatie niet goed denkbaar.

De beoordeling van de juistheid niet over te gaan tot 'infant industry'-protectie dient mede afhankelijk te worden gesteld van het antwoord op de vraag of Britse bedrijven een redelijk aandeel hadden in de productie van en de handel in de voortbrengselen van de nieuwe bedrijfstakken. Dit laatste was echter geenszins het geval. Ten aanzien van de chemische sector hadden zij een achterstand op Duitsland - zeer in het bijzonder bij de productie van synthetische verfstoffen⁸⁰ - en een aanzienlijk deel van het kapitaal en ondernemerschap betrokken bij de vestiging van een aantal nieuwe industriën resulteerde uit directe Amerikaanse investeringen.⁸¹

Aan het inslaan van een meer protectionistische richting waren even-

wel - naast de genoemde - ook andere nadelen verbonden. In de eerste plaats bestond er een gereede kans op retorsie, waarvoor het land door het grote aandeel van de buitenlandse handel in de productie uitermate kwetsbaar was. Bovendien schuilde - zoals vermeld - in een protectionistische politiek van Groot-Brittannië het gevaar van verstoring van het patroon van de internationale betalingen. Dit multilaterale stelsel was voor de Britse economie van immense betekenis, want door aan andere industriële landen de mogelijkheid te laten hun voedsel en grondstoffen te verwerven zonder genoodzaakt te zijn daarvoor in ruil naar dezelfde landen fabrikaten te exporteren - die vonden namelijk ook afzet op de Britse markt -, voorkwam dit stelsel een verheviging van de concurrentie op de voor de Britse exporteurs zo belangrijke buitenlandse markten,⁸² althans tijdelijk zo moet men hieraan toevoegen. Saul meent dat, indien Groot-Brittannië tarieven had opgeworpen tegen de industriële importen en de koloniale preferentie had uitgebreid, dit zowel het industriële deel van Europa als de Verenigde Staten genoopt zou hebben tot het zoeken van nieuwe markten via uitbreiding van hun koloniën en invloedssferen en/of via de intensivering van de internationale concurrentie in fabrikaten.

2.3. DE INTERNE FACTOR VANAF OMSTREEKS 1870

De gemiddelde jaarlijkse groei van de binnenlandse productie van het Verenigd Koninkrijk bleef tussen 1870 en 1914 achter bij die van de Verenigde Staten, Duitsland, Canada en Zweden en overtrof in feite van de grote moderne economiën alleen de groei van Frankrijk en Italië. Stelt men de productie-groei per man-uur tegenover elkaar dan was het beeld nog ongunstiger, want Groot-Brittannië kwam daarbij alleen in vergelijking met Italië tot betere prestaties.⁸³

D.N. McCloskey heeft - evenals vele andere auteurs - aandacht besteed aan de opvatting, dat de Britse economie in het laat-Victoriaanse tijdperk niet in die mate groeide als men zou mogen verwachten. Het land zou in het vlak van de vooruitgang hebben gefaald: de productie groeide te langzaam vanwege een zich traag ontwikkelende vraag; er vloeyde te veel kapitaal af naar het buitenland door imperfect functionerende kapitaalmarkten en de productiviteit stagneerde door slecht ondernemerschap.⁸⁴

Uitgaande van de vooronderstelling dat het jaarlijks groeipercentage van de uitvoer tijdens de periode 1872-1907 hetzelfde was als dat van de

jaren 1854-1872 berekent McCloskey het hypothetisch groeipercentage van de brutoproductie op 3,71% per jaar. Dit is aanzienlijk meer dan de feitelijk gerealiseerde groei van 1,69% en ook meer dan de feitelijke groei van 2,98% uit de periode 1854-1872. Daaruit leidt hij af dat enerzijds de nadruk op de exportontwikkeling als verklaringsgrond voor de relatief trage economische groei gerechtvaardigd is en anderzijds, dat een verklaring uitsluitend op basis van de vraag onvoldoende is voor een periode waarin spanningen optraden aan de zijde van het aanbod. In dit verband concludeert hij, dat aanbodfactoren de enige belemmeringen vormden voor de groei van de Britse economie.

De argumentatie van McCloskey komt in het kort op het volgende neer.⁸⁵ Indien een weifelende exportvraag na 1872 de groei van de Britse economie belemmerde, dan zou de werkloosheid zijn toegenomen zodra de feitelijke productie door een onvoldoende totale vraag achterbleef bij de potentiële productie. De Victoriaanse economie kende echter volledige werkgelegenheid en de groei van de reële productie werd bepaald door de groei van de productiefactoren en niet door de totale vraag. McCloskey acht het aannemelijker te veronderstellen dat onder de Victoriaanse omstandigheden het aanbod zijn eigen vraag creëerde dan dat de vraag haar eigen aanbod zou hebben geschapen. Zijn argumentatie berust per saldo op de overtuiging dat een groeipercentage van 3,71% per jaar onbereikbaar was, want, indien het aanbod van productiefactoren inelastisch zou blijken en de productiviteitsontwikkeling exogeen gegeven, dan zou de feitelijke groei de grens der mogelijkheden aangeven.

Naar alle waarschijnlijkheid was het aanbod van arbeid aan het einde van de negentiende eeuw inderdaad niet voldoende elastisch ten opzichte van de exportvraag om hetzelfde groeipercentage als tijdens de voorafgaande periode te realiseren. De werkloosheid zou laag geweest zijn en het reservoir van onderbenutte arbeidskracht in de agrarische sector klein. Zelfs indien de emigratie achterwege was gebleven, zou de beroepsbevolking onvoldoende zijn geweest om de veronderstelde productieuitbreiding te realiseren.

Bij complementariteit van arbeid en kapitaal zou de trage groei van de beroepsbevolking de productiegroei hebben belemmerd, zo meent McCloskey.⁸⁶ Laat men deze veronderstelling vallen en voert men een nieuwe in, nl. dat de substitutie-elasticiteit tussen kapitaal en arbeid één was, dan zou de kapitaalgoederenvoorraad met 6,09% hebben moeten groeien om de gewenste macro-economische groei te bereiken, ofwel met omstreeks viermaal het feitelijke percentage. De hypothetische groei van de kapitaalgoederenvoorraad zou 42% van het inkomen als besparingen geveerd hebben, een onwaarschijnlijk groot

aandeel.

Door een reallocatie van productiefactoren zou de feitelijke groei van de binnenlandse productie hoger zijn uitgekomen, waarbij dan veelal wordt gedacht aan het derde deel van de besparingen dat naar het buitenland ging. McCloskey besteedt in dit verband aan een tweetal aspecten bijzondere aandacht, t.w. aan de stelling dat de investeerders niet verlicht handelden, m.a.w. geen volledig inzicht hadden in hun eigenbelang, en dat de kapitaalmarkten niet perfect functioneerden.⁸⁷

Over het eerste punt merkt hij op, dat de *déconfitures* op buitenlandse investeringen in de periode 1870-1913 geen belangrijke verliezen aan Brits kapitaal betekenden. Ten aanzien van de werking van de kapitaalmarkt knoopt hij aan bij de hierboven gememoreerde stelling dat de City goed toegerust was om Britse besparingen naar het buitenland te leiden, maar een onvoldoende bijdrage leverde aan de voorziening in de kapitaalbehoefte van de binnenlandse industrie. Van een duidelijke voorkeur voor buitenlandse beleggingen was zijns inziens geen sprake, hetgeen door het latere, hierboven aangehaalde onderzoek van Edelstein is bevestigd.⁸⁸ McCloskey vraagt bovendien aandacht voor de omstandigheid, dat in 1911-1913 de gemiddelde opbrengst op alle in het binnenland belegde kapitaal meer dan 10% bedroeg, waartegenover een gemiddelde opbrengst op buitenlandse beleggingen stond van minder dan 5%. Dit verschil meent hij voor een gedeelte en wellicht geheel aan het verschil tussen de opbrengst op ondernemerskapitaal in het binnenland en op belegging in buitenlandse obligaties te mogen toeschrijven, m.a.w. als een opbrengst op het aanvaarden van risico. Het geëxporteerde kapitaal vond inderdaad belegging in veilige obligaties tegenover het niet-geëxporteerde gedeelte hoofdzakelijk in aandelen.⁸⁹

Als in de laat-Victoriaanse economie geen reserve-leger van werklozen bestond, geen fonds van onvolledig gebruikte agrarische arbeid, geen overmatige consumptie of buitenlandse investeringen zonder winsten, dan moeten de onvoldoende resultaten van de Britse economie worden geweten aan de langzame groei van de productiviteit, zo stelt McCloskey.⁹⁰ Hij toont evenwel aan, dat er vóór 1900 een snelle groei van de reële productie plaats vond gevolgd door een scherpe vertraging na dit jaar, hetgeen het opmerkelijke beeld oplevert dat er sprake is van een voortgezette groei van de productiviteit gedurende de jaren '70, '80 en '90; de jaren waarvoor de opvatting bestond dat het land in technologisch opzicht een achterstand opliep ten opzichte van het buitenland.⁹¹

Het meten van technische ontwikkeling in het verleden is weliswaar met grote problemen verbonden, maar er bestaat op basis van de voorhanden gegevens geen aanleiding tot de veronderstelling dat de Britse productiviteitsontwikkeling achterbleef bij die van de Verenigde Staten. Voor beide landen lag deze in de orde van grootte van 1 à 1,5% per jaar. De foutenmarge bij deze meting is echter zo groot dat men er volgens McCloskey toe zal moeten overgaan de ontwikkeling internationaal per bedrijfstak te onderzoeken. Op basis van de huidige gegevens is er geen sprake van een stagnerende economie, integendeel, van een die groeide naar de mate van beschikbare productiefactoren en de effectieve exploitatie van de beschikbare technologie.⁹²

Voorafgaande aan het werk van McCloskey hebben E.H. Phelps Brown en S.J. Handfield-Jones aangevoerd, dat tussen 1890 en 1900 een vertraging in de groei van het reële inkomen optrad. Deze werd veroorzaakt door een terugval in de productiviteitsontwikkeling, die op zijn beurt een gevolg was van de uitputting van de technieken van stoom en staal. In de jaren '90 begon een interval tussen de snelle productiviteitsontwikkeling die dáárvan afkomstig was én die welke voornamelijk na de eerste wereldoorlog voortvloeide uit de brede toepassing van de nieuwe technieken van electra, ontploffingsmotor en industriële chemie.⁹³ In tegenstelling hiermee staat de opvatting van D.J. Coppock en J.R. Meyer, die de nadruk leggen op de vermindering van de exportgroei.⁹⁴

Kindleberger legt de causale relatie van de ontwikkeling van de binnenlandse economie naar de uitvoer, van welke opvatting Aldcroft eveneens een aanhanger is.⁹⁵ Hij voert daarvoor een drietal argumenten aan, t.w.

1. dat de lagere productiviteit in de Britse industrie in vergelijking met andere landen zou resulteren in relatief hoge prijzen met als gevolg een geringe concurrentiekracht van de Britse uitvoer en een toenemende concurrentie van buitenlandse goederen op de Britse markt, hetgeen hij m.n. waarneemt voor ijzer en staal tussen 1883 en 1910;
2. een tendentie naar te sterke beklemtoning van de fundamentele producten rails en textiel in de structuur van de industrie - waarnaar de vraag na verloop van tijd noodzakelijk daalde - én een gering aanpassingsvermogen tot productie van nieuwe goederen waarvoor een expansieve markt bestond;
3. en tenslotte, een weinig adequate verkooptechniek waardoor exportorders aan het buitenland verloren gingen.

De investeringen in de Britse industrie waren volgens Aldcroft niet overdreven laag, maar er vond een verkeerde allocatie plaats, waarbij de

oude bedrijfstakken een te grote nadruk kregen. Als andere mogelijkheid opert hij dat de vervangingsinvesteringen onvoldoende waren of van een te traditioneel type.⁹⁶

McCloskey heeft echter voor de export belangrijke bedrijfstakken kolenmijnbouw en staalproductie aangetoond, dat de verschillen tussen de Verenigde Staten en Groot-Brittannië met betrekking tot de gebruikte techniek voortvloeiden uit verschillen in de kwantiteit en kwaliteit van de gebruikte productiefactoren en dat het traditionele contrast tussen de creativiteit van de bedrijfsleiding in de Verenigde Staten en de lethargie in Groot-Brittannië aan ernstige kritiek bloot staat.⁹⁷ Aldcroft - als aanhanger van de opvatting dat de dalende kwaliteit van het Britse ondernemerschap een medebepalende factor was in de relatieve achteruitgang van de Britse economie - acht het waarschijnlijk dat de lethargie van de ondernemers vóór 1900 meer evident aanwezig was dan daarna.⁹⁸ Rond de eeuwwisseling had de buitenlandse concurrentie de belangstelling van industriëlen opgewekt, waarna ongeveer gedurende het tiental jaren voorafgaande aan de wereldoorlog pogingen werden gedaan het verloren terrein te herwinnen.

Deze opvatting van Aldcroft is geheel in overeenstemming met de eerder aangehaalde gegevens van Saul, waaruit een tendentie te bespeuren viel naar een grotere nadruk op de export van goederen die tot de expanderende groep in de wereldhandel behoorden, al moet hierbij worden aangetekend dat deze verschuiving toch minder saillant was dan voor Duitsland en de Verenigde Staten. Daarnaast heeft P. Temin aangetoond, dat de achteruitgang in het Britse aandeel in de wereldproductie en wereldhandel van staal tijdens het laatste deel van de negentiende eeuw het natuurlijk resultaat was van twee ontwikkelingen die niet in verband stonden met imperfecties of irrationaliteiten in de Britse industrie, t.w.

1. de snelle groei van de vraag naar staal op de Duitse en Amerikaanse markt, waarvan de Britse staalindustrie was afgesloten door protectionistische tarieven, en
2. het bij benadering gelijkworden van de kosten van hulpbronnen in de drie belangrijkste staalproducerende landen als gevolg van de exploitatie van eerder onbekende of onbruikbare ijzerertsvoorraden.⁹⁹

Naast Temin concludeert ook McCloskey, dat het zeer twijfelachtig is dat het concept van een falen van de ondernemingsleiding een bijdrage kan leveren tot beter begrip van de geschiedenis van de Britse ijzer- en staalindustrie.¹⁰⁰

De discussie rond de betekenis van de ondernemer in de Britse economie

tussen 1870 en 1914 behoort tot de interessantste delen van het economisch-historisch onderzoek van de laatste decennia. Aldcroft biedt een breed overzicht van de verwijten aan het adres der Britse ondernemers, nl. dat zij onvoldoende overgingen tot het gebruik van de beste beschikbare productietechniek, dat zij de groeiende betekenis van de wetenschap onderschatten, weinig investeerden in laboratoria en technisch personeel voor onderzoeksdoeleinden of voor effectieve exploitatie van de resultaten van buitenlands onderzoek, dat zij teveel investeerden in de oude en te weinig in nieuwe industriën zoals chemie, automobielen en elektrische apparaten, dat zij zich in het bijzonder in het buitenland als slechte verkopers ontpopten en dat zij onvoldoende agressief waren bij de vorming van kartels met als doel monopolistische winsten te behalen.¹⁰¹

Aldcroft behoort tot de auteurs die de these steunden, dat 'Britain's relatively poor performance can be attributed largely to the failure of the British entrepreneur to respond to the challenge of changed conditions'.¹⁰² Op basis van voortgezet onderzoek naar de geschiedenis van individuele ondernemingen en bedrijfstakken komt hij in een latere studie tot de meer genuanceerde conclusie, dat 'any sweeping generalizations regarding the experiences and performances of British industry in this period are bound to be somewhat misleading since the impact of foreign competition and the subsequent reactions to it varied considerably from one branch of industry to another'.¹⁰³

De nadelen waarvoor de Britse industrie zich geplaatst zag als gevolg van de vroege industriële start zijn volgens E.M. Sigsworth in de literatuur terdege aan de orde gesteld. De problemen vloeiden enerzijds voort uit een industriële kapitaalgoederenvoorraad met een in toenemende mate achterhaalde technologie, anderzijds uit de verbondenheid van kapitaalgoederen. Ondanks uiteenlopende opvattingen over de relevantie van de vroege start voor de verdere economische ontwikkeling is naar zijn mening aan één aspect onvoldoende aandacht besteed. Dit betreft de snelle groei van de tertiaire sector, die een drainage van hulpbronnen, ondernemerscapaciteit, arbeid en kapitaal bewerkstelligde. Deze factoren zouden anders voor de industrie beschikbaar zijn gebleven.¹⁰⁴

Het optimisme van Sigsworth ten aanzien van het economisch-historisch onderzoek wordt door McCloskey en Sandberg niet gedeeld; zij zien de gebruikte methoden als weinig adequaat.¹⁰⁵ Steeds worden dezelfde prestatiemaatstaven toegepast, zoals de productie-omvang van een industrie of de snelheid waarmee een van belang geachte vernieuwing in het productieproces werd inge-

voerd. Beide auteurs zien deze maatstaven als inadequaaf op grond van theoretische overwegingen, waarbij zij voor de productie wijzen op de verwarring tussen vraag en aanbod en voor de indicatieve vernieuwingen op de veronachtzaming van de verschillen in het voordeel dat in de onderscheiden landen met bedoelde vernieuwingen behaald kon worden. Om de prestaties van de Britse en de buitenlandse ondernemers te kunnen meten is volgens hen een maatstaf nodig, waarbij twee vragen aan de orde komen die een kwantitatieve benadering vergen: namelijk, op basis van de vooronderstelling dat de Britse ondernemers faalden, waren die fouten belangrijk voor de Britse economie als geheel? En een tweede vraag: zijn er inderdaad fouten gemaakt, hetgeen impliceert of Britse ondernemers beter gehandeld zouden hebben door Amerikaanse en Duitse ondernemingsgewoonten aan te nemen?¹⁰⁶

Alles tesamen genomen is het kwantitatieve onderzoek schadelijk geweest voor de hypothese van de falende ondernemers; bij herhaling hebben onderzoekers het vermoeden van gemiste kansen moeten verwerpen. Het enige geval van bewezen falen betrof de langzame vervanging van het Leblanc-sodaproces door het Solvay-proces in de chemische industrie, waarvoor een verklaring gevonden kan worden in het hecht georganiseerde kartel dat zich na 1890 door de aanzienlijke moeilijkheden tot markttoetreding wist te handhaven.¹⁰⁷ Maar, zo concluderen McCloskey en Sandberg, in een concurrerende omgeving zouden irrationaliteiten bij de productie in een korte periode weggewerkt worden door de expansie van beter geleide ondernemingen. Huns inziens bestaat er weinig twijfel over het feit dat de Britse economie als geheel concurrerend was.¹⁰⁸

De mogelijkheid dat de Britse ondernemers faalden, d.i. minder dan hun buitenlandse concurrenten gebruik maakten van de beste beschikbare productietechniek, is daarmee niet geheel uitgesloten. In de literatuur is weinig aandacht besteed aan de aard van de ontwikkelingen na 1870 als verklarende factor voor een mogelijk falen van Britse ondernemers. Als koplopers in het industrialisatieproces was Groot-Brittannië niet gewend aan een krachtige buitenlandse concurrentie. Voorzover de afzetmarkten zich gunstig ontwikkelden, en daarvan mag men voor de periode voorafgaande aan 1870 op grond van de hechte industriële positie van Groot-Brittannië en de dalende productiekosten als gevolg van technische vooruitgang overtuigd zijn, kan men spreken van een 'sellers' market'. Na 1870 ontstond voor Groot-Brittannië een nieuwe situatie aangezien met de opkomst van andere landen voor een belangrijk aantal goederen de markt zich als een 'buyers' market' ging manifesteren.

Daarentegen waren de buitenlandse ondernemers zich terdege bewust van

de noodzaak te moeten concurreren met de Britten, waardoor het besef de modernste productietechniek te moeten exploiteren wellicht sterker aanwezig was. Het mag niet worden uitgesloten dat Britse ondernemers reageerden, d.i. met vertraging handelden, op de toenemende buitenlandse concurrentie en haar implicaties. Dat in een aantal bedrijfstakken of bedrijven niet adequaat gereageerd werd op de buitenlandse uitdaging, met een te grote vertraging of niet op de juiste wijze, is, rekening houdend met de specifieke omstandigheden van elke gekozen waarnemingseenheid en met de concurrentie op basis van gelijkwaardigheid als nieuw element in de internationale constellatie, zeker niet uitgesloten. De Britse economie had tijd nodig om zich aan de snel veranderende internationale situatie te kunnen aanpassen. Voorzover Britse ondernemers faalden, kwam dit tot uiting in een onnodig verlies van markten en in een verouderd, d.i. niet aan de tijdsomstandigheden aangepast productieapparaat en in een onvoldoende ontwikkeling van nieuwe bedrijfstakken. Het eventuele falen van buitenlandse ondernemers is evenwel veel moeilijker naspeurbaar. Dit zou nl. een onderzoek vergen naar de afwezigheid van een stuk productiecapaciteit daar, waar economische voortbrenging mogelijk was. De succesvolle buitenlandse ondernemingen waren per definitie aangepast aan de nieuwe situatie aangezien zij daarin waren opgekomen. De productiecapaciteit van Groot-Brittannië bevatte daarentegen ook ondernemingen die in een andere situatie succesvol waren geweest, waardoor aanpassing veelal vereist en telooorgang soms onvermijdelijk was; dit gold zowel voor producten en productieprocessen als voor afzetmarkten.

Toch kan men - in navolging van E.M. Sigsworth - stellen, dat het succes van ondernemers of ondernemingen afhankelijk is van de capaciteit om op veranderingen te anticiperen. Deze auteur maakt een onderscheid tussen de toekomstige lange-termijnontwikkeling met relevantie voor de activiteiten van de ondernemer en de meer directe effecten van korte-termijnfluctuaties in het economisch leven. Hij vraagt zich af, of de Britse ondernemers b.v. in 1875 en 1884 niet verontschuldigd mogen worden voor het feit dat zij meer aandacht hadden voor de schadelijke effecten van de korte-termijnacyclus en de lange-termijnontwikkeling uit het oog verloren. Naarmate de tijd vorderde kan men echter minder gewicht aan deze factor toekennen, zo stelt hij, en mag men meer en meer verwachten dat de alerte ondernemer de trendmatige ontwikkeling zou onderkennen en dienovereenkomstig zou handelen.¹⁰⁹

Ook Sigsworth stelt uiteindelijk het hele concept van de Britse ondernemer in de periode 1870-1914 ter discussie; hij vraagt zich af of het zinvol

is verder te gaan met generaliseren over de karakteristieken van 'de' Britse ondernemer. De kwaliteit van het ondernemerschap liep niet uitsluitend uiteen tussen bedrijfstakken, oude zowel als nieuwe, dergelijke verschillen kwamen ook voor binnen afzonderlijke delen van bedrijfstakken en tussen bedrijven onderling binnen een sector.¹¹⁰ "And if the diversity of experience appears even stronger than has hitherto been conceded, can we continue to accept generalised explanations about characteristics which, in so far as they amounted to 'shortcomings' or even 'failure' were so variously distributed?"

Daarentegen houdt Richardson vast aan een internationale vergelijking, maar wijst daarnaast op het belang van het institutionele milieu. Dit verschilt van land tot land en dus ook de mate waarin een hogere graad van technische vooruitgang of een vrijere ontplooiing van het ondernemersinitiatief wordt bereikt. Ondernemers die in een ongunstig economisch klimaat werken kunnen niet tot dezelfde prestaties komen als degenen, die in een veel gunstiger klimaat werken. Dit betekent echter nog niet, dat zij minder bekwaam zijn.¹¹¹ Bovendien, als vernieuwingen niet leiden tot een verlaging van de gemiddelde kosten per eenheidproduct, zou het voor een ondernemer irrationeel zijn deze vernieuwingen door te voeren, zelfs indien daaruit een hogere toekomstige groei van de economie zou resulteren. Men kan van de individuele ondernemer namelijk niet verwachten dat hij rekening houdt met externe voordelen, zo meent hij. De netto sociale opbrengsten van investeringen in vernieuwingen kunnen groter zijn dan de particuliere met als gevolg, dat in een kapitalistische maatschappij de mate van vernieuwing lager is dan het sociale optimum.

Gelet op de bloei van de Britse industrie in het algemeen diende zich de noodzaak tot verandering - ondanks de structureel en relatief verzwakende positie - voor de individuele ondernemer vóór 1914 nog niet aan, althans niet in klemmende mate. De vraag of het sociale optimum van vernieuwing desondanks is bereikt, laat zich veel moeilijker beantwoorden. Het historisch perspectief biedt hier geen uitkomst, want het gegeven dat dit optimum in de jaren '20 overschreden bleek, laat onbeantwoord of dit een gevolg was van de oorlog of dat het optimum op enig tijdstip daarvoor al was bereikt.

Zeer waarschijnlijk is het laatste echter niet. Het feit dat andere landen sneller groeiden kan hier niet als een voldoende bewijs gelden, net zo min als de constatering van een bevredigende economische groei het tegendeel bewijst. Verder kwantitatief onderzoek is gewenst, waarbij een schatting om-

trent de effecten van een snellere vernieuwing, d.i. kosten versus opbrengsten, op een macro-economische schaal zullen moeten worden doorberekend.

Naast zoveel toch betrekkelijk pessimistische geluiden aangaande de laat-Victoriaanse en Edwardiaanse economie laat Ch. Wilson een optimistischer geluid horen, waarbij hij zich concentreert op de binnenlandse economische ontwikkeling. Hij stelt, dat men bij een vergelijking van Groot-Brittannië met het buitenland maatschappijen in verschillende stadia van sociaal-economische ontwikkeling tegenover elkaar plaatst, maar dat die toch niet zo totaal ongelijk waren dat men niet iets kan zeggen in het voordeel van de toenemend evenwichtige en gediversificeerde Britse economie.¹¹² Hij wijst in dit verband op de grote sociale vooruitgang in dit tijdvak. Wilson haalt met instemming de opvatting van G.M. Young aan dat sociale verandering de laat-Victoriaanse economie omvormde en dat de voorsprong van de grote industriën verkleinde en ter compensatie kapitaal, arbeid en intellect toevloede aan de lichte industrie, de distributie en verkoopactiviteit.¹¹³ Wilson doet een poging de aandacht weg te trekken van de ontwikkelingen in het internationale vlak en te richten op de 'revolution of the domestic economy (for it was nothing less)', hoewel de lichte consumptie-goederenindustrie en de distributiesector 'are not the most obvious stuff from which to fashion either weighty economic theory or even significant history'.¹¹⁴ Het was in de jaren van de 'great depression' dat de detailhandel een snelle ontwikkeling doormaakte vergelijkbaar met de industriële revolutie.

De groei van de economie in de breedte berustte op een vraag die door een combinatie van factoren een fundamentele verandering onderging, t.w. een sneller groeiende bevolking en toenemende reële lonen. Het laatste ziet hij gedeeltelijk veroorzaakt door een sterker toenemende welvaart en wellicht ook door de betere organisatie van de arbeiders. Deze stelde hun in staat hun aandeel in het nationale inkomen te vergroten. De reële lonen konden echter bovenal toenemen omdat de Britse buitenlandse investeringen overvloedig vrucht droegen in dalende prijzen voor grondstoffen en voedingsmiddelen. Deze prijsdaling was een hoofdbron van de nieuwe massale koopkracht van de Britse arbeiders, hetgeen leidde tot nieuwe soorten ondernemingen en investeringen.¹¹⁵

Door een tweetal vooroordelen heeft de bestudering van deze nieuwe groeikernen volgens Wilson minder aandacht gekregen dan hun toekwam, nl. door de grote belangstelling van economen voor spectaculaire technologische vernieuwingen én voor omvangrijke investeringen als onontbeerlijke voorwaarde

voor economische groei. Bovendien zouden bepaalde sleutelindustriën normalerwijze het tempo van de industriële expansie van andere bedrijfstakken bepalen. Maar de meeste bedrijfstakken groeiden door marginale bewerkingen van gevestigde technologieën met een scherp oog voor de mogelijkheden op de afzetmarkt. De welvaartsontwikkeling in de basis- en consumptiegoederenindustriën behoefde geenszins parallel te verlopen.

Wilson ziet een duidelijk, maar niet geheel volkomen contrast tussen de nieuwe industrie en de oude. Dit contrast wordt deels verklaard door de fysieke en interne problemen van verouderende bedrijfstakken, maar ook door de veranderende context van sociale attitudes in Engeland tussen het begin en de latere jaren van de negentiende eeuw. Het vooruitgangsgeloof, het geloof in het menselijke meesterschap over de natuur door de machine, was toegenomen én getaand met het hoogtepunt rond het midden van de eeuw en de wereldtentoonstelling in Christal Palace.¹¹⁶ De nieuwe stedelijke en geïndustrialiseerde maatschappij ontwikkelde zich op een gedifferentieerde wijze naar een nieuwe economie. 'It was in large measure the economy men wanted, an economy that supplied their needs abundantly and on the whole efficiently'.¹¹⁷

Nadat de Britse economie omstreeks 1850 de fase van economische volwassenheid had bereikt, gedefinieerd als de periode waarin een maatschappij het spectrum van de moderne technologie effectief heeft toegepast op de grote meerderheid van haar hulpbronnen,¹¹⁸ ontwikkelde zij zich in de jaren 1870-1914 in de richting van een hoge massa-consumptie zonder dit stadium binnen te treden. Aangezien het consumptieniveau afhankelijk is van het nationaal inkomen én van de verdeling daarvan verdient naast de economische groei de ontwikkeling van de lonen een nadere beschouwing.

De arbeidsinkomensquote steeg, zij het niet monotoon, van 1872=100 tot 112,8 in 1892 en 1893, gevolgd door een trendmatige daling tot 107 à 108 tussen 1907 en 1911.¹¹⁹ De stijging vloeyde voort uit de ontwikkeling van de arbeidsproductiviteit, de structurele toeneming van de vraag naar arbeid en, samenhangend met de laatstgenoemde factor, de verlaging van het gemiddelde werkloosheidspercentage per decennium.¹²⁰ Tussen 1870 en 1913 steeg de index van de gemiddelde wekelijkse looninkomsten van 66 tot 100, waartegenover de index der detailhandelsprijzen een daling te zien gaf van 108 in 1870 tot 100 in 1913.¹²¹

In de literatuur hebben de ontwikkeling van de Britse economie met betrekking tot de moderniteit van het productieapparaat, de positie in de internationale handel en in het kapitaalverkeer, de economische kracht en het

weerstandsvermogen in vergelijking met Duitsland en de Verenigde Staten de meeste aandacht gekregen. Maar uit de hier aangehaalde gegevens blijkt dat het grootste deel van de bevolking uiteindelijk de vruchten ging plukken van de vroege industrialisatie. De vaak deplorabele toestand van de arbeiders tijdens de periode voorafgaande aan 1870 en de bredere verdeling van de voordelen van industrialisatie in de periode daarna dienen bij een interpretatie van de Britse economische ontwikkeling nadrukkelijk in de beschouwingen te worden betrokken. Vanuit het oogpunt van de brede massa der bevolking was, voorzover ruimte blijft te spreken van een falen van de Britse economie, het Edwardiaanse tijdperk aanzienlijk ongunstiger dan het laat-Victoriaanse, want in deze jaren kwam aan de trendmatige reële stijging van de gemiddelde wekelijkse looninkomsten een plotseling einde.¹²²

2.4. CONCLUSIES

Met de wisseling van optiek verandert de beoordeling der Britse economie tussen 1870 en 1914. Naast positieve zijn een aantal negatieve zaken te memoreren, waarvan de onderlinge afweging het totale beeld uiteindelijk bepalen. Men zou in elk geval als vaststaand mogen aannemen, dat Groot-Brittannië op sommige punten op de overigens evoluerende grenzen van haar economische expansie stuitte. Deze rigiditeiten waren van interne en van externe aard; deze te overwinnen vergde een heroriëntering van het economisch leven.

Op bepaalde punten, zoals de opkomst van een buitenlandse industriële concurrentie en de verstarring van het investeringspatroon, waren de opdoemende beperkingen bij handhaving van het economisch systeem vrijwel onoverkoombaar. Was de Britse industriële revolutie voor andere landen een exogeen gegeven geweest waaraan zij zich op enigerlei wijze dienden aan te passen, zo vormde de opkomst van de nieuwe industriestaten voor Groot-Brittannië een soortgelijk feit. Op grond van natuurlijke en nog later te behandelen institutionele factoren kwamen aan deze landen een productengamma én een patroon van afzetmarkten toe, die de groei van de Britse economie belemmerden. Terreinverlies was onvermijdelijk in een situatie waarin de industriële voor-sprong meer op een eerdere start dan op een fundamenteel krachtsverschil kwam te berusten.

Een enge tijdshorizon en beperkte mogelijkheden tot manipulatie van het marktgebeuren behoorden gedurende de negentiende eeuw tot de kenmerken van de Britse ondernemer. Daarnaast vervulde de overheid een functie als bege-

leider en niet als leider van het economisch proces. Behoorde het particuliere initiatief onder vrije concurrentie tot omstreeks 1870 tot de deugden van de Britse economie voorzover dit de groei betrof, de structureel overheersende positie van de vraag ten opzichte van het aanbod van industriële producten bood de individuele ondernemer een voldoende garantie voor succes.

Daartegenover gaven na omstreeks 1870 nieuwe instituties, zoals de overheid als leidinggevende factor in het economisch leven en de vorming van kartels en trusts met een langere tijdshorizon en een grotere greep op het marktgebeuren, de nieuwe industriestaten een voorsprong in het vlak van de verdere ontwikkeling van het kapitalistische stelsel. De in het buitenland vaak fundamenteel andere aanpak van het vraagstuk van de groei van de onderneming en van de volkshuishouding als geheel heeft er waarschijnlijk toe geleid, dat de Britse economie meer en sneller terrein heeft moeten prijsgeven dan op grond van de relatieve daling van het geëxploiteerde economisch potentieel verwacht mocht worden.

Hoewel de laat-Victoriaanse en Edwardiaanse Britten zich terdege bewust waren van de relatieve daling van hun economisch gewicht in de wereldhuishouding, verhinderde een enge tijdshorizon hun om tot een andere benadering der economische vraagstukken te geraken. Wij moeten dan ook naast de veranderde tijdsomstandigheden rekening houden met een starheid in het vlak van de mentaliteitsontwikkeling. Aangezien de analyse hiervan buiten het kader van de onderhavige studie valt, zal deze onbesproken blijven. Vooropgesteld zij echter, dat de opkomst en bloei van de Britse volkshuishouding vielen binnen de periode van een zich ontwikkelend en haar hoogtepunt bereikend liberalisme. Men zou dan ook op goede gronden mogen aannemen, dat er met het samenvallen in de tijd een causaal verband heeft bestaan tussen de eerste verschijning van kartels en trusts als voorboden van het monopoliekapitalisme en de relatieve achteruitgang van de Britse volkshuishouding. Daarmee blijft overigens de veel algemenere vraag, of een economische entiteit het belangrijkste deel van haar opkomst, hoogtepunt en eerste tekenen van achteruitgang steeds binnen één evoluerend kader van sociaal-economische en culturele instituties beleeft en dat de snelle opkomst van nieuwe instituties aan de voorafgaande bloei een einde bezorgt, vooralsnog onbeantwoord.

Eén punt is in het voorafgaande echter buiten de beschouwing gebleven, t.w. de relatie tussen enerzijds de wetenschap en technologie en anderzijds de economische ontwikkeling. Frankrijk en Engeland vormden aan het eind van de achttiende eeuw de grootmachten van Europa, die bij een vergelijking van

o.a. de marktomvang, de moderniteit van het economisch leven en de natuurlijke hulpbronnen een vrijwel gelijke kans maakten op een verdere economische ontwikkeling in een industriële revolutie. Toch vond de laatste wel in Engeland plaats en niet in Frankrijk, althans niet op een zo omvangrijke schaal of in een vergelijkbaar tempo. Eén van de oorzaken die hiervoor zijn aan te voeren was gelegen in de verschillende accenten met betrekking tot wetenschap en technologie. Lag in Frankrijk het zwaartepunt meer in het wetenschappelijk vlak, in Engeland lag dit meer bij de technologie die de drijvende kracht achter de economische groei zou blijken te zijn.

De tijdens de industriële revolutie tot stand gekomen relatie tussen technologie en economische groei is in Engeland nadien gecontinueerd. In de tweede helft van de negentiende eeuw, en meer en meer tegen het einde daarvan, is Duitsland erin geslaagd op dit terrein tot een fundamentele vernieuwing te komen. Men is er daar namelijk in geslaagd een band tussen wetenschap, technologie en bedrijfsleven tot stand te brengen die met name vrucht droeg in de nieuwe bedrijfstakken.

Aldus ligt de conclusie voor de hand, dat de opkomst van Duitsland als een autonoom gegeven is versterkt door de vernieuwingen die men daar in het economisch functioneren wist aan te brengen. Vernieuwingen van ingrijpende aard laten zich nu eenmaal gemakkelijker realiseren binnen een volkshuishouding-in-opkomst, vormen daar bovendien een belangrijke kracht tot de ontwikkeling, dan in een samenleving waar de bestaande structuren tot in het zeer recente verleden een succesformule hebben gevormd met betrekking tot haar economische expansie. Als conservatisme een begrijpelijke houding is voor degenen die zich tot de succesvollen kunnen rekenen, dan bestond er voor het Britse bedrijfsleven na 1870 - terugblikkend op de verworvenheden van de laatste honderd jaar - aanleiding zich conservatief op te stellen. Voor hetgeen komen zou, zelfs in redelijkheid verwacht mocht worden, zou deze houding niet adequaat blijken. Het sociaal-culturele klimaat en het economische leven zijn uiteindelijk via wederkerige relaties met elkaar verbonden, ook in Engeland.

3. DE NEDERLANDSE ECONOMIE IN DE NEGENTIENDE EEUW

3.1. HET VRAAGSTUK VAN DE ECONOMISCHE GROEI

De kwantitatieve gegevens over de economische groei van Nederland tussen 1870 en 1910 berusten op schattingen die naar gelang de gekozen berekeningsmethode min of meer betrouwbaar zijn en uiteenlopen van 96% bij J.B.D. Derksen tot maximaal 138% bij J. Teijl.¹ De beide recente berekeningen van Teijl, met behulp van de productiefunctie-methode (pf-methode) en de belastingquote-methode (bq-methode) uitgevoerd, laten een gering verschil met betrekking tot de groei van het nationaal product tegen factorkosten zien, t.w. 128% tegenover 138%, terwijl deze vergeleken met eerdere schattingen hoog uitvallen.²

Hoewel er tussen onderzoekers weinig overeenstemming bestaat over de oorzaken van de trage economische ontwikkeling in Nederland gedurende de negentiende eeuw,³ wordt over het algemeen aangenomen dat de Nederlandse industrialisatie relatief laat op gang kwam en een geleidelijk verlopend proces was. Joh. de Vries, zich baserend op de berekeningen van Derksen en H.C. Bos en op de eerste schatting van Teijl, plaatst de groei van de Nederlandse volkshuishouding op een ranglijst waarop deze, ná de hogere percentages van de erkende snelle groeiers als Japan, Noord-Amerika en N.W.-Europa in het algemeen, voorkomt in de groep van Z.O.-Europa, het Verre Oosten, Rusland en Latijns-Amerika.⁴ Hij toont daarmee de plausibiliteit van de gemaakte schattingen aan. De latere berekeningen van Teijl brengen geen wezenlijke verandering in dit beeld (staat 4).

De door Teijl gebruikte pf-methode ter berekening van de waarde van het netto binnenlandse product in geldeenheden van constante koopkracht kan als volgt worden samengevat.⁵ De Cobb-Douglas productiefunctie geeft een verband weer tussen enerzijds de netto waarde van het binnenlands product en anderzijds de waarde van de kapitaalgoederenvoorraad en de omvang van de beroepsbevolking, waarbij de waardebedragen zijn uitgedrukt in eenheden van constante koopkracht. De beschikbare gegevens omtrent de omvang van de beroepsbevolking in Nederland corrigeert Teijl met behulp van fragmentarische gege-

vens over arbeidsduur en werkeloosheid. De gegevens over de omvang van de kapitaalgoederenvoorraad⁶ lenen zich echter niet voor gebruik in de Cobb-Douglas productiefunctie.

Om dit probleem op te lossen vervangt Teijl de waarde van de kapitaalgoederenvoorraad door de hoeveelheid verbruikte mechanische energie en het aantal beroepsbeoefenaren, zoals in de oorspronkelijke productiefunctie gebruikt, door het aantal arbeidsuren. De hoeveelheid mechanische energie wordt berekend aan de hand van gegevens omtrent het jaarlijks verbruik van turf,

Staat 4: Economische groei in Nederland, 1870-1910
(in procenten)

	1.	2.	3.	4.	5.
1870-1910	96	122	120	128	138
1850-1860				14,0	9,3
1860-1870	13,2	15,1	22,6	21,4	17,2
1870-1880	11,6	17,4	18,0	20,0	34,6
1880-1890	19,5	36,3	21,8	21,6	13,1
1890-1900	25,0	18,0	21,1	18,9	16,0
1900-1910	17,6	17,6	27,5	31,2	34,6

Bronnen: Kolom 1 t/m 3: Berekend aan de hand van de gegevens van resp. J.B.D. Derksen, H.C. Bos en J. Teijl, aangehaald bij Van Stuijvenberg, 'Econ. groei in Nederland', 221.

Kolom 4 en 5: Berekend aan de hand van de gegevens bij Teijl, 'Nationaal inkomen', 262. Kolom 4: Productiefunctiemethode, Kolom 5: belastingquote-methode.

bruinkool, steenkool, cokes, aardolie en aardoliederivaten en uitgedrukt in kilocaloriën. De technisch-organisatorische verbeteringen in het productieproces zijn in de vergelijking opgenomen in de vorm van een trendterm. Uitgaande van de toetsingsperiode 1900-1940 heeft Teijl zijn berekeningen uitgevoerd. Een belangrijk voordeel van deze methode is, dat zij steun vindt in de economische theorie. Bovendien is ook voor andere landen aangetoond dat er een hoge correlatie bestaat tussen energieconsumptie en industriële kapitaal-

goederenvoorraad.⁷

In de resultaten volgens de pf-methode - evenals trouwens die volgens de nog nader onder de loep te nemen bq-methode - vindt de opvatting van eerdere auteurs bevestiging, dat de Nederlandse economische groei in de tweede helft van de negentiende eeuw een geleidelijk verlopend proces was met vertragingen en versnellingen van geringe omvang. Rekening houdend met eventuele schattingsfouten voortvloeiend uit de gebruikte methode en de beperkingen van het statistisch materiaal versnelde de groei van omstreeks 20% per decennium voor de jaren 1860-1900 tot ongeveer 30% in de jaren 1900-1910 (staat 4, kolom 4). Bij de beoordeling van deze gegevens dienen echter een aantal bezwaren tegen de gebruikte methode gememoreerd te worden.

Of het nationale product zo regelmatig is gegroeid als uit bovenstaande cijfers kan worden afgeleid, is de vraag. Teijl refereert zelf aan het systematisch verloop van de residuen.⁸ In de loop der tijd is o.a. de efficiëntie van kapitaalgoederen niet onaanzienlijk verbeterd. De technische ontwikkeling met betrekking tot stoom- en andere aandrijfmachines leidde tot een besparing van grondstoffen ten opzichte van geproduceerd vermogen, in het bijzonder tijdens de latere jaren van de periode.⁹ Teijl verwerkt deze technische verbeteringen in het productieproces tesamen met de organisatorische in een trendterm.¹⁰

Het is de vraag of dit gerechtvaardigd is, want de technische verbeteringen behoefden niet gelijkmatig over de periode verdeeld te zijn. Deze verbeteringen konden namelijk grotendeels slechts tot uitdrukking komen via nieuwe investeringsgoederen. Dit zal er toe hebben geleid dat in een periode waarin de bruto-investeringen groot waren het binnenlandse product sneller zal zijn toegenomen dan uit de gegevens van Teijl blijkt. Anderzijds zal de groei van het nationaal product lager zijn geweest, wanneer de productiviteitsontwikkeling lager was dan normaal, b.v. bij een kleine investeringsomvang.

Naast de conjunctuur heeft dit ook betekenis voor de beoordeling van de trendmatige ontwikkeling. In het bijzonder tijdens de jaren '90 en daarna, die De Jonge kenschetst als de doorbraak van de industrialisatie,¹¹ zal de invloed van de technische ontwikkeling op de groei van het nationaal product groter zijn geweest daarvoor.¹² Bovendien onderscheidden deze jaren zich door de invoering van technische vernieuwingen in het gebruik van stoommachines¹³ en door de opkomst van de gas-, diesel- en electromotor,¹⁴ waarvan men mag aannemen dat dit van invloed is geweest op de ontwikkeling van het

energiegebruik in relatie tot het geproduceerd vermogen. Daarachter gaat dan nog de vraag schuil in hoeverre er een ontwikkeling heeft plaats gevonden in de relatie tussen het geproduceerde vermogen en de mate waarin daarvan een effectief gebruik is gemaakt.¹⁵

De aanwending van de gebruikte energie blijft nl. geheel buiten beschouwing, waardoor aan de achterliggende gegevens en hun betekenis voor de economische groei geen waarde wordt toegekend.¹⁶ Met name de relatie tussen gebruikte energie en voorgebrachte productie kan per bedrijfstak belangrijke verschillen vertonen. Of en in hoeverre energie aanwending vindt, is naast de te bereiken productiviteitsverbetering afhankelijk van een aantal andere factoren, zoals de grondstoffenvoorziening, de beschikbaarheid van technische kennis en de situatie op de afzetmarkt. Het is niet zeker, dat de aanwending van zowel menselijke als mechanische energie in de loop van de door Teijl beschouwde periode 1850-1910 een gelijkmatige invloed heeft gehad op het nationaal product.¹⁷

Een laatste bezwaar is gelegen in het feit dat Teijl geen rekening houdt met de voorraadontwikkeling.¹⁸ Afhankelijk van het feitelijke en het verwachte prijsverloop en de conjunctuur zullen de voorraden van de energiebronnen zich ontwikkelen. Met de weglating van deze voorraadontwikkeling verdwijnt tevens een gedeelte van het inzicht in het cyclisch verloop van het binnenlands product (grafiek 1).

Naast de pf-methode berekent Teijl het nationaal product volgens de belastingquote-methode. Deze berust niet op theoretische overwegingen maar op een argument van historische aard, nl. dat er een constant verband heeft bestaan tussen de belastingopbrengst en het nationaal product.¹⁹ Th.A. Stevers heeft de juistheid van dit uitgangspunt voor de jaren 1900-1914 aangetoond²⁰ en refereert aan het feit, dat incidentele berekeningen het zeer waarschijnlijk maken, dat in de tweede helft van de negentiende eeuw percentages hebben gegolden die vrijwel gelijk waren aan die uit de periode 1900-1914.

Gelet op de vermoedelijke betekenis van het Indisch batig slot voor de hoogte van de Nederlandse belastingen²¹ zijn de berekeningen van Teijl over de jaren vóór 1878 echter moeilijk vergelijkbaar met die over de periode daarna. Bij een beperking tot de periode 1870-1914 is de uitzonderlijk sterke toeneming van het nationaal product volgens de bq-methode tijdens de jaren '70 (staat 4, kolom 5 en grafiek 1) verklaarbaar uit de sterke daling en uiteindelijk algehele verdwijning van de Indische baten bij een gelijktijdige

belastingverhoging.²² Vooralsnog kan men er van uitgaan, dat de volgens de pf-methode berekende 20%-groei een betere benadering van de werkelijkheid geeft dan de 34,6% volgens de bq-methode.

Voor de jaren '80 lijkt veeleer het omgekeerde het geval. De Jonge heeft voor deze periode gewezen op het relatief lage investeringspeil,²³ zodat een te hoge schatting volgens de pf-methode waarschijnlijk is. Nadien zijn de verschillen tussen de langs beide wegen afzonderlijk gevonden groeipercentages klein, zodat men van betrouwbare gegevens kan gewagen.

Grafiek 1: Nationaal product van Nederland tegen factorkosten, 1850-1910 (in miljoen guldens)

Bron: J. Teijl, 'Het nationaal inkomen van Nederland in de periode 1850-1900', ESHJ, 34 (1971), 362.

a: pf-methode

b: bq-methode

Toch past een tweede kanttekening bij de bq-methode. Dat de belasting-opbrengsten inclusief de Indische baten en verminderd met de bedragen voor versterkte schuldaflossing en staatsspoorwegaanleg een constant percentage van het nationaal inkomen hebben uitgemaakt is niet geheel zeker. Uitgaande van de gedachte dat de Indische baten exogeen gegeven zijn kan men de begrotingsnorm op tweeërlei wijze opvatten, t.w.

1. als de norm die aan de hand van de omvang en de aard der beoogde overheidsuitgaven de verdeling der overheidsinkomsten regelt naar belastingen en leningen,
2. als de norm die aan de hand van het aanvaardbaar geachte belasting- en leningniveau de overheidsuitgaven regelt.

Beide facetten zullen simultaan een rol hebben gespeeld.

De vraag is nu in hoeverre de noodzakelijk geachte overheidsuitgaven via de begrotingsnorm tot een wijziging in de belastingquote hebben geleid. Het lijkt een redelijke veronderstelling dat de begrotingsnorm op de korte termijn als een richtsnoer en evenwichtscheppend mechanisme tussen inkomsten en uitgaven van de overheid heeft gefungeerd. Uit het werk van Stevers blijkt echter dat de begrotingsnorm op iets langere termijn is bijgesteld aan de hand van de beoogde uitgaven en de verwachte en/of aanvaardbaar geachte belastingopbrengsten.²⁴ In hoeverre heeft er echter voor en na deze bijstelling een discrepantie tussen de verwachte en de aanvaardbaar geachte belastingopbrengsten bestaan en in hoeverre heeft dit tot een verandering in de belastingquote geleid? Dit blijft vooralsnog een onbeantwoorde vraag evenals die naar de eventuele samenhang tussen lange en korte golven van economische activiteit (Kondratieff en Juglar), begrotingsnormering en belastingquote.

Tenslotte rijst de vraag naar het verloop der belastingopbrengsten als weerspiegeling van het conjunctuurgebeuren. Uit de gegevens van Teijl blijkt, dat zich al in de basisperiode 1900-1915 afwijkingen in het aandeel der belastingopbrengsten in het nationaal inkomen voordeden van maximaal 3,5% in negatieve en 2,5% in positieve richting.²⁵ Men mag aannemen dat, naarmate men verder in de tijd teruggaat, deze verschillen veeleer groter dan kleiner worden en de analyse van de conjuncturele ontwikkeling in toenemende mate zullen frustreren. Bij de meting van het nationaal inkomen per hoofd schakelt Teijl de conjuncturele effecten goeddeels uit door gebruik te maken van kernjaren, die het gemiddelde van dit jaar en de twee voorafgaande en volgende jaren representeren. De trendmatige ontwikkeling wordt aldus redelijk in kaart gebracht, maar een plausibiliteitscontrole naar de conjuncturele effecten moet achterwege blijven.

De situatie ligt met betrekking tot het nationaal product nauwelijks beter. De kernjaren liggen verspreid in het conjunctuurgebeuren, waardoor de omvang der hausses en baisses onbepaald blijft. Maar ondanks het betere theoretische fundament geeft de grotere geleidelijkheid in de groei van het nationaal product volgens de pf-methode uiteindelijk toch meer aanleiding

tot argwaan dan de via de bq-methode bereikte resultaten (grafiek 1). De vermoede samenhang tussen de sterke stijging der belastingen en de vermindering der Indische baten in de jaren '70 mag echter niet de ogen doen sluiten voor de aard van de overheidsuitgaven. De infrastructurele investeringen bleven tijdens dit decennium hoog en begonnen een toenemend maatschappelijk rendement op te leveren. De door Teijl voor deze jaren berekende groei is aldus minder een overschatting dan men op grond van het nog al spectaculaire karakter van de belastingontwikkeling zou verwachten. Deze opvatting berust mede op de in hoofdstuk 5 e.v. gevonden resultaten.

Dat in de navolgende analyse de door Teijl via de bq-methode gevonden uitkomsten ondanks de genoemde bezwaren toch een centrale plaats innemen, hangt o.a. samen met de plausibiliteit die de bij J. van Stuijvenberg²⁶ e.a. gevonden, hier ook nader te bespreken gegevens verlenen aan de door Teijl gemaakte schattingen. Ondanks de internationale crisis van 1873 gevolgd door een in eerste instantie voornamelijk industriële depressie, vanaf 1878 aangevuld met een van agrarische oorsprong, zijn de jaren '70 van de negentiende eeuw in Nederland betrekkelijk gunstig verlopen, zeker bij een vergelijking met de ontwikkelingen elders. Tijdens het daaropvolgende decennium hebben de depressie-invloeden zich ook over Nederland uitgestrekt, hetgeen resulteerde in een ingehouden macro-economische groei bij een stagnerende groei van het nationaal inkomen per hoofd. Had de Kondratieff-golf tot 1873 een opgaande beweging vertoond en daalde zij daarna tot het midden der jaren '90, de daaropvolgende omkering deelde zich ook aan Nederland mede in een verdere versnelling van de economische groei.

Joh. de Vries wijst op de grote geleidelijkheid in de Nederlandse economische groei gezien over de gehele periode 1850-1914;²⁷ hij vraagt zich af - zonder overigens voorbij te gaan aan de versnelling tijdens de jaren '90 - of het nog zin heeft om van een industriële revolutie in Nederland te spreken. Zoal, dan ziet hij deze toch met een Nederlandse signatuur. De door hem gememoreerde geleidelijkheid vindt steun in de berekeningen van Teijl, al is deze in de gegevens op basis van de productiefunctie nadrukkelijker aanwezig dan op basis van de belastinginkomsten van de overheid. Ook indien men de volgens de laatstgenoemde methode berekende groei tijdens de jaren '70 enigszins afzwakt, blijft er ruimte voor een versnelling. Dan resteren alleen de jaren '80 en de eerste helft van het volgende decennium als een intermezzo in de ontwikkeling naar een steeds grotere groei.

In deze jaren stond het economisch leven ook in Nederland onder invloed van de dalende tak van de Kondratieff, die reeds sinds 1873 tot uitdrukking was gekomen in een daling van het prijsniveau,²⁸ een heropleving van het protectionisme²⁹ en een ongunstige ontwikkeling van de internationale handel.³⁰ De Jonge wijst op de betrekkelijk lage investeringsactiviteit in de Nederlandse industrie in de jaren '80,³¹ maar ook op het feit dat de mechanisering zich voortzette. H. de Vries geeft in overweging dat de laatste jaren van de agrarische depressie (1878-1896) de slechtste waren van de gehele periode.³² Nusteling spreekt van een malaise in de Rijnvaart in de jaren '80 en in de jaren 1890-1895.³³

Of men op grond van de gegevens van Teijl mag besluiten tot een wezenlijke versnelling van de economische groei na 1895, is niet geheel duidelijk. Indien men nl. de jaren 1880-1895 als uitzonderlijk opvat, dan is de sterkste groei na 1895 weinig opmerkelijk en te beschouwen als een heropneming van de ontwikkeling uit de jaren vóór 1880. In dit geval dient de aandacht in het bijzonder uit te gaan naar de oorzaken van de relatief lage groei tijdens de jaren 1880-1895. Anderzijds kan men stellen dat de groei in de jaren na 1895 opmerkelijk is gezien het lage percentage voor het voorafgaande tiental van jaren. De cijfers laten hier ruimte voor interpretatie, waarbij de bepaling van de te onderzoeken periode en de gekozen optiek van beslissende betekenis zullen zijn.

Bij de beantwoording van de vraag of in een bepaalde periode een versnelling van de economische groei is opgetreden, dient er duidelijkheid te bestaan over de definitie van versnelling. Daaronder is hier verstaan de procentuele verandering van de snelheid tussen twee tijdstippen of in twee perioden in relatie tot de snelheid in de uitgangssituatie. Uitgaande hiervan is er - althans volgens de berekeningen met behulp van de productiefunctie, die hier zijn gekozen vanwege de grotere homogeniteit van de reeks - met uitzondering van de jaren tussen 1885 en 1895, in iedere periode tussen 1865 en 1905 een versnelling van de economische groei ten opzichte van de voorafgaande periode opgetreden (staat 5). Deze was echter het grootste in de periode 1895-1905, terwijl, voorzover dat uit de beschikbare gegevens blijkt, het toen gerealiseerde tempo van de economische groei verder tot 1914 op z'n minst gehandhaafd bleef.³⁴ Zelfs in het geval men de jaren 1885-1895 als uitzonderlijk beschouwd en de economische groei van de periode 1895-1905 vergelijkt met die van 1875-1885, blijkt er een versnelling te zijn opgetreden, die groter was dan in de voorafgaande decennia.

Uitgaande van deze gedachte rijst de vraag of en wanneer zich een uitzonderlijk grote versnelling heeft voorgedaan, m.a.w. de vraag naar de procentuele verandering van de versnelling. Blijkens staat 5 wordt dan de interpretatie van de ontwikkeling tijdens de jaren 1885-1895 opnieuw van centrale betekenis, waartoe zich een tweetal mogelijkheden aandienen, nl.: 1. dat de ongunstige conjunctuur tijdens de jaren 1885-1895 de kracht van de Nederlandse economie wezenlijk heeft aangetast, zodat de daaropvolgende versnelling van de groei als een uitzonderlijk resultaat moet worden opgevat; 2. dat in de periode 1885-1895 het economisch potentieel niet wezenlijk is aangetast,

Staat 5: Groei en versnelling van het nationaal product van Nederland, 1855-1905

	I	II	III	IV
1855-1865	150	18,6		
1865-1875	184	19,3	3,8	
1875-1885	249	21,9	13,5	255,3
1885-1895	248	17,9	-18,3	-235,6
1895-1905	433	26,5	{48,0 {21,0 ^x	{-362,3 {255,6 ^x

Kolom: I. Toeneming van het nationaal product in miljoen gld..
 II. % toeneming van het nationaal product.
 III. % versnelling van de economische groei t.o.v. de voorafgaande periode.
 IV. % verandering van de versnelling.

^x De periode 1895-1905 vergeleken met 1875-1885.

dat de randvoorwaarden waarbinnen de Nederlandse volkshuishouding functioneerde o.a. door de voortgaande opkomst van Duitsland en het gereedkomen van een geïntegreerd netwerk van spoor- en waterwegen³⁵ zelfs enigszins zijn verbeterd, zodat minstens een voortzetting van de versnellingstendens uit de jaren voorafgaande aan 1885 verwacht mocht worden. Opteert men voor het laatste, en daarvoor valt veel te zeggen, dan sluit de procentuele toeneming van de versnelling in de jaren 1895-1905 zeer nauw aan bij die van 1875-1885 en kan er geen sprake zijn van een principieel onderscheid tussen de decennia

voor en na 1895 met betrekking tot de economische groei en de acceleratie daarvan. Dit sluit overigens een kwalitatieve tegenstelling in het vlak der modernisering, en in het bijzonder in dat der industrialisatie, geenszins uit.⁷

De discussie over de vraag of en wanneer zich in Nederland een duidelijke versnelling in de economische groei heeft voorgedaan, lijkt op basis van de door Teijl aangedragen gegevens als volgt te mogen worden beantwoord: er was sprake van een geleidelijk en - met uitzondering van de periode 1880/5-1895 - voortdurend versnellende economische groei. Aan de jaren na 1895 komt slechts in zoverre een bijzondere betekenis toe, dat daarin het contrast met de voorafgaande periode het grootste was. Dit werd veroorzaakt door de relatieve stagnatie tijdens de tien tot vijftien jaren die daaraan direct voorafgingen. Op langer zicht laten de jaren na 1895 zich harmonisch inpassen in het beeld van geleidelijke versnelling. Dit sluit echter geenszins uit, dat de economische groei zich in deze jaren duidelijker manifesteerde dan tevoren. Het bereiken van een drempelwaarde voor het constateren van economische groei anders dan op basis van macro-economische gegevens én het voornoemde contrast kunnen hier het beeld vertroebelen. De moderniseringstendens lijkt dan plotseling in een hogere versnelling te zijn geraakt.

Zo kenschetst A.M. de Jong de jaren 1896-1914 als een tijd waarin de Nederlandse economie tot nieuwe ontplooiing kwam en merkt op, dat de versnelling van het tempo van de economische groei aanvankelijk naar alle waarschijnlijkheid bescheiden is geweest.³⁶ Hij geeft aan dat na de eeuwwisseling de intensiteit aanmerkelijk toenam, met welke constatering de cijfers van Teijl overigens niet in tegenspraak zijn (staat 4 en grafiek 1), al kan de interpretatie van wat 'aanmerkelijk' mag heten enigszins verschillen. De nieuwe ontplooiing van de Nederlandse economie valt in de jaren na 1895 samen met en is mede een gevolg van de omkering in de Kondratieff-golf. De verbetering van de internationale economische situatie liet de Nederlandse economie niet onberoerd, creëerde in feite de ruimte om de aanwezige potentiële groei te realiseren. De geografische positie van Nederland tussen industriële grootmachten droeg hiertoe bij, maakte deze ontwikkeling vrijwel onvermijdelijk.

De doorvoer - in de loop van de negentiende eeuw vrijwel voortdurend gegroeid - ging in 1896 een nieuwe periode van bloei in.³⁷ De verbetering van de infrastructuur door aanleg van spoorwegen en uitbreiding van het netwerk van waterwegen had het land in toenemende mate ontvankelijk gemaakt voor ontwikkelingen in het internationale vlak.³⁸ Voor de economische groei na 1895

was de aansluiting van de Nederlandse economie bij de internationale gebeurtenissen - zoals deze al enige decennia eerder had plaats gevonden en sindsdien verder was geïntensiveerd - een cruciale factor.

Dan rest de vraag hoe de versnelling van de economische groei sinds de jaren '50 en de vertraging vanaf de eerste helft der jaren '80 te interpreteren. Zo men alsnog de jaren na 1895 als een doorbraak naar een moderne samenleving zou willen kwalificeren, m.a.w. als een gecumuleerde kwantitatieve verandering die tot een kwalitatieve omslag leidt, dan mag men toch niet uit het oog verliezen, dat de bepaling van de doorbraak in de economische groei van Nederland een versnelling van de economische ontwikkeling vóór dat jaar zeker niet uitsluit. Noch de economische groei in de periode na 1895, noch de versnelling daarvan waren een plotseling gegeven maar de resultante van een ontwikkeling die reeds enige decennia eerder had ingezet.

3.2. DE CONJUNCTUUR

Zich beperkend tot het verloop van de industriële conjunctuur meent De Jonge, dat deze na 1870 zowel met betrekking tot de export van fabrikaten als tot de invoer van grondstoffen gaandeweg is geïntensiveerd. 'De ontwikkeling van de moderne conjunctuurbeweging, voortspruitend uit en gepaard gaande met de groei van het aantal kapitalistische, gemechaniseerde ondernemingen, heeft vermoedelijk pas in de loop van de jaren negentig, wellicht zelfs nog later, de volkshuishouding zodanig in haar greep gekregen, dat de crisisrepercussies allerwege gevoeld werden'.³⁹ Zijn conclusie heeft hij opzettelijk behoedzaam geformuleerd, want deze is gebaseerd op de analyse van jaarcijfers, die De Jong te grof acht om korte, zwakke crisissen tot uitdrukking te brengen. De afwezigheid van nauwkeurige gegevens omtrent het nationaal product is een factor die de conjunctuuranalyse verder heeft bemoeilijkt.

Lusteling heeft getracht het probleem van het onvoldoende statistische materiaal te ondervangen door de belastingopbrengsten als indicator te laten dienen voor het nationaal product en de fluctuaties in de belastingopbrengsten te gebruiken voor zijn conjunctuuranalyse.⁴⁰ Zoals eerder gememoreerd heeft ook Teijl de belastingquotemethode toegepast als indicator voor het verloop van het nationaal product.⁴¹ Maar het opdrogen van de batige sloten van de koloniale financiën aan het eind van de jaren '70 heeft de continuïteit in de cijferreeks van de belastingopbrengsten verstoord.

Enerzijds dienden deze aan de staatskas van het moederland toevloeiende financiële middelen tot een versnelde aflossing van de staatsschuld, anderzijds vonden zij met ingang van 1860 aanwending in de aanleg van staats-spoorwegen. Op grond van de aard der laatstgenoemde uitgaven had men mogen verwachten dat deze niet uit de lopende middelen maar met leningen zouden zijn gefinancierd.⁴² Maar tijdens de periode der batige sloten zijn geen nieuwe staatsleningen geplaatst; de leningactiviteit is pas in het begin van de jaren '80 hervat. In de jaren '60 en de daaraan voorafgaande decennia resulteerde, bij vermindering van de versnelde aflossing van de staatsschuld en de uitgaven voor spoorwegaanleg, op het batig slot nog altijd een positief saldo voor de staatskas. In 1870 was dit echter van 22,5% in 1850 tot 2,5% van de belastingopbrengsten gedaald. In 1875 was het saldo zelfs negatief.⁴³ De oplossing werd gevonden in een verruiming van de begrotingsnorm, waardoor het mogelijk werd voor de aanleg van spoorwegen te lenen.⁴⁴

In tegenstelling tot de opvatting van Nusteling moet de belastingquote-methode voor de jaren '70 op grond van de volgende overwegingen als analytisch instrument voor de meting van het conjunctuurverloop worden afgewezen, of minstens met de nodige scepcis worden gezien. In de eerste plaats wijzen de scherpe stijgingen in de belastingopbrengst per hoofd van de bevolking in de jaren 1870-75 en 1875-80, zoals Teijl terecht opmerkt, meer op het aandraaien van de belastingschroef dan op een snelle economische expansie gepaard gaande met een constante belastingquote.⁴⁵ Dat is plausibel op grond van de overweging dat de Indische baten opdroogden; dat is temeer aanne-melijk, wanneer de belastingopbrengsten in de jaren 1870, '75 en '80 worden gerelateerd aan het nationaal product berekend volgens de pf-methode. Dan blijkt de belastingquote te zijn gestegen van 7,9% in 1870 via 8,6% in 1875 naar 8,9% in 1880.⁴⁶

Daar komt nog bij, dat bij een constante belastingquote de Nederlandse economie in de jaren '70 aanmerkelijk sneller zou zijn gegroeid dan de Engelse en in de orde van grootte van de Duitse;⁴⁷ op basis van gegevens die uit andere bronnen ter beschikking staan een niet zeer waarschijnlijke ge-dachte. Tenslotte zou het nationaal product in het tijdvak 1870-1880 zijn toegenomen met 34,6%;⁴⁸ een onaannemelijk percentage in vergelijking met een hoogste eerdere berekening van 20,0% en tevens één dat pas na 1900 opnieuw zou worden geëvenaard.

De geringe fluctuaties in de belastingopbrengst per hoofd van de bevolking tussen 1880 en 1895 zijn volgens Teijl verenigbaar met een stagnerende

economische groei en met de veronderstelde constante belastingquote.⁴⁹ Dit neemt overigens niet weg, dat de belastingquote, gerelateerd aan het nationaal product en berekend volgens de productiefunctiemethode, gedurende die jaren een daling vertoont, ook al wordt het lage niveau van 1870 niet meer gehaald.⁵⁰ Dan rijst echter de vraag naar de juistheid van de opvatting dat de belastingquote gedurende de periode 1880-95 constant zou zijn gebleven. Gelet op het feit dat de belastingopbrengst per hoofd van de bevolking globaal constant was, groeide de totale belastingopbrengst met de groei van de bevolking. Aan de beantwoording van de vraag of de procentuele groei van het nationaal inkomen tijdens genoemde periode groter, kleiner dan wel gelijk was aan de groei van de bevolking, komt in dit verband een centrale betekenis toe. Uit alle andere berekeningen van het nationaal inkomen blijkt de economische groei van Nederland tussen 1880 en 1895 sneller te zijn verlopen dan de bevolkingsgroei,⁵¹ ondanks de slechte internationale conjuncturele situatie. Die uitkomst kan steun verlenen aan de overweging dat de belastingquote in genoemde periode per saldo enigszins zou zijn gedaald.⁵²

De regelmatige stijging van de belastingopbrengst per hoofd na 1895 is volgens Teijl een symptoom van economische groei, daar de belastingquote zeker in dit in een belangrijke mate met de toetsingsperiode (1900-1915) samenvallend tijdvak als een constante mag worden beschouwd.⁵³ Tijdens de toetsingsperiode bedragen de belastingopbrengsten gemiddeld 8,53% van het nationaal inkomen met als uiterste waarnemingen 8,23 en 8,74%.⁵⁴ De afwijkingen tussen het gemiddelde en de waargenomen percentages zijn voor onderzoek naar het verloop van het nationaal inkomen op lange termijn wellicht verwaarloosbaar. De constatering van Teijl, dat deze afwijkingen onregelmatig verspreid liggen over de gehele periode en dat geen systematiek in hun verloop kon worden vastgesteld, maakt echter het op basis van de bq-methode geschatte nationaal product ter analyse van de conjuncturele ontwikkeling tot een riskante zaak. Maar bij afwezigheid van een betere maatstaf zal in het navolgende toch van deze methode gebruik gemaakt worden onder voortdurende plausibiliteitscontrole aan de hand van andere gegevens.

Toch moet hier nog worden gewezen op een ander bezwaar. De hypothese van de belastingopbrengsten als een constant percentage van het nationaal product kan voor langere perioden worden bewezen, of althans aannemelijk worden gemaakt, maar dit rechtvaardigt nog niet het gebruik van de belastingopbrengst bij de analyse van het conjunctuurverloop. Trend en conjunctuur onderscheiden zich van elkaar, doordat het conjunctuurverloop pas zichtbaar

wordt tegen de achtergrond van de trendmatige ontwikkeling. Dit impliceert dat de rechtvaardiging van het gebruik van de belastingopbrengsten ter berekening van de trendmatige ontwikkeling een onvoldoende voorwaarde is voor een conjunctuuranalyse, want hetgeen men op langere termijn als een constante mag beschouwen, mag nog niet noodzakelijk ook op korte termijn als zodanig worden gezien.

In het laatste geval bestaat de noodzaak vooraf inzicht te verwerven in het relatiepatroon tussen conjunctuurverloop en belastingopbrengst. Vragen met betrekking tot vertragingen tussen conjunctuur en belastingopbrengst, tot de mate waarin de conjunctuur zich weerspiegelde in de belastingopbrengst en tot de aanwezigheid van elementen in het vlak van de belastingwetgeving die een anti-cyclische uitwerking hadden op de belastingopbrengst verdienen dan een nadere analyse. Dit laatste geldt met name ook voor wetswijzigingen die op langere termijn een geringe invloed hadden op de belastingopbrengst; maar de weerspiegeling van de conjunctuur beïnvloedden. Een dergelijk onderzoek heeft nog niet plaats gevonden, maar valt tevens buiten het kader van de onderhavige studie.

Tenslotte wordt hier herinnerd aan de mogelijke invloed van de begrotingsnormering op de hoogte der belastingen. Deze norm evolueerde van een sluitende totale dienst voor de jaren voorafgaande aan 1870, via toelaatbaarheid van leningen ten behoeve van de spoorwegaanleg naar het uitgerekte periodicitetsbeginsel dat in de loop der jaren '80 een benadering werd van het beginsel van duurzaam nut.⁵⁵ Als aan het eind der jaren '80 de middelen weer iets ruimer toevloeien, komt het ideaal van de sluitende totale dienst weer op; het werd echter vrijwel nooit gerealiseerd. Vanaf 1907 wordt een sluitende gewone dienst tot toetssteen verheven, maar deze formeel beleden begrotingsnorm blijft een vrome wens. Uit onderzoek van Stevers komt naar voren dat de norm aan de hand van de evolutie der overheidsinkomsten en -uitgaven is bijgesteld. Maar de vraag in hoeverre dit is geschied onder een gelijktijdige verandering van het belastingniveau moet zoals zovele andere vragen onbeantwoord blijven.

Volgens De Jonge bestond er in Nederland in 1873 nog geen duidelijke samenhang met de internationale conjunctuur, hetgeen hij afleidt uit de dividendcurve van industriële naamloze vennootschappen, die al vanaf 1870 een daling vertoonde.⁵⁶ Hij ziet een winstdaling tegen het einde van de hoogconjunctuur als indicator voor de aansluiting bij de wereldconjunctuur. Die aansluiting ziet hij niet aanwezig vóór de crisis van 1873, noch voor die van

1882 en 1890. 'Pas in de aanvang van de twintigste eeuw was de Nederlandse economie als gevolg van de industriële ontwikkeling zo nauw bij de wereldconjunctuur betrokken, dat de winsten tegen het einde van de hausseperiode, van 1900 op 1901 en van 1906 op 1907 een sterke daling te zien gaven'.

In samenhang met zijn opvatting, dat de werkelijke industriële start in Nederland omstreeks het midden van de jaren '90 plaatsvond, lijkt ook De Jonge, naast Ridder en Brugmans,⁵⁷ de gevangene te zijn van het concept waarin het conjunctuurverschijnsel een uitvloeisel is van de binnenlandse industriële ontwikkeling als een uitingsvorm van het moderne kapitalisme. Ofschoon een dergelijke opvatting in het algemeen juist is, gaat zij voor Nederland toch voorbij aan de feitelijke economische situatie.

Tijdens de tweede helft van de negentiende eeuw - als niet of nauwelijks geïndustrialiseerde natie tussen ontwikkelde industriestaten én als een open volkshuishouding - stond de Nederlandse economie onder invloed van buitenlandse ontwikkelingen, waarvan de conjunctuurbeweging er één was. Dit blijkt ook uit de door De Jonge geconstrueerde dividendcurve van industriële naamloze vennootschappen.⁵⁸ De uitgekeerde dividenden vertoonden aan het einde van de hausse van 1873, nl. van 1870 tot 1873, een daling die zich tot in 1874 voortzette. Ten aanzien van de crisis van 1882 ligt de situatie iets minder duidelijk. Uit het verloop van een aantal in- en uitvoerposten valt op te maken dat de omslag in de conjunctuurbeweging, die Rostow voor Engeland in 1883 situeert,⁵⁹ in Nederland pas in 1884 zou hebben plaatsgevonden.⁶⁰ In dat geval is de daling van de winsten aan het einde van de hausse in tegenstelling met hetgeen De Jonge daarover opmerkt waarneembaar in het statistisch materiaal.⁶¹ De uitgekeerde dividenden ondergaan in de opgaande beweging vóór de crisis van 1890 echter geen verbetering; het lage dividendniveau van het midden van de jaren '80 blijft tot het begin van het volgende decennium gehandhaafd. Dit is overigens in overeenstemming met de heersende opvatting omtrent het lichte conjuncturele herstel in dit tijdvak.

Zoals ook uit andere gegevens blijkt, heeft de door het buitenland geïnduceerde conjunctuur in het laatste kwart van de negentiende eeuw wel degelijk invloed op het economisch leven in Nederland uitgeoefend, ondanks het feit dat de industriële productie niet van dominerende betekenis was. Dat het verloop van de conjunctuur waarneembaar is in de ontwikkeling van de dividenden van industriële naamloze vennootschappen, behoeft trouwens ook op theoretische gronden geen verwondering te wekken. Als het conjunctuurverschijnsel zich ergens in Nederland diende te manifesteren dan was het wel

daar.

Ook in de ontwikkeling van de invoerwaarde is het jaar 1873 als een conjunctureel hoogtepunt herkenbaar,⁶² al doet de omslag zich hierin slechts als een lichte aarzeling en niet als een daling onderkennen; na dit jaar vertoont de curve een weliswaar minder sterke, maar toch duidelijk waarneembare trendmatige stijging. In vergelijking met het Verenigd Koninkrijk, waar tussen 1873 en 1879 het bruto binnenlands product tegen factorkosten met meer dan 11% verminderde,⁶³ mag deze ontwikkeling zeker niet ongunstig genoemd worden. De volkshuishouding is in deze jaren vanuit een conjunctureel oogpunt hoofdzakelijk haar eigen weg gegaan, want de afgezwakte stijging van de invoerwaarde vindt voor het grootste deel haar oorzaak in een daling van het importprijsspeil.⁶⁴ De neergaande conjunctuurbeweging in het buitenland heeft zich in Nederland zoal, dan toch niet in die mate voorgedaan. Zij werd overheerst door de onderliggende groeitendens.

Als oorzaken van deze ondanks buitenlandse invloeden betrekkelijk gunstige conjunctuur kunnen worden aangemerkt:

- a. het hoge peil der overheidsinvesteringen in spoorwegen, natte waterstaat, vestingwerken, wegen en bruggen.⁶⁵ De betekenis hiervan lag ook in het maatschappelijk nut.
- b. het feit dat de Duitse exportexpansie zich verder voortzette, zelfs niet onbelangrijk werd geïntensiveerd (vgl. hfst. 5 e.v.). De ongunstige conjunctuur in het binnenland noopte de Duitse industrie om te zien naar een vergroting van de buitenlandse afzet. Voorzover in Nederland een markt werd gevonden ten koste van andere importerende landen was dit een gevolg van een relatief sterke daling van het Duitse exportprijsspeil. Dit kwam de Nederlandse afnemers ten goede. Het overige oefende een gunstige werking uit op de doorvoerhandel en de transportsector.

Ondanks deze mitigerende invloeden blijkt de dalende conjunctuur echter niet helemaal aan Nederland voorbij te zijn gegaan.⁶⁶

Ook Brugmans ziet de crisis van 1873 duidelijk aanwezig in het verloop van het invoersaldo van ruwijzer,⁶⁷ een belangrijk gegeven voor de meting van de industriële conjunctuur. Hij laat echter een bespreking van de zich in 1878-1879 voordoende piek achterwege.⁶⁸ Wel geeft hij aan dat het verbruik van ruwijzer structureel met ongeveer een kwart is gedaald.⁶⁹ Deze daling leek zich aan het einde van de jaren '70 als een conjuncturele te manifesteren, maar het invoersaldo heeft zich in de jaren '80 en daarna niet meer her-

steld. In feite deed zich een blijvende verschuiving voor tussen enerzijds de categorie ruwijzer en anderzijds smeedbaar ijzer, plaatijzer, e.d.. Het invoersaldo van het laatstgenoemde vertoonde tussen 1876 en 1882 een opmerkelijke parallelliteit met de internationale conjunctuur. Het dieptepunt lag in Nederland één jaar eerder dan de internationale baisse van 1879; de omslag in de hausse manifesteerde zich echter in 1882 wel tegelijk met het buitenland. Door een hiaat in de dividendcurve van industriële naamloze vennootschappen⁷⁰ kan niet worden nagegaan wanneer de daling zich daarin precies heeft voorgedaan.

Men kan ook uit het verloop van de belastingcurve opmaken, dat in 1882 de internationale conjunctuur in Nederland voelbaar moet zijn geweest: zij vertoonde in 1883 een lichte daling ten opzichte van het voorafgaande jaar.⁷¹ De ongunstige economische ontwikkeling in het buitenland in de tweede helft van de jaren '70 was niet louter een conjuncturele inzinking en zette in de loop der jaren '80 door in een verlaagd groeipercentage van de nationale economiën, althans in vergelijking met de aan 1873 voorafgaande periode. De opleving voorafgaande aan de hausse van 1881 was in Duitsland merkwaardig zwak gebleven, aan de nieuwe crisis gingen slechts weinig haussejaren vooraf. De Engelse opleving startte evenals de Duitse in 1879, hield echter langer aan - tot 1883 - en bereikte een hoger niveau. Van deze invloed heeft de Nederlandse economie vermoedelijk geprofiteerd. Uit de door De Jonge gegeven conjunctuurkeerpunten in een aantal in- en uitvoerposten valt af te leiden, dat in Nederland de omslag plaats vond van 1884 op 1885.⁷² In dat geval laat de daling van de winsten aan het einde van de hausse zich ook uit de dividendcurve afleiden.⁷³

Van de internationale opleving in de tweede helft van het decennium '80 heeft Nederland nauwelijks een stimulerende invloed ondergaan, dat zou men althans mogen afleiden uit het verloop van de belastingopbrengsten.⁷⁴ Dit blijkt ook uit het verloop van de rentestand, die haar dalende tendentie tot 1891 ononderbroken voortzette.⁷⁵ Op basis van de vermoedelijke daling van de belastingquote in de jaren '80⁷⁶ is de groei van het nationaal product toch enigszins groter geweest dan men op grond van de belastingopbrengsten geneigd is aan te nemen.

De invoerwaarde nam tussen 1886 en 1890 toe, maar haalde toch niet het niveau van de voorafgaande opleving.⁷⁷ Van een verbetering der dividenden van industriële naamloze vennootschappen was vóór 1891 geen sprake. De eerder aangehaalde opvatting van De Jonge, dat het verloop van de winstcurve pas in

de twintigste eeuw gelijkenis vertoonde met de fluctuaties in de wereldconjunctuur, komt ook voor de hausse van 1890 op losse schroeven te staan. Het is niet onmogelijk dat de industriële ondernemingen na de langjarige periode van slechte bedrijfsuitkomsten tijdens de jaren '80 met een vertraging hun dividenden hebben aangepast aan de verbeterende winstontwikkeling. De in de voorafgaande jaren geboekte verliezen zijn - zo mag men aannemen - eerst op de winsten van de haussejaren afgeboekt, voordat men tot een verhoging of hernieuwing van de dividendbetalingen is overgegaan. Dat er enige verbetering in de conjuncturele situatie is opgetreden, is ook af te leiden uit het verloop van de investeringsactiviteit in de jaren 1886-1891 in vergelijking met het voorafgaande vijftal jaren.⁷⁸

De baisse van 1894 is in de belastingopbrengsten in lichte mate als zodanig herkenbaar. Na de niet naspeurbare piek van 1890 zette de stijging van de belastingopbrengst zich vrijwel ononderbroken voort tot 1893 gevolgd door een lichte daling. Na enige niet in overeenstemming met de internationale conjunctuur zijnde zwakke schommelingen vertoonde zich in 1898 opnieuw een stijging, die deel uitmaakte van de hausse die in Engeland in 1894 en in Duitsland in 1896 had ingezet en die haar hoogtepunt bereikte in 1900-1901. Na 1895 zijn de jaren van opgaande conjunctuur talrijker dan de neergaande jaren, ofschoon het aantal der laatstgenoemde in Groot-Brittannië na de eeuwwisseling groter blijft dan in andere landen. De daling in de Nederlandse belastingopbrengst gedurende 1898 en 1899 blijft echter in het licht van de internationale conjunctuur merkwaardig.

Dat het conjunctuurverloop in 1900-1914 duidelijk tot uiting komt in de resultaten van het bedrijfsleven, blijkt uit de winstontwikkeling van industriële naamloze vennootschappen tegen het einde van de hausse van 1900 op 1901 en van 1906 op 1907, want daarin trad toen een sterke daling op.⁷⁹ De aard van het conjunctuurverloop en de oorsprong daarvan blijven echter problematisch. Aangezien slechts vijfjaarlijkse gegevens over de investeringsactiviteit ter beschikking staan en de periodisering daarvan onvoldoende aansluit bij de conjuncturele ontwikkeling⁸⁰ zullen wij in hoofdzaak moeten terugvallen op het verloop van de belastingopbrengsten. Bij de juistheid van de hypothese van een constante belastingquote vertoonde de Nederlandse volkshuishouding een trendmatige ontwikkeling, die enigszins lager was dan in Duitsland maar daar overigens nauw bij aansloot.⁸¹ Conjunctureel lijkt de Nederlandse economie toen eveneens in hoofdzaak door het continentale achterland te zijn beïnvloed. Er traden in de belastingopbrengsten echter keerpun-

ten op, waarin zich vermoedelijk de niet-parallele conjunctuur in Groot-Brittannië manifesteerde. Zo was de inzinking na 1901 in Duitsland van korte duur, maar zette zich in Groot-Brittannië voort tot 1905. In Nederland is de korte inzinking na 1901⁸² in aansluiting op de conjuncturele ontwikkeling in Duitsland gevolgd door een opwaartse beweging, maar toen in 1904-1905 de Britse economie haar conjuncturele dieptepunt bereikte, had dit toch repercussies.⁸³

Een soortgelijke situatie heeft zich voorgedaan bij de omslag in 1907. De Nederlandse belastingopbrengsten vertoonden het keerpunt een jaar eerder dan het nationaal inkomen van Duitsland en Engeland.⁸⁴ Hetzelfde gold voor de Nederlandse in- en uitvoer: bij de invoer vond de omslag een jaar eerder plaats.⁸⁵ De laatste hoogconjunctuur voor de eerste wereldoorlog gaat in Nederland samen met sterk stijgende winsten⁸⁶ en houdt nu en dan aarzelend, zoals ook blijkt uit de invoerwaarde, van 1908 tot 1913 aan.

Op basis van hetgeen door Brugmans, Ridder en De Jonge is naar voren gebracht concludeert Nusteling, dat het onderzoek naar de negentiende-eeuwse conjunctuur voor Nederland in hoofdzaak beperkt is gebleven tot de industriële ontwikkeling.⁸⁷ Dit behoeft op zichzelf geen overwegend bezwaar te zijn, tenzij de opvatting dat de moderne conjunctuur louter een uitvloeisel is van de industriële ontwikkeling het blikveld vernauwt tot de constatering van conjuncturele fluctuaties vanaf het ontstaan van een voldoende geachte binnenlandse industriële productie. In deze gedachtengang worden andere, met name buitenlandse, oorzaken voor fluctuaties in de bedrijvigheid over het hoofd gezien.

De Jonge hield zich met het conjunctuurverschijnsel bezig als onderdeel van zijn studie over de industrialisatie en het heeft er minstens de schijn van, dat zijn conclusie over het optreden van het conjunctuurverschijnsel is beïnvloed door zijn opvatting omtrent de versnelling van de Nederlandse industrialisatie in de jaren '90. Hetzelfde is van toepassing op de analyses van Ridder en Brugmans. Ridder neemt in Nederland tussen 1848 en 1860 een conjunctuurbeweging waar, maar ziet deze als een afgeleide van de Engelse conjunctuur.⁸⁸ De Nederlandse economie zou als gevolg van de afwezigheid van een moderne industrie voor wat betreft de nijverheid veelal een tegengesteld verloop met de Engelse conjunctuur hebben vertoond. Dit heette een gevolg te zijn van de in vergelijking met Engeland achterlijke productietechniek. Deze maakte in de laagconjunctuur productie tegen lage vaste kosten mogelijk, waardoor de Nederlandse producenten zelfs in staat waren hun afzet te ver-

groten. In de hausse zou de moderne kapitalistische industrie in het voordeel geweest zijn door haar productie-technische voorsprong en de lage verhouding tussen vaste en variabele kosten.

De Jonge stelt daar tegenover, dat het model van Ridder, ook door Brugmans gebruikt,⁸⁹ niet algemeen toepasbaar is. Hij meent dat voorzover in Nederland het moderne bedrijfsleven zich nog niet had ontwikkeld de welvaart in de hausse eerder lijkt te zijn gedaald dan gestegen, dat daarom de gehele volkshuishouding in het onderzoek dient te worden betrokken en niet uitsluitend aanbodfactoren.⁹⁰ De Jonge acht de kern van de Ridder-these toch juist, met name voor de periode tot 1870. Nusteling concludeert hieruit dat elke economie zijn eigen golven heeft van hausse en baisse. Deze dienen niet alleen te worden opgesplitst naar hun aard, maar ook naar economische sectoren en naar landen. De resultante van hun onderlinge beïnvloeding geeft gestalte aan de nationale conjunctuur. Op basis van interregionale en internationale interactie zou het geoorloofd zijn te spreken van een internationale conjunctuur.⁹¹

Zoals uit het werk van H. de Vries blijkt stond ook de Nederlandse agrarische sector onder buitenlandse conjuncturele invloed⁹² en, naar nog zal blijken, gold hetzelfde voor de uitvoer, die voornamelijk uit levensmiddelen bestond. Het kon ook moeilijk anders: als een kleine open volkshuishouding stond Nederland bloot aan de buitenlandse conjunctuur en voegde zich gedurende de gehele periode 1870-1914 daarnaar. Of uit de interferentie van de fluctuaties in de afzonderlijke bedrijfstakken een nationale conjunctuur resulteerde, is niet eerder te beantwoorden dan wanneer betrouwbare jaarcijfers omtrent het nationale inkomen beschikbaar zijn.

Op grond van feitelijke waarnemingen en theoretische overwegingen mogen wij echter met De Jonge aannemen dat de relatie tussen de Nederlandse en de internationale conjunctuur in de jaren 1870 verder is geïntensiveerd. Toch moet nu reeds worden aangestipt dat de invloed die van het conjunctuurverloop in elk van de omringende landen afzonderlijk op de Nederlandse economie is uitgegaan relatieve wijziging heeft ondergaan, m.n. naar een grotere betekenis van Duitsland. Tenslotte moet nog worden gewezen op de toenemende integratie binnen de Nederlandse volkshuishouding, niet alleen als gevolg van een zich uitbreidend vervoersnet maar evenzeer door een grotere onderlinge afhankelijkheid van bedrijfstakken. Lekten vóór 1870 de impulsen vanwege de grote invoercomponent in de grondstoffen en halffabrikaten vrijwel direct weg naar het buitenland, de opkomst van een kapitaalgoederenindustrie

heeft de onderlinge samenhang van bedrijfstakken vergroot in een zich intensiverende nationale conjunctuur.

3.3. NEDERLAND IN 1870: EEN MODERNE VOLKSHUISHOUDING?

De vraag naar de moderniteit en industrialisatie van de Nederlandse economie in de negentiende eeuw heeft een groot aantal auteurs bezig gehouden. Het valt daarbij op, dat latere auteurs over het algemeen de neiging vertonen het begin van Nederland als een moderne volkshuishouding naar een meer recente datum te verleggen. Volgens Brugmans heeft in de periode 1850-1870 de overgang plaats gevonden van het vroege naar het moderne kapitalisme.⁹³ Hij ziet deze jaren als de industriële revolutie en wijst met name op de groei van het grootbedrijf.⁹⁴ De tegenstelling tussen de perioden vóór 1850 en na 1870 karakteriseert hij met de woorden statisch en dynamisch, 'hoe onjuist het begrip "statisch" voor een historisch tijdperk ook moge zijn'.⁹⁵ Bij Pen en Bouman valt het begin van de industriële revolutie in 1860 of 1870, met een voorkeur voor 1860.⁹⁶ Zij baseren zich hierbij op de door Rostow ontwikkelde fasentheorie. Daarentegen acht Van Tijn Nederland nog in 1870 achterlijk ten opzichte van de Europese omgeving; er was geen modernisering van de productietechniek, een modern bankwezen ontbrak evenals een industriële arbeidersklasse. Het land werd in hoofdzaak gedragen door een agrarische export en de moderne ontwikkeling beperkte zich tot de exploitatie van de spoorwegen en de koloniën.⁹⁷ Ook Wieringa noemt Nederland 'archaïsch' en ziet de economische structuur als eenzijdig agrarisch en koloniaal.⁹⁸

Op basis van de theorie van Rostow en het verloop der investeringen heeft volgens De Jonge de 'take-off' plaats gevonden in de jaren '90, maar hij ziet geen bedrijfstakken die bij uitstek deze groei hebben gedragen; de industriële groei droeg een evenwichtig karakter.⁹⁹ Ook Joh. de Vries wijst op de tussen 1895 en 1914 optredende industriële 'take-off', maakt daarnaast tevens gewag van de overwonnen agrarische crisis en de ontwikkeling van handel, verkeer en bankwezen.¹⁰⁰ Voor de jaren 1845-1851 maakt Bläsing in verband met de Rijnvaart gewag van een mentaliteitsomwenteling in Nederland en stelt voor de eerste helft der negentiende eeuw de ontwikkeling van het 'statische Wünschdenken' naar een 'dynamische Entfaltung' aan de orde.¹⁰¹ Eerder maakte ook Baudet melding van een mentaliteitsomslag. Deze vond plaats tussen 1860 en 1880 en had betrekking op de overgang van een nationale zelfvoldaanheid en van nationaal egocentrisme naar een zekere immuniteit voor de buiten-

landse lof, die aan het einde van deze jaren in ruime mate toevloede.¹⁰² De laatste twee opvattingen kunnen gelden als bewijs voor de kwalitatieve veranderingen die de economische groei al vóór de jaren '80 hebben begeleid. Dat zich toen een duidelijke groei voordeed, blijkt uit de recente gegevens van Bairoch. In de vier decennia na 1830 was het nationaal inkomen per hoofd toegenomen met bijna de helft.¹⁰³ Tenslotte moet de opvatting van Nusteling worden gememoreerd. Hij dateert de opgang van de Nederlandse economie kort na 1850; de stijging van het nationaal inkomen werd toen niet meer door de bevolkingsgroei geneutraliseerd. Het feit dat andere auteurs de expansie pas na 1890 goed op gang zien komen, wijt hij aan de neiging om economische vooruitgang met industrialisatie te identificeren.¹⁰⁴

De discussie over de moderniteit van de Nederlandse volkshuishouding in de tweede helft van de negentiende eeuw munt inderdaad niet uit door definitieve duidelijkheid; daaraan verandert ook Nusteling weinig. Bovendien worden de vermelde opvattingen gesteund door argumenten die een beperkt inzicht bieden in de aard en het functioneren van de economie. Zo is b.v. een hoog-ontwikkelde samenleving denkbaar waarin de industrie weinig ontwikkeld is en bij gevolg een industriële arbeidersklasse ontbreekt. Eveneens denkbaar is een volkshuishouding met een gemiddeld hoog nationaal inkomen, die toch als onderontwikkeld gekwalificeerd moet worden. Zelfs het gebruik van een nieuwe productietechniek behoeft geen voldoende maatstaf te zijn, want onder bepaalde omstandigheden kan het gebruik van een hoog-ontwikkelde traditionele techniek de voorkeur genieten boven een recenter ontwikkelde.

Van der Woude heeft er op gewezen, dat ten behoeve van de operationaliteit een sociaal-wetenschappelijk begrip aan een drietal vereisten moet voldoen, t.w.: precisie in de formulering; bruikbaarheid voor de vorming van theoriën die verklarende kracht hebben voor het gestelde probleem én gegrondheid in de empirische werkelijkheid.¹⁰⁵ Aldus is het noodzakelijk de begrippen modernisering en industrialisatie van elkaar te onderscheiden en hun relatie aan te duiden. Het begrip industrialisatie is het nauwste van de twee en kan worden opgevat als synoniem voor blijvende economische groei 'and is always associated with major and continuing changes in material technology', aldus Wrigley.¹⁰⁶ Industrialisatie is alleen mogelijk als onderdeel van een breder scala van veranderingen in een maatschappij die over het algemeen modernisering genoemd wordt. Modernisering is een noodzakelijke voorwaarde voor industrialisatie.

Wrigley is minder duidelijk over het begrip modernisering. Hij wijst er

op dat dit proces gewoonlijk wordt opgevat als 'a congeries of changes which are found together and are related to each other, but the length, composition, and ranking of the list of associated changes vary'.¹⁰⁷ Dat modernisering en grotere economische efficiëntie nauw verbonden zijn wordt algemeen aangenomen en deze band wordt gewoonlijk ook expliciet gemaakt. Probleem is echter, dat ook de opbouw van de traditionele maatschappij op rationele overwegingen berustte. Het verschil met de moderne samenleving schuilt in het feit, dat 'Self-interest is the twin pillar to rationality in supporting the concept of modernization'.¹⁰⁸ De aard van de gezochte voordelen verschilt met die van de traditionele maatschappij, niet de mate van eigenbelang. Als de rationaliteit overheerst en de menselijke activiteiten geleid worden door het eigenbelang, moet er vooruitgang in efficiëntie geboekt worden, maar er behoeft zich geen zekere en permanente stijging van de levensstandaard voor te doen.¹⁰⁹

Hoewel modernisering een noodzakelijke voorwaarde is voor een industriële revolutie, is het geen voldoende voorwaarde, m.a.w. een maatschappij kan gemoderniseerd zijn zonder geïndustrialiseerd te zijn.¹¹⁰ Aangezien bepaalde in de achttiende eeuw geïntroduceerde technologische vernieuwingen het product waren van speciale locale omstandigheden en aangezien zonder deze vernieuwingen de productiviteit slechts langzaam kon toenemen, lijkt het verband tussen modernisering en industrialisatie veel meer een zaak van gelukkig toeval dan van dwingende noodzakelijkheid.¹¹¹

Voor een meer operationele definitie van modernisering dan die van Wrigley kan men te rade gaan bij Zapf. Hij begrijpt dit als 'ein systematischer Prozess, in dem sich generelle Probleme stellen', tegelijkertijd en evenwaardig hieraan ook als 'ein historischer Prozess der ganz unterschiedliche Lösungen produziert'.¹¹² Dit kan gelden als een open definitie, want er bestaan geen impliciete criteria waaraan een volkshuishouding zou moeten voldoen om als gemoderniseerd gekwalificeerd te kunnen worden. Is hiermee modernisering als proces gedefinieerd, het is nu zaak een moderne volkshuishouding als object van onderzoek af te palen. Wat dit aangaat kan de opvatting van het begrip modern zoals door Rüschemeyer gegeven uitkomst bieden. Hem lijkt de definitie het vruchtbaarste te zijn, 'die als zentralen Bezugspunkt den Grad der Anpassungsfähigkeit sozialer Systeme an ihre inneren und äusseren Existenzbedingungen wählt'.¹¹³ Terugkerend tot modernisering zou dit begrip ook kunnen worden opgevat als cumulatieve verhoging van capaciteiten: toeneming van de totale maatschappelijke aanpassingscapaciteit, van de totale maatschappelijke besturingsbekwaamheid, van de eigenheid en autonomie.¹¹⁴

Het vraagstuk van de moderniteit van een volkshuishouding is aldus alleen op te lossen door vergelijking van de binnen de economische omstandigheden optimale exploitatie der hulpbronnen met de feitelijke situatie.

Tot de bedoelde economische omstandigheden zijn te rekenen de bevolking, de grond- en hulpstoffen, de geografische ligging en b.v. ook de bodemgesteldheid en het klimaat en verder alles dat door andere volkshuishoudingen gegeven is, zoals de daar gevoerde handelspolitiek, de exportvraag, in sommige gevallen ook de prijzen en de marktstructuur. Aan de productieve structuur - en bij gevolg ook aan de mate van industriële ontwikkeling - komt in deze vergelijking geen afzonderlijke betekenis toe. Aangezien de vigerende economische orde die van het liberalisme was, zou de allocatie van productiefactoren dus langs natuurlijke weg plaats vinden. Niet hiermee in overeenstemming zijnde productiepatronen zouden dan ook als een gemis aan moderniteit moeten worden aangemerkt.

Dan rijst de vraag in welk vlak Nederland in 1870 nog winst aan moderniteit had kunnen boeken. Bij de beantwoording zal aangesloten worden bij het werk van Van Tijn, omdat hij het meest uitgebreid op dit punt is ingegaan. De agrarische sector maakte vanaf het midden van de eeuw tot in de jaren '70 een grote bloei door.¹¹⁵ Zijn export richtte zich op Engeland¹¹⁶ en de productietechniek werd verbeterd,¹¹⁷ was althans gelet op de uitvoer internationaal op de hoogte van de tijd. De latere agrarische depressie was geen gevolg van achterlijkheid maar van een voor de Nederlandse boeren exogeen gegeven wijziging in de economische omstandigheden. Dat zelfs de Nederlandse boeren toen moeite hadden het hoofd boven water te houden, vormt veeleer een aanwijzing voor de ernst van de depressie. De afstand tussen de boer en zijn arbeiders was gegroeid,¹¹⁸ hetgeen men kan opvatten als een tendentie naar een moderne sociale structuur. Van Tijn acht de geringe behoefte aan grondkrediet een bewijs voor de geringe activiteit ter verbetering van de landbouw.¹¹⁹ Maar er is ook een positiever benadering mogelijk: er bestond een geringe behoefte aan grondkrediet door de welstand der boeren.

Men kan zich afvragen of de Nederlandse economie inderdaad wel zo achterlijk was als veelal wordt aangenomen. Een der aantijgingen had betrekking op de kapitalisten die niet in de Nederlandse industrie wilden beleggen. Op grond van welke overweging hadden zij dit wél moeten doen? De industrie lag namelijk onder het spervuur van de Engelse en Belgische concurrentie en moest de benodigde grond- en hulpstoffen duur betalen.¹²⁰ Dat de productie in het klein nog overheerste,¹²¹ hing samen met de omvang van de markt én met de

aard van de productie gericht op de voortbrenging van lichte consumptiegoederen. Waar in het buitenland de kapitaalmarkt en het bankwezen een belangrijke rol speelden bij de industriële financiering, betrof dit bovenal de zware industrie. Uitzonderingen daargelaten was deze onder de toenmalige omstandigheden in Nederland onbestaanbaar. Bovendien had de consumptiegoederen-industrie relatief weinig kapitaal nodig en kon mede daardoor niet op de openbare kapitaalmarkt terecht. Trouwens, kapitaal was zoal, dan toch zeker niet de belangrijkste hinderpaal voor de Nederlandse industrie.¹²²

Er was nauwelijks industrie en dus ook geen industriële arbeidersklasse. De urbanisatiegraad was mede gelet op de Randstad bepaald hoog te noemen, zodat hiervan geen remmende werking op schaalvergroting uitging. Bovendien moeten wij ter verklaring van de late en trage industrialisatie denken eerst aan de bloei, later aan de internationaal, althans in Europa, nog steeds relatief gunstige situatie van de Nederlandse landbouw.

Een bepaald niet onbelangrijke factor was de voor een industriële ontwikkeling waarschijnlijk ongunstige factorkostenverhouding. Verminderde de agrarische bloei de bevolkingsdruk ten plattelande, de ongunstige factorkostenverhouding maakte de industrie tot een onaantrekkelijk alternatief.

Dat de grote, veelal infrastructurele werken in de jaren '60 en '70 ondanks een gebrek aan participatie van de Nederlandse kapitalisten werden uitgevoerd,¹²³ lijkt vooralsnog minder een gevolg van de geringe belangstelling van de Nederlandse belegger dan van de noodzaak met het vreemde kapitaal technische en organisatorische kennis te importeren.¹²⁴ Het goeddeels ontbreken van buitenlands kapitaal in de overige industriële bedrijfstakken kan gelden als een indicatie voor de daar heersende ongunstige omstandigheden. Het heeft er op z'n minst de schijn van, dat de late mechanisering van de productie niet door gebrek aan ondernemerslust is veroorzaakt. Men kan er de regionale, de bedrijfstaksgewijze en de bedrijfsgeschiedenissen op nalezen om een beeld te krijgen van de dynamische, in modernisering van de productietechniek geïnteresseerde ondernemers. Zeker vanaf 1850 hebben de Nederlandse ondernemers in het algemeen de kansen aangegrepen die zich aan dienden.

Van Tijn wijst op de eenzijdige gerichtheid van de Nederlandse economie; alleen in het transportwezen en in de koloniale exploitatie maakte Nederland een snelle groei door.¹²⁵ Het transport was inderdaad lange tijd ten aanzien van de gebruikte techniek achter gebleven bij het buitenland. Maar na 1860 werd deze afstand snel ingehaald. Maar ook de dichtheid van het net liet

vaak te wensen over. Er bestond echter in het westen en noorden een wijdver-
takt patroon van waterwegen, dat met name op de korte Nederlandse afstanden
goede diensten bewees. De hoge verzorgingsgraad van de steden was mede hier-
aan te danken. De grote rivieren gaven op adequate wijze verbinding met het
achterland. Ten aanzien van het binnenland had het alleen de perifere zand-
gronden van Twente en Noord-Brabant lange tijd aan een goede infrastructuur
ontbroken. Toen de industrialisatie in deze gebieden een kans van slagen
maakte, werd het pas noodzakelijk de infrastructuur door spoorwegaanleg te
verbeteren. Vóór 1870 was te dien aanzien dan ook al veel veranderd. De pe-
rifere gebieden hadden aansluiting gekregen op nabij gelegen steenkolen-
bekkens. Toen in de loop der jaren '70 onder invloed van de agrarische de-
pressie de bevolkingsdruk verder toenam, was Nederland gereed voor indus-
triële expansie.

Al bij al lijkt de conclusie onontkoombaar dat Nederland inderdaad een
moderne volkshuishouding was. Wanneer men er van uitgaat dat modernisering
gekenmerkt wordt door aanpassing aan de interne en externe bestaansvoorwaar-
den dan vormde de dynamiek van de economische ontwikkeling in 1870 het be-
wijs voor de juistheid van deze conclusie. Dat de groei hier langzamer ver-
liep dan elders,¹²⁶ hing samen met het feit dat er nauwelijks sprake was,
kón zijn, van industrialisatie.

Toch waren er al vóór 1870 aanzetten tot een industriële ontwikkeling,
zoals in Maastricht, Noord-Brabant en Twente, en daarnaast ook verspreid in
het westen van het land. Na 1873 doen zich ontwikkelingen in het internatio-
nale vlak voor, die op den duur van invloed waren op de Nederlandse economie.
De omkering van de Kondratieff-golf van een opgaande naar een neergaande be-
weging heeft in eerste instantie vrijwel uitsluitend een neerdrukkende in-
vloed uitgeoefend op de prijzen,¹²⁷ waarbij moet worden opgemerkt dat de da-
ling voor agrarische producten pas in 1878 inzette. De depressie in Groot-
Brittannië van 1874 tot 1879, niet van ernstige aard tot het laatste kwar-
taal van 1877,¹²⁸ ging grotendeels aan Nederland voorbij. Dit gold ook voor
de langdurige recessie in de Duitse economie tussen 1873 en 1878.¹²⁹ De
groeitendenties in de Nederlandse economie zetten door, ondanks de geleide-
lijk verslechterende internationaal-economische situatie.

Toen echter in het volgende decennium, na de opleving van 1879 tot 1883,
Groot-Brittannië een ernstige depressie doormaakte vanuit het oogpunt van
werkloosheid, het verwachte rendement op nieuwe investeringen daar daalde

tot beneden het niveau van de jaren '70,¹³⁰ Duitsland vrijwel tegelijkertijd in conjuncturele moeilijkheden verkeerde¹³¹ en inmiddels de agrarische de-pressie had ingezet, kon de eerder ingezette versnelling van de economische groei in Nederland niet gehandhaafd blijven. Dit impliceert echter geenszins dat de verdere ontwikkeling van de volkshuishouding, waarvan de economische groei slechts één facet vormt, geheel tot stilstand was gekomen. Zij strekte zich ook over de jaren '80 uit, hetgeen o.a. blijkt uit de voortgezette daling van het sterftecijfer,¹³² de onder invloed van wijzigingen in het internationale vlak in intensiteit toenemende aanpassingen in de agrarische sector¹³³ en de zich continuerende mechanisering van de industriële productie.¹³⁴

Nusteling zet zich af tegen de opvatting van een groot aantal auteurs, die de opgang van de Nederlandse economie plaatsen tussen het laatste decennium van de negentiende eeuw en 1914.¹³⁵ Hij meent dat 'de neiging om economische vooruitgang te identificeren met industrialisatie en de gewoonte de economische realiteit te benaderen vanuit het nationale verband', velen heeft gebracht tot 'aanvaarding van de stelling dat de expansie van de Nederlandse economie eigenlijk pas goed na 1890 op gang is gekomen'. Het moet worden toegegeven: in de bestaande literatuur valt een sterke identificatie tussen modernisering, industrialisatie en economische groei te constateren, hetgeen mogelijk een gevolg is van de grote aandacht die aan de Nederlandse industrialisatie is besteed. Deze belangstelling is gevoed door de bijdrage die de industrialisatieprocessen in het buitenland aan de economische groei hebben geleverd. In een poging tot herstel van het evenwicht vormt de studie van Nusteling dan ook een welkome bijdrage, al lijkt hij in zijn kritiek het 'balanced growth'-karakter en de geleidelijkheid zoals die door Joh. de Vries zijn geconstateerd,¹³⁶ over het hoofd te zien.

Nusteling stemt overeen met De Jonge dat de toepassing van nieuwe productiefuncties, de expansie van de buitenlandse afzet, de vergroting van de inkomsten uit Nederlands Oost-Indië en de bloei van de scheepvaartsector als primaire factoren voor de economische groei van Nederland moeten worden aangemerkt. Zoals gemeld kan hij zich echter niet verenigen met de opvatting van o.a. De Jonge dat de 'take-off' tussen 1890 en 1914 zou hebben plaats gevonden. Uit de door Nusteling gebruikte gegevens zou blijken, dat de opgang van de Nederlandse economie zeker kort na 1850 moet worden gedateerd.¹³⁷ Maar zoals eerder aangegeven zijn opgang, in de zin van modernisering, en industrialisatie, waar het werk van De Jonge over handelt, duidelijk van elkaar

te onderscheiden begrippen. De door Nusteling bedoelde opgang vond inderdaad kort na 1850 plaats. Maar daarmee blijft het vraagstuk van het begin der industrialisatie open.

Het vraagstuk rond de periodisering van de industrialisatie is evenals soortgelijke vragen onlosmakelijk verbonden met kwantitatieve ontwikkelingen die uitmonden in kwalitatieve veranderingen. Onder industrialisatie kan men een situatie verstaan waarin door toepassing van nieuwe productiefuncties een snelle economische groei ontstaat. Bevolkingsgroei speelt daarbij in zoverre een rol dat hij als een accelerator, eventueel als initiator, kan optreden, maar dat de bevolkingsomvang als belangrijkste groeipool nog geen moderne economische groei inhoudt.

Een groei van het nationaal product is zeer wel denkbaar zonder toepassing van nieuwe productiefuncties. Wij spreken echter pas over industrialisatie wanneer de toepassing van nieuwe productiefuncties als een hoofdoorzaak van de economische expansie optreedt. Zeker vanaf 1850 was groei een significant verschijnsel van de Nederlandse economie, maar deze opgevat als de groei van het nationaal product verminderd met de bevolkingsgroei bedroeg minder dan 6% per decennium en was mogelijk zelfs verwaarloosbaar klein,¹³⁸ d.i. in de orde van grootte van die van een pre-industriële samenleving. Pas in de jaren '60 wordt een groei van rond 1% per jaar bereikt bij een totaal van 9,0 tot 13,2% voor het gehele decennium. Toch past ook hier enige twijfel aan de gegevens, want volgens de door Teijl berekende gecorrigeerde belastingopbrengst per hoofd als een maatstaf voor het inkomen per hoofd zou dit tussen 1850 en 1870 zijn gedaald.¹³⁹

In het tijdvak 1870-1900 maakte de groei van de bevolking meer dan 55% van de groei van het nationaal product uit. Daarin kwam in de periode 1900-1910 verandering; toen nam de bevolkingsgroei nog slechts 42 tot 47% van de groei van het nationaal product voor zijn rekening.¹⁴⁰ De conclusie: aan het einde van de negentiende eeuw heeft de toepassing van nieuwe productiefuncties belangrijk aan betekenis gewonnen en is zij in Nederland de hoofdoorzaak van de economische expansie geworden.

Theoretisch juist is het echter de groei van de beroepsbevolking te relateren aan de economische expansie, waarbij overigens als bezwaar opdoemt dat alleen in 1859, 1889 en 1909 beroepstellingen zijn gehouden. Hanteren wij de groei der beroepsbevolking per decennium, zoals door De Jonge berekend,¹⁴¹ dan laat deze groei zich als percentage van de groei van het nationaal product in de jaren '70 op 50% berekenen, in de jaren '80 op 60% en in

de jaren '90 zelfs op 84%. Pas na het einde van de eeuw trad een daling op tot 57% (1900-1910). Ondanks de onbetrouwbaarheid der gegevens moet de conclusie vrijwel gelijklopend zijn: de aanzet tot een economische ontwikkeling in de zin van industrialisatie was reeds aanwezig in de jaren '70, maar zette daarna onder de vigerende internationale economische omstandigheden niet door. Het einde van de negentiende eeuw bracht de definitieve omwenteling.

De Jonge constateert een versnelling van het industrialisatieproces in de jaren '90,¹⁴² maar wijst daarnaast op een voortzetting van de mechanisatie in de nijverheid tijdens de jaren '80.¹⁴³ Dit is geenszins in tegenspraak met elkaar indien men oog heeft voor het verschil in conjuncturele ondergrond. W.A. Eltis heeft er op gewezen, dat 'It is profitable for entrepreneurs to take full advantage of the growth made possible by technical progress,, because in general technical progress permits cost reduction with existing levels of output, but it might not always be profitable for them to take full advantage of the growth made possible by potential economies of scale because this would require increases in output'.¹⁴⁴

Hetgeen Eltis vanuit theoretisch gezichtspunt formuleert, komt overeen met hetgeen De Jonge voor de jaren '80 aangeeft. Van een belangrijke productie-uitbreiding kon toen - althans in vergelijking met het voorafgaande en het volgende decennium - geen sprake zijn, hetgeen ondernemers niet weerhield hun productiecapaciteit te mechaniseren. Aldus was er weinig echte groei en betrekkelijk veel industrialisatie. Als factoren achter deze ontwikkeling kunnen voorlopig worden aangemerkt de voortgaande uitbreiding van het spoorweganet waardoor de brandstofkosten verminderden en - algemener - wijzigingen in de factorkostenverhouding, o.a. die tussen lonen en fossiele brandstoffen.¹⁴⁵

De interpretatie van de industriële ontwikkeling in Nederland blijft per saldo 'not much a matter of essence, but of degree'. Dit kan ook moeilijk anders gelet op de grote mate van overeenstemming over het feit, dat er geen sprake is van een echte industriële revolutie, hoewel de omwenteling per saldo wel fundamenteel zou blijken. Zelfs bij De Jonge bestaat niet steeds een duidelijke scheiding tussen de jaren vóór en na het midden van de jaren '90, al komt die in het hoofdstuk over de industriële ontwikkeling in het licht van de theorie van Rostow wel tot uitdrukking.¹⁴⁶

In het vlak der investeringen blijken de jaren '80 niet in alle opzichten gunstig te zijn geweest. De capaciteitstoename van stoomwerktuigen be-

liep toen 21% tegenover 32% in de voorafgaande periode van vijf jaren. Het invoersaldo van machineriën en werktuigen steeg met 17% tegenover 28% in de jaren 1876-1881, terwijl het invoersaldo van ijzer, ijzerwerk, staal, staalwerk en rails zelfs een daling vertoonde, nl. met 4%.¹⁴⁷

Bij een directe confrontatie van de gegevens over 1876-1881 met die van 1891-1896 en later vertoont de investeringsgroei in de eerste helft van de jaren '90 al een stijging die uitgaat boven die van de periode 1876-1881. De verdeling naar soorten van investeringsgoederen is evenwel in de eerdere periode anders dan in de latere. Tijdens de depressie van de jaren '80 was de aanschaf van krachtwerktuigen beter op peil gebleven dan die van productiemachines en bereikte als eerste van de onderscheiden categoriën in 1891-1896 een groei die duidelijk uitging boven hetgeen aan deze jaren was voorafgegaan. De opgang van de Nederlandse industrie komt met name tot uiting in het groeiend invoersaldo van machineriën en werktuigen, dat in de jaren 1891-1896 een krachtig herstel te zien gaf en in het daaropvolgende vijftal jaren uitgroeide tot boven het niveau van 1876-1881. Het invoersaldo van ijzer, ijzerwerk, staal, staalwerk en rails maakte een vrijwel identieke ontwikkeling door.

Men kan er niet aan voorbij dat in Nederland al vóór 1880 een belangrijke investeringsactiviteit plaats vond. Maar voordat de industrialisatie een voor het economisch leven significante factor kon worden, volgden de jaren '80 met hun voornamelijk door buitenlandse invloeden bepaalde relatief ongunstige investeringssituatie. De vóór 1880 gerealiseerde groeipercentages hebben echter betrekking op het relatief lage uitgangsniveau in de periode 1850-1880. Hierdoor en ten gevolge van de technische vooruitgang dient de investeringstoename na 1890 enigszins hoger te worden aangeslagen dan uit de kwantitatieve gegevens blijkt. De toename van de capaciteit van stoomwerktuigen, het invoersaldo van machineriën en werktuigen (in kg), de arbeidsbezetting in de machinebouw en het invoersaldo van ijzer, ijzerwerk, staal, staalwerk en rails vormen geen nauwkeurige maatstaven voor de industriële ontwikkeling. Zij kunnen dit niet zijn, omdat de efficiëntie van kapitaalgoederen vermoedelijk is verbeterd.

De ruimte voor interpretatie wordt verder vernaauwd, doordat in de capaciteitstoename van stoomwerktuigen de gas- en oliemotor niet zijn begrepen, terwijl die toch een, zij het bescheiden bijdrage geleverd hebben tot de mechanisatie van de nijverheid.¹⁴⁸ De electromotor is daarentegen wel verwerkt via de stoommachines en -turbines van elektrische centrales.

Aangezien gasmachines in 1890 nog hoge uitzonderingen waren en na 1900 in vele gevallen reeds vervangen werden door electromotoren,¹⁴⁹ is de invloed hiervan op de interpretatie van de industriële ontwikkeling van zeer beperkte omvang.

Tot het verschil in economische groei tussen de jaren 1885-1895 en na 1895 heeft de agrarische sector in de jaren '90 nog geen bijdrage van betekenis geleverd. Pas in de twintigste eeuw is aan de daling van het inkomen der boeren een einde gekomen en heeft de welvaart in de agrarische sector een positieve invloed uitgeoefend op de nijverheid.¹⁵⁰ De omschakeling van handelsgewassen en granen naar peulvruchten en hakvruchten¹⁵¹ en van landbouw naar veeteelt¹⁵² heeft de boeren tijdens de agrarische depressie enige bescherming geboden door een vermindering van de kwetsbaarheid voor buitenlandse concurrentie. Het waren echter vooral de rationalisatie van de productie,¹⁵³ waaronder de opkomst van de landbouwindustrie,¹⁵⁴ en de organisatie van de boeren in de vorm van coöperaties,¹⁵⁵ die voor de agrarische sector een nieuwe periode van bloei mogelijk maakten.

I.J. Brugmans acht de sociale gevolgen van de agrarische depressie minder belangrijk dan de economische,¹⁵⁶ maar wellicht heeft juist de agrarische depressie de boeren bewust gemaakt van de noodzaak zich ook in het binnenland aan te passen aan de zich ontwikkelende industriële samenleving.¹⁵⁷ Reorganisatie naar binnen, heroriëntering naar buiten en een permanente overheidszorg hebben de vooruitgang van de landbouw in de twintigste eeuw gedragen en begeleid.¹⁵⁸

A. Gerschenkron heeft aandacht gevraagd voor een aantal historische voorbeelden, waarin industrialisatieprocessen - wanneer zij uiteindelijk in een onderontwikkelde economie van start gingen - aanzienlijke verschillen vertoonden met die in eerder ontwikkelde landen. Deze verschillen hadden niet alleen betrekking op het tempo van de industriële groei maar ook op de productieve en organisatorische structuren die uit industrialisatieprocessen voortkwamen.¹⁵⁹ De verschillen in snelheid en aard van industriële ontwikkeling waren voor een belangrijk deel het resultaat van de toepassing van nieuwe institutionele instrumenten, waarvoor geen tegenhangers bestonden in de gevestigde industriële naties. Bovendien verschilde het intellectuele klimaat waarin industrialisatie optrad.

In 1870 én 1914 verkeerde Nederland in een ander stadium van economische ontwikkeling dan Groot-Brittannië; geen onderontwikkeling in het alge-

meen, althans niet primair, maar een onderontwikkeling van de industrie was daarvan het belangrijkste kenmerk. Zoals eerder aangegeven zou het onjuist zijn de achterstand op het terrein van de industriële ontwikkeling zonder meer te interpreteren als een even grote achterstand in modernisering. Bovendien waren ten aanzien van het Nederlandse en het Britse institutionele kader de overeenkomsten aanzienlijk groter dan de verschillen.

Evenals in Engeland speelde het bankwezen in Nederland geen rol van betekenis in de industriële financiering, hetgeen vóór 1890 ook gold met betrekking tot de instituties van de openbare kapitaalmarkt.¹⁶⁰ De taak van de overheid bleef in beide landen goeddeels beperkt tot de instelling van een vrijhandelspolitiek en de vestiging van een gouden standaard,¹⁶¹ terwijl haar directe ingrijpen in het economisch leven in Nederland goeddeels beperkt bleef tot de verbetering van de infrastructuur.¹⁶² Op basis van de ideologie van de vrije ontwikkeling werd het economisch leven geacht zichzelf te reguleren, al mag dit algemene uitgangspunt niet de ogen doen sluiten voor incidenteel overheidsingrijpen.¹⁶³

In tegenstelling tot Frankrijk, Duitsland en Rusland kwam in Nederland de industrie namelijk niet tot ontplooiing in een geheel of grotendeels onderontwikkelde economie; daarvoor waren de overige sectoren van het economisch leven te goed ontwikkeld. Bovendien kwam de industrialisatie niet primair op gang als een binnenlandse economische expansie waarvoor een gunstige institutionele structuur was geschapen, maar als uitvloeisel van externe factoren, t.w. de ontwikkeling in de koloniën en de omringende landen. Deze maakten het noodzakelijk een institutionele structuur te ontwerpen, waarbij in de in velerlei opzichten ontwikkelde volkshuishouding ook de industrie op de hoogte van de tijd kon geraken. Noodzakelijk was alleen een institutioneel kader dat de externe invloeden in het binnenland volledig tot gelding deed komen.

Arbeid en kapitaal waren in voldoende mate aanwezig, al is de industrialisatie wellicht vertraagd door de in vergelijking met het buitenland hoge productiviteit in de landbouw. Gerschenkron refereert aan Denemarken als een land, dat aan het begin van de tweede helft van de negentiende eeuw in industrieel opzicht nog zeer onderontwikkeld was, waarvoor hij een verklaring ziet in het gebrek aan natuurlijke hulpbronnen en in de grote mogelijkheden tot agrarische ontwikkeling in de nabijheid van de Engelse markt. Een uitdaging tot industrialisatie ontbrak dan ook.¹⁶⁴ In feite verkeerde Denemarken in een met Nederland vergelijkbare situatie.

Sinds het midden van de negentiende eeuw had zich een belangrijke internationalisering van de technische kennis voorgedaan, zodat van die zijde geen ernstige belemmeringen optraden voor de toepassing van een gemechaniseerde productie. Het ontbrak in Nederland echter veelal aan de nodige ervaring. In feite vergde alleen de infrastructuur ook op langere termijn een actieve bereidheid van de overheid tot verbetering van de economische omstandigheden, want de industriële productiemogelijkheden waren daarvan voor een deel afhankelijk. Dit laat overigens onverlet, 'that the unlocking of traffic, though it was a condition for industrialization and economic growth, does not automatically usher the process of growth'.¹⁶⁵

Had in Frankrijk de industrie de hulp nodig van een investeringsbankwezen, in Duitsland van banken van een gemengd type en was in Rusland overheidsinvloed in het bankwezen onontbeerlijk,¹⁶⁶ in Nederland bleef een dergelijke stimulerende invloed achterwege en voegden de banken zich min of meer naar de loop van de economische ontwikkeling.¹⁶⁷ Gerschenkron wijst voor de geringe betekenis van het Engelse bankwezen bij de verschaffing van middelen op lange termijn op het geleidelijke karakter van de Engelse industrialisatie en de ruimer accumulatie van kapitaal in de handel en de moderne nijverheid en later in de industrie zelf. Deze namen de druk op de kapitaalvoorziening weg.¹⁶⁸ Deze situatie was grotendeels ook van toepassing op Nederland. Zo weinig namen de traditionele kapitaaleigenaren deel aan de industriële financiering, dat evenals in Nederland ook in Groot-Brittannië tegen hun de verdenking rees onwillig te zijn tot belegging in de binnenlandse industriële bedrijven.

De primaire activiteits sfeer van het Duitse bankwezen betrof de kolenwinning, de ijzer- en staalproductie, de elektrische en algemene machinebouw en de zware chemische industrie, terwijl zij voorbijging aan de textiel-, leder- en voedingsmiddelenindustrie.¹⁶⁹ De bemoeienis van het Duitse bankwezen bleef niet beperkt tot de productieve structuur van de industrie, maar strekte zich ook uit tot haar organisatorische kanten. De stuwkracht van de Duitse kartel- en fusiebeweging kan niet volledig worden begrepen zonder de bancaire concentratie in de beschouwingen te betrekken.

Maar in Nederland lag het industriële zwaartepunt vooral in de consumptiegoederensector. Deze had in vergelijking met de zware industrie weinig behoefte aan kapitaal en de productie vond daar bovendien in relatief kleine eenheden plaats. Pas met de intrede van het concentratieverschijnsel in 1911 begon ook in Nederland een vernieuwingsfase in het bankwezen en tegelijker-

tijd - 'en waarschijnlijk niet toevallig' - ging het bankwezen belangstelling tonen voor de industrie.¹⁷⁰

Anders dan in Rusland, waar in een hopeloos achtergebleven economie de regering voor die tijd moderne taken op zich nam en waar zij er in slaagde een sterke en in kracht toenemende groei van de industriële productie te bewerkstelligen,¹⁷¹ kwam aan de Nederlandse regering geen speciale rol toe bij de activering van de industrie. Met de programma's tot spoorwegaanleg leverde zij een bijdrage aan de economische ontwikkeling in de jaren '60 en '70 en wellicht ook nog daarna,¹⁷² maar de omvang daarvan was toch te klein om de overheid als stuwende kracht achter de economische groei te kwalificeren. De indirecte voordelen van de verbeterende infrastructuur, namelijk die voor het particuliere bedrijfsleven dat niet direct bij de aanleg was betrokken, waren belangrijker dan de directe voordelen van een verbetering in de werkgelegenheid en van de plaatsing van orders voor kapitaalgoederen; de laatste gingen trouwens in grote meerderheid naar het buitenland.

Ashworth heeft recentelijk de aandacht gevestigd op de betekenis van de industrialisatie voor de Europese economische integratie tijdens de negentiende eeuw. Al vóór 1800, zo meent hij, bestond een sterk unificerend netwerk van economische betrekkingen, dat slechts modificatie vergde om de verdere samenbinding van Europa in een meer homogeen geheel te bewerkstelligen. In de eeuwen voorafgaande aan de negentiende belemmerden een aantal factoren de groei van talrijker en nauwer economische banden. Daartoe behoorde in de eerste plaats de aard van de productie als in hoofdzaak de voortbrenging van voedingsmiddelen. Deze gaf weinig aanleiding tot regionale specialisatie. De consumenten hadden hun consumptiepatroon aangepast aan de productiemogelijkheid in hun directe omgeving. Daardoor ging van het grootste deel van de economische activiteit een relatief kleine stimulans uit tot een bloeiende handel.¹⁷³

Natuurlijke omstandigheden gaven wel aanleiding tot regionale specialisatie bij de voortbrenging van grondstoffen en nijverheidsproducten. Hoewel het aandeel van de internationale handel in de productie van deze goederen groter was dan voor agrarische producten, was de totale productie veel kleiner dan die van voedingsmiddelen, zodat ook hier de stimulans voor de groei van de internationale handel matig bleef.¹⁷⁴

Als derde factor noemt Ashworth het transport, dat alleen in de nabijheid van de kust of van bevaarbare rivieren winstgevend mogelikheden bood

voor een handel in volumineuze goederen, zeker over langere afstanden. Tenslotte memoreert hij de sinds de zeventiende eeuw divergerende economische ontwikkeling tussen Oost- en West-Europa, waarbij de lage koopkracht in het oosten weinig afzetmogelijkheden bood voor de productie van het westen.¹⁷⁵

Volgens Ashworth kenmerkte het begin van de negentiende eeuw zich mede door een modificatie in de factoren die de groei van de economische interdependentie hadden beperkt. Daarvoor verwijst hij naar de industrialisatie in Groot-Brittannië, die nieuwe divergenties bewerkstelligde in de niveaus van technische bekwaamheid en nieuwe markten creëerde voor grondstoffen. Bovendien schiep de industrialisatie op het Europese vasteland markten voor Britse kapitaalgoederen en bevorderde zij een grotere internationale specialisatie. Ashworth ziet duidelijke indicatoren voor een samenhang tussen de toenemende industrialisatie en de groeiende afhankelijkheid van internationale aanbod- en afzetmarkten.¹⁷⁶ Het scala producten, waarin een internationale uitwisseling bestond, onderging een verbreding en er ontstond met name tussen de ontwikkelde landen een groeiende handel in verschillende typen industriële voortbrengselen.

Nederland was in 1870 al in zoverre met de zich ontwikkelende Europese economie verbonden, dat de agrarische sector in hoge mate afhankelijk was van de buitenlandse afzet. Dit integratieproces won nadien aan veelzijdigheid door de industrialisatie in Nederland én doordat de economische integratie van de grote industriestaten zich voor een aanzienlijk deel via goederenuitwisseling over Nederlands gebied voltrok. Was Nederland al voor 1870 een open volkshuishouding, dit karakter heeft zich daarna verder geïntensiveerd.

Concluderend kan men stellen, dat de Nederlandse economie in 1870 ook in institutioneel opzicht modern, althans adequaat toegerust was. Dat de sectorale verdeling van de productie op een lage industrialisatiegraad wees, kon hieraan niets veranderen. Het institutionele kader sloot nauw aan bij dat van de modernste volkshuishouding, Engeland.

4. ENGELAND EN NEDERLAND TOT OMSTREEKS 1870: HUN ONDERLINGE VERHOUDING

4.1. DE STRIJD OM DE HEGEMONIE

De crisis van de zeventiende eeuw¹ stootte de oude Zuid-Europese mogendheden naar het tweede plan en leidde tot de definitieve doorbraak van het kapitalisme,² vooral in de Republiek, Engeland en Zweden. De Brits-Nederlandse handel en scheepvaart, tot dan toe van bescheiden omvang, namen sterk toe en gingen meer en meer de sporen dragen van de Hollandse hegemonie over een achtergebleven volkshuishouding. De producten van eigen bodem en die voort-spruitend uit de handel, de trafieken en de nijverheid vonden afzet in Engeland, waartegenover het laatstgenoemde land als perifere mogendheid nauwelijks meer stelde dan de levering van grondstoffen en halffabrikaten. Door een samenstel van factoren, waaronder vooral economische en geografische omstandigheden, bleek de Republiek het juiste antwoord te hebben op de economische ontwikkelingen die elders tot crisis hadden geleid.

Na de val van Antwerpen verplaatste de centrale stapelmarkt van het noorden zich naar Amsterdam, dat daarna uitgroeide tot het centrum van economische activiteit voor geheel Europa. Toch kan men de opkomst van de Republiek niet opvatten als vooral een gevolg van de ongelukkige gebeurtenissen in de Zuidelijke Nederlanden, want de emancipatie ten opzichte van Spanje was al voordien aan het daglicht getreden. De Republiek was de schepping van een revolutie; zij was de eerste Europese staat die de monarchie afwierp en een burgerlijke sociale klasse volledig aan de macht bracht.³ De moderniteit lag op de onderling verbonden gebieden van de persoonlijke vrijheid, de eigendomsrechten en het grondgebruik. De geografische positie bood de Hollandse kooplieden een unieke mogelijkheid tot commerciële expansie. Hun activiteit vormde de stuwende kracht achter de economische groei en bracht het land op een hoogte, waar het de machtigste mogendheid van Europa mocht heten.⁴ In het buitenland leidde deze expansie echter tot verzet, waardoor de Republiek slechts door grote militaire inspanningen haar hegemonie wist te vestigen en te behouden.⁵

In de zestiende en de eerste helft der zeventiende eeuw ontsnapte de

Republiek, later ook Engeland, aan de Malthusiaanse cyclus van productie- en bevolkingsgroei; ondanks een in het licht der latere ontwikkelingen relatief constante technologie⁶ nam de productie sneller toe dan de bevolking. Deze groei werd mogelijk door, onder andere, schaalvoordelen in de 'transactie-sector'.⁷ Deze sector betreft een aantal diensten die als intermediaire goederen gebruikt worden bij overdracht van eigendomsrechten tussen economische eenheden. De productiekosten van deze sector bestaan uit de kosten van verzameling en verspreiding van informatie, die onafhankelijk zijn van het gebruik dat van de informatie gemaakt wordt. De onderzoekskosten nemen bovendien af door expansie van de markt, terwijl de schaalvoordelen zich meer voordoen op het niveau van de bedrijfstak dan op dat der individuele onderneming. De groei van de buitenlandse en, niet te vergeten, de binnenlandse markten van de Republiek en Engeland verschaften de basis waarop de potentiële schaalvoordelen gerealiseerd werden. Deze droegen op hun beurt tot verdere expansie bij. Zo heeft op het platteland de substitutie van eigen productie naar aankoop van producten in de Republiek tot marktvergroting geleid.⁸

Aan de export van wollen stoffen ontleende de Engelse buitenlandse handel haar kracht, doch deze eenzijdige oriëntering vormde tevens haar zwakte.⁹ De Merchant Adventurers beschikten over het koninklijk verleende monopolie op de Engelse uitvoer van wollen manufactures naar o.a. de Nederlanden¹⁰ en namen daarmee driekwart van de Londense export van ruwe lakens voor hun rekening.¹¹ De centrale positie van deze stad in de handel met het buitenland kwam tot uiting in de ongeveer tweederde tot driekwart van de totale Engelse uitvoer, die via haar haven het buitenland bereikte.¹² Toen de Merchant Adventurers na de val van Antwerpen hun stapel naar Middelburg overbrachten, later naar Delft (1621) en Rotterdam (1635), leidde dit tot een belangrijke intensivering van de economische betrekkingen tussen de Republiek en Engeland.¹³ Ondanks het feit dat de eigenlijke markt voor Engelse stoffen in Amsterdam gevestigd was,¹⁴ had Rotterdam door haar gunstige ligging een groot deel van de handel op Engeland tot zich getrokken. Vooral in de steenkolenhandel stak zij Amsterdam naar de kroon; Veere had weliswaar formeel de Schotse stapel binnen haar poorten, maar kon door de excentrische ligging haar rechten niet effectueren.¹⁵

Engeland was aan de periferie gelegen van een economisch systeem dat door de Hollanders werd beheerst. Dit bleek onder andere uit de aard der ge-exporteerde goederen. De via Londen uitgevoerde wollen stoffen werden in

Holland gebleekt en geverfd; Engeland exporteerde het halffabrikaat en het liet daarmee de meestwinstgevende bewerkingen aan anderen over.¹⁶ Het stond Alderman Cockayne voor ogen om de economische voordelen van de bewerking tot eindproduct ten goede te laten komen aan het eigen land middels een uitvoerverbod voor ongeverfde en ongebleekte stoffen.¹⁷ Toen dit in 1615 van kracht werd, liep de bedrijvigheid in de Engelse textielregio's echter zo snel terug, dat van een crisissituatie kon worden gesproken. De nieuwe 'chartered company', die de Engelse stoffen voor export gereed zou maken, bleek niet tegen haar taak opgewassen en bovendien kondigden de Republiek en Duitsland een invoerverbod voor geverfde en gebleekte stoffen af. De Engelsen zagen bij gebrek aan eigen afzetkanalen het project mislukken. De Merchant Adventurers werden in hun privileges hersteld.

De geschiedenis van het Alderman Cockayne-project is symptomatisch voor de rivaliteit, tijdens de gehele zeventiende eeuw en ook nog daarna, in de betrekkingen tussen de Republiek en Engeland, of, zoals een tijdgenoot het uitdrukte, 'the trade is too little for us two, therefore one must down'.¹⁸ Al nam de Republiek de eerste plaats in, de economische betekenis van Engeland als tweede handelsmogendheid van Europa was van een importantie dat een voortdurende confrontatie en strijd om de hegemonie onvermijdelijk bleek. Gedurende de zeventiende eeuw bleef dit de drijvende kracht achter de verdeling der markten.¹⁹

Tussen 1619 en 1624 beleefde de Engelse economie de zwaarste crisis van de eerste helft der zeventiende eeuw. De export van wollen stoffen bereikte door de toegenomen overzeese productie en de concurrentie van de nieuwe draperie - nieuwe halfkamgaren stoffen - niet meer het niveau van 1614.²⁰ De textielproducten behielden echter in de eerste zes decennia der zeventiende eeuw de eerste plaats onder de exportartikelen van Londen.²¹ Kan dit worden opgevat als een stabiliserend element in de economische ontwikkeling, het meest kenmerkende voor de Engelse economie was de grotere spreiding die haar activiteiten kregen.²² Maar ongeacht waar de Engelsen handel dreven of op welke terreinen zij economische activiteiten ontplooiden, daar vertoonden de Hollanders zich na kortere of langere tijd eveneens en slaagden er veelal in de Engelse posities over te nemen.

Als erfgenamen van de Spaans-Portugese hegemonie waren de Engelsen en Hollanders in een economische en politieke machtsstrijd gewikkeld die zich met uitzondering van het Middellandse Zeegebied in de eerste zestig jaar der zeventiende eeuw in een voor de laatsten gunstige zin ontplooid. Dit

gold ook voor de koloniale handel, al zou deze, naarmate de transatlantische handel in betekenis toenam, steeds meer een zwakke stee in de Hollandse economie worden. Voor een effectieve exploitatie van de Amerikaanse gebieden waren namelijk uitgebreide volksplantingen noodzakelijk, waarvoor de Republiek het bevolkingspotentieel miste. Maar in eerste aanleg vertoonde het economisch leven nog een krachtige groei, waarvan alle sectoren de elkaar stimulerende en complementerende determinanten waren. De voorsprong op andere landen groeide zozeer uit, dat het leek, althans in het retrospectieve, of alleen door een fundamentele wijziging in de omstandigheden of door de verwerving van structurele voordelen van één der rivalen de groei ten einde kon komen. De mogelijkheid om door een economische en maritieme politiek profijt te trekken uit de internationale constellatie in en buiten Europa ten koste van de andere mogendheid werd door de Republiek én door Engeland beseft en uitgewerkt in een strategie, waarvan de Engelse een grotere innerlijke consistentie vertoonde en sterker protectionistisch was. Maar uiteindelijk zou het grotere economisch potentieel van Engeland de doorslag geven.

In tegenstelling tot de Republiek beschikte Engeland over een centrale overheid met voldoende autoriteit om het wenselijk geachte protectionistisch systeem tot stand te brengen. Eenmaal de weg van het mercantilisme ingeslagen versterkten de genomen maatregelen de macht van de overheid en openden aldus de mogelijkheid tot verderstreckende beïnvloeding van het economisch leven. De ontwikkeling naar een consequent mercantilisme kwam in Engeland tijdens het laatste decennium van de zeventiende eeuw pas goed op gang en vond haar voltooiing en hoogtepunt na de eerste helft van de volgende eeuw.

Van een bewust mercantilistische politiek, zoals die door de omringende landen gevoerd werd, was ten aanzien van de Republiek geen sprake. De tarieven van in- en uitvoer hadden merendeels een fiscaal karakter.²³ In dit opzicht bestond er - behoudens ten aanzien van enige spectaculaire, vooral tegen de Republiek gerichte maatregelen - tot 1690 geen wezenlijk verschil met de Engelse politiek aangezien ook die gericht was op de verwerving van inkomsten.²⁴ De handelspolitiek van de Republiek was stapelmarktgezind, waarbij deze aard in de zeventiende eeuw nog niet sterk tot uiting kwam; de bloei van de op deze markt steunende handel maakte stimulerende maatregelen overbodig.²⁵ Dit neemt niet weg dat er maatregelen genomen zijn die een min of meer protectionistische strekking hadden, met name wanneer het buitenland vitale belangen in het vlak van handel en nijverheid bedreigde. Om de Repu-

bliek als een vrijheidseiland te bestempelen temidden van de mercantilistische golven der omringende landen zou dan ook onjuist zijn.²⁶ Veeleer was de welvaart van de Republiek het ideaal dat de buitenlandse mercantilisten ook voor het eigen land voor ogen stond.

4.2. HET VERSCHUIVEND ZWAARTEPUNT

De economische groei van de Republiek liet in de eerste helft der zeventiende eeuw een sterke stijging zien, waarnaast deze periode voor Engeland nog het best als magere jaren gekenschetst kan worden.²⁷ Een vergelijking van de economische groei tussen 1660 en 1750 levert daarentegen een beeld op, dat de reciproke lijkt van de ontwikkeling in de voorafgaande periode. Rond 1650 was de Hollandse economie geëxpandeerd tot een punt, waarop verdere groei moeilijk te realiseren bleek en de in het verleden verworven posities slechts met grote inspanning gehandhaafd konden blijven.²⁸ De Republiek had een superieure positie over grotere en potentieel rijkere en machtiger landen kunnen verwerven, omdat deze in politiek en/of economisch opzicht nog niet rijp waren om een belangrijke functie in het internationaal-economisch bestel te vervullen. Na 1660 wijzigden de omstandigheden zich echter geleidelijk ten nadele van de Republiek - de spectaculaire groei vertraagde, hetgeen in de achttiende eeuw uitmondde in stagnatie - en in het voordeel van Engeland. Dit land nam de aanloop tot haar industriële revolutie,²⁹ die het in de negentiende eeuw tot de spil van het internationale economisch en politiek gebeuren zou maken.

Een vergelijking van de economische ontwikkeling van de Republiek met die van de omringende landen verschaft na 1660 een in de tijd in contrast en scherpte toenemend beeld van de emancipatie van landen, die tijdens de voorafgaande periode in de schaduw van de Hollandse stapelmarkt gebleven waren. Zo slonk het aandeel in de wereldhandel voortdurend en liet Engeland het in de achttiende eeuw niet bij het inhalen van de opgelopen achterstand maar ging de Republiek in het vlak van handel, scheepvaart en nijverheid overtreffen.³⁰ Ook andere landen boekten vooruitgang in sectoren, waarin de Hollandse kooplieden tevoren een monopolie bezaten. Steden als Londen, Hamburg en Bremen gingen in dit proces voorop en leverden het bewijs voor de interne en externe zwakte van de op haar stapelfunctie berustende Hollandse bedrijvigheid.

Een onderzoek naar de economische achteruitgang der Republiek in re-

latie tot de emancipatie van andere landen legt de structurele onevenwichtigheid van de Hollandse economie bloot. Enerzijds vormde de smalle basis van de welvaart een labiliserend element,³¹ anderzijds berustte de Hollandse positie goeddeels op factoren die ook elders enigermate aanwezig waren en zich daar geleidelijk verder ontwikkelden. Ondanks de Hollandse hegemonie was een verdeling van markten tot stand gekomen, waarbij de Republiek weliswaar een groot aandeel verwierf in de belangrijke Europese handel, daarentegen betrekkelijk stiefmoederlijk was bedeed in het transatlantische verkeer.³² In een situatie waarin andere Europese landen zich van de Hollandse dominantie gingen emanciperen en de transatlantische handel in betekenis toenam,³³ moest de Republiek noodzakelijk een stap terug doen. Want van een effectieve exploitatie van de Amerikaanse gebieden kon bij een onvoldoende bevolkingspotentieel geen sprake zijn.

Daarnaast impliceerde de restrictieve politiek die landen als Frankrijk en Engeland gingen voeren,³⁴ dat het hun ernst was met hun pogingen de Hollandse voorsprong in te halen. De Engelse scheepvaartwetten (1651 en 1660),³⁵ de Act of Frauds (1662)³⁶ en de Staple-Act (1663)³⁷ brachten weliswaar slagen toe aan de Hollandse handel en scheepvaart, maar leidden in eerste instantie niet tot een wezenlijke inperking van de welvaart.³⁸ Door een groot deel van de buitenlandse handel te doen vervoeren in Engelse schepen en door de koloniale handel op het moederland te concentreren poogde de Britse regering door wettelijke maatregelen een entrepôthandel te creëren zoals in Holland spontaan tot ontwikkeling was gekomen.³⁹

Het veranderend patroon van de Engelse handel kreeg gestalte in de expansie van de 'westports' gericht op de koloniale betrekkingen, in de uitbreiding van het scala producten - in het bijzonder de wederuitvoer van koloniale waren -, een afnemende oriëntering op de Hollandse stapelmarkt en een toeneming van de handel met buiten Europa gelegen gebieden.⁴⁰ Er waren tekenen die duiden op geleidelijke groei naar directe handelsbetrekkingen tussen landen die traditioneel de leveranciers en afnemers van de Hollandse stapelmarkt waren.⁴¹ De toenemende voorbijlandtvaart vloeyde hieruit voort.⁴² Door de sterke expansie van de inter-Europese handel kon de absolute positie van de Republiek vooralsnog onaangetast blijven; er was veeleer sprake van een relatieve achteruitgang⁴³ bij een terugdringing van de Republiek naar die takken van handel, waarin haar positie berustte op natuurlijke voordelen, in het bijzonder haar gunstige ligging.⁴⁴

Wellicht hebben de in het algemeen stroever verloopende handelsbewegin-

gen voor de Hollandse kooplieden aanleiding gevormd om hun kapitalen in Engelse fondsen te beleggen en op deze wijze 5% rente te verwerven en/of door speculatie kapitaalwinsten te realiseren.⁴⁵ Aldus zou de opkomst van de Republiek als internationale financier geen oorzaak maar een gevolg van de verslechterende handelsbeweging zijn geweest. In hoeverre de belastingen een rol gespeeld hebben in de achteruitgang is moeilijk na te gaan. Het staat echter vast, dat in 1695 de totale belastingopbrengst in de Republiek groter was dan in Engeland bij een bevolking die ongeveer 40% van de Engelse bedroeg.⁴⁶ De accijnzen op de levensbehoeften dreven het loonpeil op, dat op haar beurt de concurrentiekracht van de nijverheid aantastte. De lonen waren in Holland, concentratiepunt van de nijverheid, veelal hoger dan in de landgewesten,⁴⁷ hetgeen in de achttiende eeuw de verschuiving van industriële activiteit naar het platteland zou bevorderen.⁴⁸

In de jaren 1650-1750 groeide Amsterdam uit tot het financiële centrum van de wereld, maar de achttiende eeuw gaf pas een sterke toeneming van het aantal verhandelbare effecten te zien. Daaronder namen buitenlandse, speciaal Engelse, een voornamelijk plaats in.⁴⁹ De ontwikkeling van de actie-compagnie bleef in de Republiek ten achter bij Engeland, hetgeen samenhang met de grotere geconcentreerde kapitaalrijkdom die een uitputtend gebruik van alle beschikbare financieringsvormen onnodig maakte.⁵⁰ Vanaf de wisseling van de zeventiende naar de achttiende eeuw was Hollands kapitaal voor de Engelse regering belangrijk, zelfs onmisbaar geworden bij de bestrijding van de uitgaven die de inkomsten verre overtroffen.⁵¹ Voegt men hierbij dat tijdens de Engelse economische expansie na 1713 het kapitaal van de twaalf grootste 'joint-stock companies' snel steeg,⁵² dan zal het duidelijk zijn dat de Engelse kapitaalbehoefte een enorme omvang kreeg. Bij de bevrediging daarvan speelden Hollandse financiers een belangrijke rol. Nam tot 1760 Engeland ongeveer 90% van de Hollandse kapitaaluitvoer voor haar rekening, door de uitbreiding der beleggingsmogelijkheden is dit aandeel nadien belangrijk teruggelopen.⁵³

In de financiële sfeer waren echter tegen het eind van de achttiende eeuw soortgelijke tendenties te onderkennen als zich eerder in de goederenhandel hadden voorgedaan. De achteruitgang van Amsterdam als financieel centrum hing ten nauwste samen met de toenemende kapitaalrijkdom in de omringende landen, waarbij opnieuw Engeland voorop ging. De stabiele economische groei van Engeland bij een stagnatie in de Republiek maakte dat de verschuiving van het economisch zwaartepunt naar Engeland omstreeks 1780

een definitief karakter kreeg.⁵⁴

4.3. INDUSTRIËLE REVOLUTIE VERSUS VOORTGEZETTE STAGNATIE

In Engeland en niet in de Republiek manifesteerden zich de belangrijkste impulsen tot industrialisatie en technologische ontwikkeling.⁵⁵ Vanwege haar infrastructuur en natuurlijke rijkdom aan kolen en ijzer, de geografische afstand tot de Europese problemen en een gunstige sociale structuur vond in Engeland de industriële start plaats in aansluiting op de economische expansie van vóór 1750. Ondanks de Engelse economische groei was echter in 1830 het bruto nationaal product per hoofd in Nederland nog even groot als in het Verenigd Koninkrijk.⁵⁶ Pas na dit jaar ontstond een achterstand die in 1870 tot 20% was opgelopen. De Republiek, later het Koninkrijk der (Verenigde) Nederlanden, stond machteloos tegenover de industriële ontwikkeling zoals die in Engeland na het midden van de achttiende eeuw op gang kwam.

De bevolkingsgroei vormde langs de weg van een toenemende vraag en consumptie zowel een oorzaak als een gevolg van de verdere economische groei in de landbouw, handel en industrie.⁵⁷ Ook in dit opzicht bestond een aanmerkelijk verschil tussen de landen aan beide zijden van de Noordzee. Tussen 1701 en 1751 nam in Engeland en Wales de bevolking toe met bijna 60%,⁵⁸ terwijl die van de Republiek tot 1750 vrijwel stagneerde en nadien tot het einde van de eeuw met omstreeks 8% toenam.⁵⁹

De groeiende afzet, w.o. die naar het buitenland, vormde voor de Engelse producenten een aanmoediging tot productie op grote schaal, tot specialisatie en tot de ontwikkeling van nieuwe technieken. De heroriëntering van de bedrijvigheid naar een gemechaniseerde productie hing nauw samen met de voortgang van het technisch kunnen. Deze processen waren interdependent, stimuleerden elkaar en bewerkstelligden een toeneming van de productie. Eerder, zoals tijdens de bloeiperiode van de Republiek, was in tijden van handelsbloei de technische ontwikkeling onvoldoende voortgeschreden om een moderne, d.i. op mechanische aandrijfkracht gebaseerde industriële revolutie mogelijk te maken. Rond het midden van de achttiende eeuw was echter in Engeland de stand van zaken op de terreinen van de handel, de financiering en het technische kunnen op een peil gekomen en voldoende in onderling evenwicht gebracht, dat een doorbreking van het gebruikelijke productiepatroon mogelijk werd. Dit perspectief verhinderde een stagnatie en/of achteruit-

gang zoals die zich in de Republiek had voorgedaan en nog steeds voordeed.

De grenzen van de economische groei door internationale handel werden met betrekking tot Engeland in de tweede helft van de achttiende eeuw belangrijk verruimd.⁶⁰ Tot deze tijd was de handel voornamelijk beperkt gebleven tot luxe goederen, eerste levensbehoeften en oorlogsmateriaal.⁶¹ De nieuwe dimensie, die de industriële revolutie aan de Engelse buitenlandse handel toevoegde, bestond uit de import van grondstoffen en de export van nijverheidsproducten die gemechaniseerd en op grote schaal werden voortgebracht en waarnaar elders een ruime vraag bestond. Was de verdere groei van de Engelse export een gevolg en de voorafgaande groei daarvan een factor achter de industriële revolutie, het zou onjuist zijn om uitsluitend, of zelfs in hoofdzaak, de export als de oorzaak van de industriële revolutie aan te duiden. Zij vond haar oorsprong in en had gevolgen voor het gehele maatschappelijk bestel.

Daarentegen heeft zich in de Republiek na het midden van de achttiende eeuw geen industriële revolutie voorgedaan. Wilson heeft gewezen op de hoge lonen - mede een gevolg van de hoge indirecte belastingen - als een factor achter de achteruitgang van de Republiek,⁶² een element dat door Mokyr is uitgewerkt ter verklaring van de lang uitblijvende industrialisatie in de negentiende eeuw.⁶³ Maar Kindleberger heeft er terecht op gewezen, dat hoge lonen alleen in een statisch model schade toebrengen aan de industriële ontwikkeling,⁶⁴ want in een dynamisch model vormen zij juist een stimulans tot vernieuwing. Hij ziet aldus de overgang van het dynamisch model der zeventiende eeuw naar het statisch model van de daaropvolgende periode als een belangrijke factor achter de uitblijvende modernisering van de Republiek. In het geval van Engeland was de voorafgaande vooruitgang een stuwende kracht achter de verdere groei in een proces van industriële ontwikkeling, al kan men niet stellen dat uitsluitend de handelsbloei de industriële revolutie deed ontstaan.⁶⁵

In tegenstelling tot Engeland verkeerde de Republiek in de neergaande fase van de cyclus expansie-bloei-achteruitgang-depressie. De economische achteruitgang bewerkstelligde dat een industrialisatieproces een veel groter ommezwaai vereiste dan in Engeland; daar lag dit in het verlengde van de voorafgaande expansie, waaraan 'slechts' een nieuwe dimensie behoefde te worden toegevoegd. Men dacht en handelde daar vanuit een dynamisch oogpunt. De geleidelijk verschrompelende welvaartsbronnen van de Republiek zouden tot een totale mentaliteitsverandering genoopt hebben om een heroriëntering

in de richting van een industriële samenleving te realiseren. De economische contractie was echter nog onvoldoende voortgeschreden, de belangen van de handel en de financieringssector domineerden nog te sterk het economisch en politieke leven, om een verschuiving van het economisch zwaartepunt van de handel naar de nijverheid een kans van slagen te geven. Dat er een achterstand in het vlak van wetenschap en technologie zou hebben bestaan, is niet waarschijnlijk.⁶⁶

De dynamisering van het economisch leven door commerciële activiteiten vanaf de zestiende eeuw had in eerste instantie een sterke geografische concentratie vertoond en had zich daarna over andere gebieden uitgebreid. Met de opkomst van de industriële revolutie was het niet anders; de vestigingsplaatsvoordelen elders aanwezig - overigens niet uitsluitend opgevat als economische factoren, maar in elk geval wel met consequenties in het economische vlak - waren tegen het eind van de achttiende eeuw in de Republiek en tijdens de eerste helft van de negentiende eeuw in de Noordelijke Nederlanden niet, althans niet in vergelijkbare mate voorhanden om de omme-zwaai naar een moderne technologie te maken.

Toen de Engelse industriële revolutie op gang kwam, had de achteruitgang van de Republiek nog niet zijn dieptepunt bereikt. Pas na de Franse tijd, die het einde van de stapelmarkt bracht, kon de in het maatschappelijk bestel dominerende renteniersgeest, in de loop der achttiende eeuw steeds meer tot een historische ballast geworden, in de eerste vijf decennia van de negentiende eeuw worden omgezet in een voor industrialisatie gunstige dynamiek.⁶⁷ Inmiddels zouden echter ook in de economische omstandigheden, w.o. vooral het gebrek aan binnenlandse grondstoffen bij een inadequate infrastructuur, en in het sociale klimaat fundamentele veranderingen op gang gekomen zijn.

4.4. DE ENGELSE SUPERIORITEIT OVER EEN TWEDE-RANGSMOGENDEHEID

De tussen 1795 en 1813 tot stand gekomen nationale staat⁶⁸ leverde in Nederland een bijdrage tot de verdere ontwikkeling naar een geïntegreerde volkshuishouding en maakte een krachtiger aanpak van de economische problemen mogelijk. Deze lagen meer in de verzwakkende structuur van de volkshuishouding, het gebrek aan groei en de onevenwichtige verdeling van de welvaart dan in het absolute - zij het dan ook gemiddelde - welvaartspeil.

Met de herwonnen onafhankelijkheid poogde Willem I de koloniën - tij-

dens de Franse tijd in eerste instantie onder Engelse bescherming geplaatst, in 1803 volledig in Engelse handen overgegaan - terug te krijgen,⁶⁹ maar er ontstond een strijd waarin de Engelsen poogden de Hollandse pretenties te matigen en in verhouding te brengen tot de Hollandse macht.⁷⁰ Hoewel de Brits-Nederlandse betrekkingen in de eerste helft van de negentiende eeuw goed waren, werden zij niet zo cordiaal als de Engelse en Nederlandse leiders hoopten. Er bleef tussen deze twee landen iets bestaan van het oude wantrouwen en de oude rivaliteit.⁷¹ Maar in 1824 kwam desondanks een overeenkomst tot stand, waarbij de koloniale kwestie werd geregeld en de landen elkaar in hun koloniën zouden toelaten op basis van meest-begunstigde natie.⁷²

Vanaf de herwonnen onafhankelijkheid wenste Willem I bovendien de eerder ingezette tendentie naar een uitgebreider bescherming van de binnenlandse nijverheid voort te zetten.⁷³ Zijn politiek beoogde enerzijds door invoerrechten en uitvoerverboden de onontbeerlijke grond- en hulpstoffen voor het binnenland te behouden,⁷⁴ maar poogde anderzijds de belangen van de handel te ontzien.⁷⁵ Een herleving van de laatste bleef echter uit. De activiteiten van de koning beperkten zich niet tot het ontwerpen van een gunstige tariefpolitiek, maar betroffen ook de verbetering van de infrastructuur en de directe gang van zaken in de industrie, al moet men concluderen dat de resultaten van deze welvaartspolitiek in het algemeen van bescheiden omvang bleven.⁷⁶

Tot de pogingen tot opbeuring van het economisch leven kan men ook de latere wijziging van de Nederlandse handelspolitiek in vrijhandelsrichting rekenen. Deze stond mede onder buitenlandse invloed. De Lage Landen, en Nederland in het bijzonder, waren de economische en politieke uitkijkpost van Engeland op het Europese vasteland, de 'vestibule to the trade of Europe and the potential base for the invasion of England'.⁷⁷ Maar deze met eigenbelang vermengde sympathie kon toch niet verhinderen, dat de Britse regering zich herhaaldelijk doof toonde voor de economische belangen van Nederland. Zo bleek zij na de totstandkoming van de onafhankelijkheid in eerste instantie niet van zins tegenover de verwerving van voordelen op tariefgebied enigerlei tegemoetkomendheid te stellen ten aanzien van Nederlandse verlangens tot verlaging der Engelse rechten.⁷⁸ Maar ook aan gene zijde van de Noordzee kwamen ontwikkelingen op gang naar een wijziging in de handelspolitieke beginselen.

In 1825 werden tussen beide landen onderhandelingen geopend over een

verdrag, dat volgens de Nederlanders de gelijkstelling der vlaggen en gelijkstelling bij in- en uitvoer evenals een wederzijdse verlaging van rechten en de toepassing van de meest-begunstigingsclausule diende te omvatten. Na verloop van tijd kwamen de Engelsen met een ontwerpverdrag waarin de wederzijdse tariefverlaging niet was opgenomen. Daarop achtte Willem I de onderhandelingen niet meer van belang. Korte tijd later maakte de Engelse regering echter een rechtenverhoging van éénvijfde voor in Nederlandse schepen aangevoerde goederen bekend en de Nederlandse regering trok daarop de 10% verlaging ten behoeve van Engelse schepen in.⁷⁹

Pas in 1836 hebben de Engelsen opnieuw pogingen ondernomen om tot een officieel akkoord te komen. Dit initiatief kreeg in Nederland een welwillende ontvangst en men heeft de Engelsen de hier levende wensen dienaangaande kenbaar gemaakt, t.w. de gelijkstelling der vlaggen met betrekking tot de scheepsrechten, de opheffing van de 20% op de invoer in Engeland met Nederlandse schepen, met 10% verlaagde rechten voor de invoer in Nederland met Britse schepen en de gelijkstelling van de directe en indirecte vaart met Nederlandse en Engelse schepen in de Engelse havens.⁸⁰ Engeland repliceerde met een ontwerpverdrag dat als belangrijkste elementen de volledige reciprociteit in handel en scheepvaart en de wederzijdse meest-begunstiging bevatte. Toen de ondertekening van het verdrag op 27 oktober 1837 plaats vond, was Nederland in Engeland voor het eerst sinds de dagen der Stuarts een meest-begunstigde natie geworden in plaats van de meest-belemmerde.

In Engeland kregen de voorstanders van een vrijere handel een groeiende invloed op de gebeurtenissen op handelspolitiek gebied. Het belangrijkste punt werd daarbij gevormd door de graanwetten, die via een glijdende schaal bij invoer de prijs van het graan reguleerden. Tegen deze wetgeving ontstond verzet vanuit de industrie, die de graanprijzen, en daarmee de lonen, onnodig hoog achtte. Dit verzet bundelde zich in 1839 in een nationale Anti-Corn Law League.⁸¹ Deze wist de regering te winnen voor de gedachte dat met de afschaffing het landsbelang gediend was en toen deze in 1846 een feit werd, kon dit als een keerpunt in de Britse handelspolitiek worden gezien.⁸² De mede onder buitenlandse druk tot stand gekomen afschaffing van de bestaande scheepvaartwetten - ten aanzien waarvan de Britse regering bij de Nederlandse informeerde naar de gezindheid om het Britse voorbeeld na te volgen⁸³ - kan worden opgevat als nadere uitwerking van het eerder aanvaarde beginsel.

Ook in Nederland kwam vanaf het begin der jaren '40 een ontwikkeling op gang naar vrijmaking van het internationale verkeer. De tariefwet van 1845, een compromis tussen het streven naar handelsvrijheid en handhaving van de bestaande protectie, was een belangrijke stap voorwaarts ten opzichte van de wet van 1822.⁸⁴ Zij was minder een gevolg van principiële dan van opportunistische overwegingen, want de onafhankelijkheid van België, de bedreiging van de Nederlandse positie in de internationale handel door de Belgisch-Duitse spoorweg van 1843⁸⁵ en het handelsverdrag tussen België en het Duitse Tolverbond van een jaar later noopten tot deze wijziging.⁸⁶

Als gevolg van de groeiende interdependentie in Europa - en speciaal de economische expansie van Duitsland - verschoof de economisch-geografische positie van Nederland van de periferie van het economisch systeem naar het centrum tussen industrieel ontwikkelde staten. Gelet op de relatief geringe omvang als afzetmarkt voor industriële producten en op de geringe stimulans tot industrialisatie uitgaande van autonome krachten kon de Nederlandse economie alleen dan de voordelen van de nieuwe situatie plukken ten behoeve van een expansie in de moderne zin, als het zich openstelde voor de invloeden van buitenaf. Was het mogelijk in de periode van de perifere economische positie, d.i. vrijwel gedurende de gehele eerste helft van de negentiende eeuw, een zelfstandige, d.i. protectionistische politiek te voeren, in de periode daarna, waarin de evolutie van handelsland naar mede doorvoerland nadrukkelijk doorzette,⁸⁷ vergde dit een wijziging in de handelspolitieke mentaliteit maar vooral ook in de handelspolitiek zelf.

De zich wijzigende economisch-geografische positie is in Nederland niet dadelijk als een gunstige ontwikkeling onderkend, hetgeen wordt bevestigd door het verzet tegen de 'vrije' Rijn.⁸⁸ Maar tussen 1845 en 1851 deed zich aan Nederlandse zijde een duidelijke omslag voor in de mentaliteit met betrekking tot de Rijnvaart,⁸⁹ een kwestie waarover de strijd tussen voor- en tegenstanders van vrijhandel voor het eerst is uitgevochten. Op de Rijn was de verschuiving van de economisch-geografische positie van periferie naar centrum dan ook het eerst merkbaar. De veranderende economische en politieke structuur dwong Nederland in vrijhandelsrichting.⁹⁰ De chronologie van de handelspolitieke geschiedenis leert echter, dat de druk van buitenlandse zijde, rechtstreeks afkomstig van regeringen dan wel als gevolg van ontwikkelingen elders, de opeenvolgende stappen in belangrijke mate hebben bepaald.⁹¹

In Engeland was de economische ontwikkeling in de negentiende eeuw eenduidig gericht op voortgaande industrialisatie en konden op grond hier-

van de op vrijhandel gerichte belangen van de industrie de overhand behalen op de protectionistische tendenties die veelal in andere sectoren van het bedrijfsleven bestonden. De superioriteit van de Britse industrie over de continentale producenten werd steeds duidelijker waarneembaar, zodat zij in staat geacht mocht worden ook in een vrijhandelssituatie haar concurrentiepositie te behouden.⁹² Maar in Nederland was de economische ontwikkeling tot de jaren '70 van een dualistische aard, waarbij de industrie zich slechts aarzelend ontwikkelde.

Beziet men de economisch-geografische positie van Nederland tijdens de eerste helft van de negentiende eeuw, dan kan men die opvatten als perifeer in een economisch systeem dat werd gedomineerd door de Britse hegemonie in het vlak van de handel, de scheepvaart en de industrie. Nederland diende als afzetmarkt voor de Engelse fabrikaten, maar werd zelf nauwelijks door de moderne productiewijze beroerd. Haar betekenis lag voornamelijk in de rol als agrarisch producent voor de Britse markt en als kapitaalverschaffer voor breed-gespreide buitenlandse ondernemingen en overheden. Deze situatie was vóór 1870 nauwelijks aan wijziging onderhevig.

Onder deze omstandigheden lag het niet voor de hand dat Nederland als initiator van nieuwe ontwikkelingen zou optreden. Nederland keek ook in handelspolitiek opzicht de kat uit de boom. Zo was de afschaffing van de graanwet van 1835 geen principieel besluit, maar een direct gevolg van de slechte voedselsituatie.⁹³ Bovendien had Engeland in deze het voorbeeld gegeven. De dominerende rol van dit land bleek ook bij het verlaten van de bestaande scheepvaartpolitiek. In de nieuwe Engelse scheepvaartwetgeving lag voor het buitenland een aansporing tot liberalisering, want de gelijkstelling der vlaggen kon namelijk door een gehele of gedeeltelijke uitsluiting of door differentiële rechten worden opgeheven, hetgeen men als wapen kon gebruiken tegen de landen die weigerden te volgen.

Onder voortdurende aandrang van Engelse zijde maakte de Nederlandse regering in 1850 een drietal wetsvoorstellen bij de Staten-Generaal ahangig die een radicale wijziging in de scheepvaartpolitiek zouden brengen. In de relatie met Engeland behoorden de volkomen gelijkstelling der vlaggen in de Nederlandse havens, de afschaffing der differentiële scheepvaartwetten - ook in de koloniën maar met uitzondering van de kustvaart in Nederlands-Indië - en de mogelijkheid tot afgifte van Nederlandse zeebrieven voor in het buitenland gebouwde schepen tot de belangrijkste punten.⁹⁴ Met de aanneming van deze wetten waren weliswaar niet alle handels- en

scheepvaartpolitieke kwesties van de baan, maar evenals het merendeel der andere punten die in de volgende decennia aan de orde kwamen, zijn deze in kort tijdsbestek tot een oplossing gebracht in vrijhandelsgezinde richting.

Na de wijziging in het stelsel der invoerrechten in 1862, die behoudens een aantal fiscale verhogingen voor de gehele periode 1870-1914 zou gelden,⁹⁵ konden de Brits-Nederlandse handels- en scheepvaartbetrekkingen zich in vrijheid ontwikkelen. Nadien is er op handelspolitiek gebied nog wel wat gebeurd - te denken valt aan de afschaffing van de bevoorrechtiging van Nederlandse goederen in Indië (1872) en de vrijstelling van een groot aantal artikelen in Nederland (1877)⁹⁶ -, maar dit kan worden opgevat als een nadere uitwerking van het eenmaal aanvaarde stelsel.

Ten aanzien van de directe handelspolitieke betrekkingen tussen Engeland en Nederland lag er in 1870 nog het Britse voorstel tot het sluiten van een nieuw verdrag ter vervanging van de tractaten van 1837, 1851 en 1852. De aanleiding tot dit voorstel werd gevormd door het Nederlands-Franse verdrag van juli 1865, terwijl de eerste suggestie daartoe van de Privy Council of Trade afkomstig was.⁹⁷ Het op 27 februari 1866 aan de Nederlandse regering gezonden ontwerpverdrag omvatte 22 artikelen⁹⁸ en ontmoette van Nederlandse zijde weinig enthousiasme. Het bevestigde de reeds bestaande toestand en de geldende rechten, maar belangrijk was wel dat de overeenkomst van 17 maart 1824 inzake regeling van de Britse betrekkingen met Nederlands-Indië⁹⁹ onverlet bleef. Na ratificatie zou het verdrag een geldigheidsduur van tien jaar hebben.¹⁰⁰

In de brief van minister Cremers (Buitenlandse Zaken) aan zijn collega Van Bosse (Financiën) van 6 maart 1866 achtte de eerste een tweetal vragen op de voorgrond te staan, nl. naar de noodzaak of wenselijkheid de handels- en scheepvaartbetrekkingen met Engeland opnieuw bij verdrag te regelen en zo ja, of het ontwerpverdrag aannemelijk was.¹⁰¹ Cremers constateerde, dat op grond van de bestaande Brits-Nederlandse verdragen Groot-Brittannië feitelijk in het bezit was van alles, waarop de Franse onderdanen en de Franse handel en scheepvaart recht hadden behoudens enkele uitzonderingen, waarvan hij de bescherming der Engelse fabrieks- en handelsmerken de belangrijkste achtte. Hij zag geen bezwaar om ook de Britten deze bescherming - onder voorwaarde van reciprociteit - toe te staan; hij vond dit na de toekenning daarvan aan Frankrijk zelfs noodzakelijk.

In de bestaande toestand en in de nieuwe artikelen van het ontwerpverdrag voelde Cremers echter geen dwingende noodzaak tot het sluiten van een

nieuw handels- en scheepvaartverdrag. Bovendien achtte hij een aantal van de voorgestelde artikelen in strijd met de Nederlandse wetgeving of niet in overeenstemming met hetgeen met Frankrijk was overeengekomen. Hij uitte de wens de voorgestelde onderhandelingen aan te nemen en gaf de voorkeur aan een verdrag met zo min mogelijk artikelen, die in de meest uitgebreide en algemene zin de behandeling op voet van de meest-begunstigde natie zouden toestaan. Enkele bepalingen, zoals over bescherming van fabrieksmerken, zouden daaraan toegevoegd kunnen worden. De nieuwe minister van financiën, Graaf Schimmelpenninck van Nijenhuis, liet in een reactie aan de ambtsopvolger van minister Cremers, Van Zuylen van Nijevelt, weten dat hij vrijwel dezelfde opvatting was toegedaan.¹⁰² Ondanks dat de Britse gezant de Nederlandse regering aan het voorstel heeft herinnerd, is de zaak daarna toch vele jaren blijven rusten.¹⁰³

Uiteindelijk is aan de Nederlandse wens tot beperking van de overeenkomst tot een aanvullingstractaat gevolg gegeven. Op 15 augustus 1889 werd te Londen de conventie tot wijziging van het handels- en scheepvaartverdrag van 27 oktober 1837 getekend. Het omvatte een tweetal artikelen; het eerste verklaarde artikel IV van het verdrag van 1837¹⁰⁴ vervallen en stelde daarvoor in de plaats, dat wederzijds bij de berekening van ad-valorem-rechten en alle andere met de douanereglementen samenhangende vragen de goederen zouden worden behandeld als zijnde van de meest-begunstigde natie, terwijl het tweede artikel de looptijd van de overeenkomst stelde op die van het verdrag van 1837.¹⁰⁵ De ratificatie heeft op 1 mei 1891 plaats gevonden. Speciale bepalingen over de bescherming van fabrieksmerken zijn niet opgenomen.

Met de afschaffing van de bevoorrechtiging der Nederlandse goederen in Indië en de algehele vrijstelling van invoerrechten van een groot aantal artikelen was de vrijhandel compleet en die kwam vóór 1914 ook niet meer wezenlijk in gevaar; het laatste gold ook voor Engeland. Het Nederlandse tarief bleef na 1877 een halve eeuw ongewijzigd, al zijn na 1895 door de verscherping van het toezicht op de aangiften een aantal goederen in feite wel zwaarder belast dan te doen gebruikelijk was.¹⁰⁶ De roep om 'fair trade' kreeg in de jaren '80 in Engeland geen grotere aanhang dan die van een kleine minderheid,¹⁰⁷ evenals trouwens in Nederland.

De her en der groeiende weerstand tegen de liberale tariefpolitiek werd veroorzaakt door de tegen het einde der jaren '70 verslechterende economische ontwikkeling en de wederopleving van het protectionisme in het

buitenland, met name in Duitsland en Frankrijk. De later in Nederland ingediende wetsontwerpen tot verhoging van de tarieven werden echter verdedigd met verwijzing naar de benarde toestand der staatsfinanciën, maar deze voorstellen haalden toch niet de Staatscourant.¹⁰⁸ De belangen van handel, scheepvaart en landbouw waren in toenemende mate verbonden met de liberale economische politiek, terwijl de bescherming van 'infant industry' in één enkele bedrijfstak een hypothetisch geval was. Bijna alle takken van nijverheid verkeerden in een achterlijke toestand en kwamen daarom in aanmerking voor een opvoedend recht. In het niet-industriële Nederland zou aldus de bescherming van één bedrijfstak uitlopen op een min of meer algemeen protectionisme.¹⁰⁹ Experimenten zouden voor Nederland gevaarlijk zijn, omdat dit land vanwege de exportoriëntering van een aantal bedrijfstakken steeds sterker afhankelijk werd van vrije internationale handel.¹¹⁰

Met het oog op volledigheid moeten de conventies inzake de visserij op de Noordzee van 6 mei 1882¹¹¹ en 16 november 1887,¹¹² de verklaring van 1 februari 1889¹¹³ en de conventie van 26 april 1902¹¹⁴ vermeld worden. Het eerste akkoord, waaraan naast Groot-Brittannië en Nederland ook Duitsland, België, Denemarken en Frankrijk deel hadden en waarin een additioneel artikel was opgenomen dat de deelneming van Noorwegen en Zweden mogelijk maakte, regelde de visserij op de Noordzee. Binnen de territoriale wateren van drie geografische mijlen was deze voorbehouden aan landgenoten. De verklaring van 1 februari 1889 bevatte daarop een technische uitbreiding.

Het verdrag van 16 november 1887, waaraan oorspronkelijk dezelfde contracterende partijen deelnamen, had betrekking op een aan- en verkoopverbod van dranken met meer dan 5% alcohol aan vissersboten. Op 14 februari 1893 bleek evenwel dat Frankrijk het verdrag niet zou ratificeren, hetgeen de andere partijen niet weerhield hun plannen door te zetten.

Tenslotte de conventie op 26 april 1902 tussen Groot-Brittannië en Nederland gesloten; deze behelsde de regeling van de voet, waarop schadeloosstelling zou worden verleend aan getuigen uit de vissersstand gehoord in een strafzaak betreffende een overtreding van de overeenkomst van 1882 of enige wettelijke bepaling ter uitvoering daarvan.¹¹⁵ Over de aangekaarte vrijheid van invoer van monsters door vertegenwoordigers was men niet bereid een overeenkomst te sluiten; men besloot tot uitwisseling van brieven waarbij deze vrijstelling werd toegekend voor een periode van maximaal één jaar.¹¹⁶

Zonder directe economische betekenis was de totstandkoming van de conventie voor de vreedzame regeling van internationale geschillen (29 juli

1899), die kan worden opgevat als het belangrijkste resultaat van de eerste vredesconferentie in Den Haag.¹¹⁷ Terstond na het sluiten van deze conventie heeft de Nederlandse regering stappen ondernomen ter concretisering van het beginsel van verplichte arbitrage in algemene overeenkomsten.¹¹⁸ Zij was in het bijzonder geïnteresseerd in een overeenkomst met Engeland, hetgeen samenhang met de onafgedane reclames inzake de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg Maatschappij (N.Z.A.S.M.), waarvan de militaire gouverneur van Pretoria alle eigendommen op 12 september 1900 in beslag had genomen.¹¹⁹

Van Nederlandse zijde is allereerst gepoogd met Frankrijk een arbitrage-overeenkomst te sluiten en die later als blauwdruk te gebruiken voor een soortgelijke overeenkomst met Engeland. De Nederlandse gezant te Parijs had evenwel de indruk, dat Frankrijk niet als eerste grote mogendheid een overeenkomst wenste aan te gaan met een staat van de tweede rang, wat namelijk de afstand van het recht van de sterkste zou inhouden.¹²⁰ Op 14 oktober 1903 werd bekend dat Frankrijk en Engeland tot overeenstemming waren gekomen, zodat deze hinderpaal voor een overeenkomst met Nederland was opgeruimd.

Het Nederlandse voorstel voor een arbitrageconventie met Engeland was gebaseerd op het door Nederland aan Frankrijk voorgestelde ontwerp, maar het Britse tegenvoorstel behelsde een overeenkomst op basis van de beperktere Engels-Franse overeenkomst. Daarin was sprake van geschillen 'qui vien-draient à se produire', hetgeen kon impliceren dat de kwestie rond de N.Z.A.S.M. niet aan arbitrage onderhevig zou zijn.¹²¹ Het Nederlandse antwoord vroeg om een aanvulling, hetgeen door de Britse regering werd geweigerd onder vermelding, dat ook Italië zonder aarzeling de tekst van de Frans-Britse conventie had geaccepteerd. Bovendien achtte men van Britse zijde een connexiteit tussen de arbitrageconventie en de N.Z.A.S.M.-claim ongewenst, hetgeen overigens simultane behandeling niet uitsloot. De Nederlandse gezant te Londen heeft in die zin een aide-mémoire aan de regering uitgebracht, waarna hij zes weken later de opdracht kreeg aan de Britse regering de Nederlandse bereidheid over te brengen om een arbitrageconventie te sluiten volgens het Frans-Britse voorbeeld. Deze is op 15 februari 1905 te Londen getekend¹²² en op 16 december 1909 voor 5 jaar vernieuwd.¹²³ De N.Z.A.S.M.-claim is later door een bedrag-ineens geregeld.¹²⁴

5. DE VERANDERENDE MARKT VOOR DE BRITSE INVOER IN NEDERLAND

5.1. DE BETEKENIS VAN DE INFRASTRUCTUUR

Industriële producten, waartoe te rekenen grondstoffen, halffabrikaten, kapitaalgoederen en eindproducten, gaven tussen 1870 en 1914 gestalte aan het overgrote deel van de Britse handel met Nederland. De beschikbaarheid van buitenlandse hulpbronnen, w.o. vooral steenkolen en halffabrikaten zoals garens, was voor de Nederlandse economie van immense betekenis en dit zou, ondanks alle veranderingen die zich in de daaropvolgende decennia voltrokken, tot 1914 ook zo blijven. Van Dillen noemt onder de factoren ter verklaring van de lange tijd uitblijvende industrialisatie het ontbreken van de voor mechanisering onontbeerlijke grondstoffen als ijzer en steenkool.¹ Ook Brugmans wijst op de smalle grondstoffenbasis als een van de economische hinderpalen, maar ruimt daarnaast ook plaats in voor psychische factoren.² Dat de laatste een hoofdoorzaak vormden voor de late industrialisatie en dat de economische omstandigheden, w.o. de beschikbare grondstoffen, daaraan secundair waren, wordt door Wieringa verdedigd.³

De steenkolenproductie kwam in Nederland tot de wisseling van de negentiende naar de twintigste eeuw niet echt van de grond, maakte daarna een krachtige expansie door, maar bleef ook tijdens de jaren 1910-1914 in verhouding tot de binnenlandse consumptie minder dan 19% bedragen.⁴ Bovendien was het aandeel van de binnenlandse markt in de Nederlandse productie betrekkelijk klein. De jaren vlak voor de eerste wereldoorlog brachten weliswaar een stijgend binnenlands verbruik van Nederlandse steenkolen, maar dit ging toch niet uit boven het peil van eenderde van de productie.⁵ Ook toen was minder dan 7% van het verbruik ontleend aan de Limburgse mijnbouw.⁶

Aan het begin van de eerste wereldoorlog werd de Nederlandse markt door een tweetal organisaties beheerst, t.w. de Steenkolen Handels-Vereeniging - verlengstuk van het Ruhrkolensyndicaat, dat de hele invoer van Duitse kolen voor haar rekening nam - en de Scheepvaart- en Steenkolen-

Maatschappij, die het grootste deel der Engelse kolen importeerde.⁷ Het industriële verbruik van Belgische productie had een ondergeschikte omvang. Voorzover Belgische kolen werden ingevoerd en verbruikt, waren deze vooral voor huisbrand bestemd, terwijl deze invoer vanaf 1905 bovendien gaandeweg verminderde.⁸

Nu is de beschikbaarheid van een grondstof als steenkolen met de constatering van geen, of althans een onvoldoende binnenlandse productie nog niet volledig verklaard. De Jonge wijst op de achterlijkheid van Nederland in termen van interne economische integratie, hetgeen hij in nauw verband ziet met de toestand van de communicatiemogelijkheden.⁹ Zo kwam het grootste deel van voor export bestemde goederen uit het westen van het land. De productie voor de nationale en internationale markten bleef in hoofdzaak beperkt tot de gebieden in de omgeving der exporthavens. De textielnijverheid in de buitenprovincies behoorde tot de zeldzame voorbeelden van bedrijfstakken buiten het centrum van Nederland, die werkten voor de nationale of internationale markt en die daarmee tot de nationale en niet uitsluitend tot de regionale welvaart bijdroegen. De verbetering van het netwerk van verkeersverbindingen naar een nationaal systeem van onderling verbonden waterwegen en naar een nationaal spoorwegnet kwam pas in de jaren '80 van de negentiende eeuw gereed. Volgens De Jonge vormde de totstandkoming van deze werken een belangrijke stimulans voor de gemechaniseerde industriële productie in perifere gebieden zoals Twente en Noord-Brabant.

De 'outer provinces' stonden er met betrekking tot hun integratie in de Nederlandse volkshuishouding lange tijd ongunstig voor. Dit, ondanks het feit dat daar vanaf de zeventiende en achttiende eeuw een niet onbelangrijke nijverheid was opgekomen,¹⁰ die deze regio's mede door hun bekendheid met de afzetkanalen en de fundamentele kennis van de productie een gunstig uitgangspunt verschaftte bij de overgang op een gemechaniseerde productie. Voor het echter zover was, moesten eerst een aantal hindernissen overwonnen worden, waartoe o.a. de achterhaalde infrastructuur behoorde. De Kamer van Koophandel te Enschedé berichtte in 1853: '...., de vracht van Engeland, Ruhrort of Ibbenbüren bedraagt meer dan de waarde, welke de kolen op die plaatsen hebben, ja bijna het dubbele. De duurte der steenkolen in Enschede kan alleen verminderd worden door eenen spoorweg van Rheine naar Enschede, waardoor kolen zonder overladen uit de mijnen naar de fabryken kunnen worden gevoerd en 30 à 40% goedkoper worden'.¹¹

Pas in de jaren '50 werd Twente door het Overijsselskanaal met Zwolle

verbonden, terwijl enige jaren eerder spoorwegen waren aangelegd aan de Duitse zijde van de grens die de aanvoer van steenkolen enigszins goedkooper maakten.¹² Het zou echter tot de tweede helft van het volgende decennium duren, dat door de aanleg van spoorwegen een belangrijke daling van de kolenprijs in Twente tot stand kwam.¹³ Ook Tilburg is lange tijd verstoken gebleven van goede transportmogelijkheden voor volumineuze goederen. In 1863 werd het door een spoorweg met Breda verbonden, twee jaar later aangesloten op de lijn naar Maastricht. Van veel groter betekenis, m.n. voor de aanvoer van Belgische kolen, was de totstandkoming van de lijn Tilburg-Turnhout, in 1867 in exploitatie genomen. De spoorweg Tilburg-Den Bosch-Nijmegen voor het vervoer van Britse kolen dateert pas uit 1883 en het Wilhelminakanaal uit 1928.¹⁴

Toen in 1870 het spoorwegnet in Nederland ondanks de versnelde aanleg vanaf 1860 nog verre van compleet was, zullen de kosten van het transport van volumineuze goederen, naast steenkolen valt hier te denken aan andere grondstoffen, aan halffabrikaten en kapitaalgoederen, een aanzienlijk deel van de uiteindelijke prijs aan de fabriek hebben uitgemaakt. De buitenlandse aanvoer vond voorzover deze uit Engeland kwam uiteraard plaats in de zeehavens en moest vandaaruit al dan niet overgeladen langs waterwegen met een wijdmazig net het binnenland bereiken. Aangezien de spoorwegen lange tijd geen volledig netwerk vormden en bij transport hierover in elk geval diende te worden overgeladen, vormde dit vervoerssysteem geen aantrekkelijk alternatief. Zoals in het navolgende nog zal worden aangestipt, bleef de Britse aanvoer van volumineuze goederen bij gevolg grotendeels beperkt tot de zeehavens en hun onmiddellijke omgeving.

De situatie met betrekking tot de aanvoer uit Duitsland lag niet wezenlijk anders. Deze had voornamelijk plaats over de Rijn. Omstreeks 1830 is onder invloed van de opkomst van de stoomvaart en de interne concurrentie op de Rijn een proces van structuurverandering op gang gekomen, waardoor de Rijnvaart zich tegenover de externe concurrentie der spoorwegen heeft weten te handhaven. De hervormingen brachten een grote winst aan efficiëntie.¹⁵ Maar daarmee bleef het vraagstuk van het wijdmazige karakter van het waterwegennet ook voor de aanvoer uit het oosten bestaan. 'Pas omstreeks 1855', zo meent Nusteling, 'toen in West-Europa van een aaneengesloten spoorwegnet gesproken kon worden, werd het railverkeer voor de Rijnvaart een ernstige bedreiging.'¹⁶ De effecten daarvan waren in eerste instantie te bespeuren in het personenvervoer en vervolgens in het transport

van hoogwaardige goederen, waarvoor snelheid van vervoer belangrijker was dan de hoogte van de vrachtprijs.

Maar de aanleg van spoorwegen in west-oostelijke richting, m.n. van belang voor de doorvoer, blijft te onderscheiden van de totstandkoming van een voor industrialisatie gunstige infrastructuur ten behoeve van perifere gebieden. Wat dit aangaat, bestond er tussen de aanvoer uit de omringende landen geen wezenlijk verschil, althans niet met betrekking tot volumineuze goederen zolang als het spoorwegnet niet verder geperfectioneerd was. De verbetering van de infrastructuur vormt aldus een wezenlijke factor ter verklaring van de Nederlandse economische ontwikkeling én van de concurrentieverhouding tussen de omringende landen, want voorzover de regio's verstoken waren van goede waterwegen dienden vóór de gereedkoming van een geïntegreerd spoorwegnet de overige omstandigheden uitzonderlijk gunstig te zijn om pogingen tot industrialisatie te doen slagen.

5.2. STEENKOLEN: IN- EN DOORVOER

Ondanks de geringe binnenlandse productie vervulde Nederland al vóór 1870 een functie als verdelende draaischijf in de internationale kolenhandel, m.n. bij de aanvoer van Britse kolen voor het Europese achterland. Deze functie heeft met de opkomst van de Duitse mijnbouw een verdere intensivering ondergaan, waarbij de richting van het vervoer overigens zou veranderen naar het westen en het zuiden. Deze functie was het resultaat van de geografische positie tussen enige belangrijke productie- en afzetgebieden.

Al in de zeventiende eeuw waren de havens van de Republiek in de kwartieren van de Schelde, het IJ en de Maas tot steenkolenhavens geworden. Veere had, zij het niet onomstreden, de stapel van Schotse kolen binnen haar poorten, maar Rotterdam nam de eerste plaats in bij de handel in dit overzeese product.¹⁷ Ondanks de voorkeur voor Schotse steenkool vond ook van elders aanvoer plaats, m.n. steenkool uit het Luikerland die in Dordrecht ter markt kwam. De in het algemeen overheersende positie van Amsterdam kon niet verhinderen, dat het zwaartepunt van de steenkolenhandel in het Beneden-Maasgebied lag; Amsterdam importeerde bijna uitsluitend voor eigen gebruik en voor dat in de directe omgeving van de stad. Rotterdam, dat zich sterk richtte op de zeehandel, heeft gaandeweg ook de handel in Maaskolen tot zich getrokken.

In de tijd der Republiek bleef de handel in Ruhrkolen onregelmatig en

van bescheiden omvang.¹⁸ Daarentegen vormden de Schotse steenkolen en de vaart op Schotland een wezenlijk onderdeel van Hollands economisch leven: in de eerste decennia van de achttiende eeuw richtte 25 tot 40% van de Britse steenkolenuitvoer zich op de Republiek, waarvan de aanvoer meestal, maar zeker niet uitsluitend, plaats vond in de directe vaart.¹⁹

De periode 1795-1870 verschilde met betrekking tot de steenkolenhandel niet wezenlijk van het voorafgaande tijdvak. De voorziening van 's lands behoeften aan huisbrandkolen en aan kolen voor de ambachts- en fabrieksnijverheid stond centraal, terwijl aan de onderscheiden markten geen internationale betekenis kan worden toegekend.²⁰ Dit neemt niet weg, dat zich tijdelijke en blijvende wisselingen in het aanvoerpatroon voordeden. Zo stond de handel in Britse kolen tijdens de Franse overheersing stil en brachten het herstel van de onafhankelijkheid en de vereniging met België het Koninkrijk der Nederlanden in het bezit van eigen steenkolenmijnen. Dit betekende na een kortstondige opleving opnieuw een terugslag voor de overzeese aanvoer.

De situatie veranderde opnieuw toen België in 1830 haar strijd om onafhankelijkheid begon en de kolennood Nederland dwong tot een liberale opstelling tegenover de invoer. De handel op Engeland herstelde zich als bij toverslag. Waren in Rotterdam in 1829 nog slechts 8 kolenschepen uit Sunderland binnengekomen, daarmee blijvend op het niveau van de voorafgaande jaren, in 1830 waren het 49 in getal en één jaar later 286. Tezelfdertijd kwam echter ook een oriëntering op Ruhrkolen op gang.

De kanalisatie van de Ruhr was in 1780 gereed gekomen, waardoor de transportkosten belangrijk lager werden. Daarmee verwierf dit product eigenlijk voor het eerst een vaste plaats op de Nederlandse markt.²¹ Begunstigd door de tijdsomstandigheden nam de afzet snel toe, maar ook hier bracht de vereniging met België een ommekeer in een sterk verlaagde uitvoer. De afscheiding van België opende voor het Ruhrgebied nieuwe perspectieven, die de uitvoer via Emmerik in 1835 tot bijna 20% van de productie deden oplopen. Met 1837 als voorlopig hoogtepunt in het Rijnvervoer naar Nederland, zette daarna een daling in als gevolg van de gewijzigde concurrentieverhoudingen. De Duitsers moesten een flink deel van de markt aan de Britten en Belgen prijsgeven. De opheffing van de differentiële scheepvaartwetten in Nederland (1837) maakte het mogelijk van de goedkopere Britse schepen gebruik te maken, waardoor de aanvoer uit het achterland in haar ontwikkeling werd geremd, want voor de Duitsers bleef het voordeel

beperkt tot de Rijnvaart onder eigen vlag. Omstreeks het midden der jaren '40 kwam een krachtig herstel op gang die overging in een langdurige expansie, waarin vanaf het begin der jaren '60 ook de spoorwegen gingen delen.

Door de concurrentie van de spoorwegen zette in 1867 een periode van stagnatie in het Rijnvervoer van Ruhrkolen in, die tot 1875 zou duren.²² Aangezien de Duitse kolen het overzee niet tegen de Engelse productie konden opnemen, was de invoer uit Duitsland vrijwel geheel voor Nederlands gebruik bestemd, waarbij men op de eerste plaats moet denken aan stoommachines voor de waterbeheersing van de polders, aan de spoorwegen en de scheepvaart, in mindere mate ook aan de industrie.

De betekenis van de doorvoer nam echter na 1870 snel toe. In 1870-1874 bedroeg het vervoer naar elders, grotendeels bestaande uit doorvoer, deels ook uit binnenlandse productie, gemiddeld 12,8% van de hoeveelheid die uit het buitenland was aangevoerd. Dit percentage liep daarna op tot gemiddeld 30,9 in 1890-1894 en 68,0 in 1910-1914.²³ Duitsland had kort na 1850 de positie als belangrijkste leverancier voor het totaal van het Nederlandse verbruik én de doorvoer veroverd, een plaats die het land nadien niet meer heeft afgestaan.²⁴ In de jaren '60, en in mindere mate ook tijdens het volgende decennium, vertoonde de steenkolenmijnbouw in het Ruhrgebied een krachtige expansie.²⁵ Deze verschaft de basis voor de groeiende doorvoerhandel over Nederlands gebied, althans voorzover deze doorvoer zich in westelijke en zuidelijke richting zou ontwikkelen. Het Nederlandse handels- en scheepvaartverdrag met het Tolverbond had daartoe definitief de mogelijkheid geschapen.²⁶

De versnelde aanleg van spoorwegen in Nederland na 1860 verschaft aan de Duitse exporteurs een vervoersalternatief, dat het aantal bestemmingsplaatsen waar de kolen zonder overlading konden worden afgeleverd, aanzienlijk verruimde. Dit overladen was namelijk gelet op de kwaliteit der kolen niet zonder problemen.²⁷ De expansie van de Duitse aanvoer naar bestemmingen in Nederland en elders wachtte echter op een voldoende omvang van de Duitse productie, in die zin, dat deze diende uit te gaan boven de binnenlandse behoefte én, vooraleer sprake kon zijn van doorvoer aan de zeezijde, de behoeften van de direct omringende landen waarin Duitse kolen een natuurlijk afzetgebied vonden.

Hoewel Brittannië sinds een grijs verleden steenkolenproducent was en in dit product handelsbetrekkingen met de Republiek had onderhouden, bleef de uitvoer naar het Europese vasteland vrij onbelangrijk. De industriali-

satie van dit gebied verschaftte pas de basis voor snelle groei. Eenmaal op gang gekomen leek de expansie niet meer te stuiten: van 1 miljoen ton in 1837 nam Europa 12 miljoen ton in 1870 op.²⁸ Voor een verdere uitbreiding van de productie (in 1871-1875 gem. 125,9 miljoen ton) was de Britse mijnbouw door het al hoge industriële peil in het binnenland in sterke mate afhankelijk van de ontwikkeling van de buitenlandse afzet; tussen de eerste helft der jaren '70 en 1906-1910 resulteerde bijna de helft van de productiestijging uit het toenemende verbruik in overzeese gebieden.²⁹ Het exportaandeel in de productie nam daardoor toe van ruim 13 tot bijna 32%, waarvan het grootste deel zijn weg bleef vinden naar het Europese vasteland.³⁰ De importantie van deze uitvoer bleek m.n. in het midden en tijdens de tweede helft der jaren '70, toen zich in Europa een prijsdaling voordeed. De vermindering van het Europese aandeel in de totale Britse export was volgens Saul geringer dan verwacht mocht worden, hetgeen hij grotendeels toeschrijft aan de sterke toeneming van de kolenuitvoer en aan de redelijk op peil gebleven vraag naar halffabrikaten, zoals ruw rijzer en garens.³¹

'Britain's dominance of the world's export trade in coal had its basis in the facts of commercial geography', aldus Taylor,³² maar hoewel hij verder de aandacht voornamelijk concentreert op de productiviteitsontwikkeling in vergelijking met het buitenland - hetgeen hem voor de jaren direct voorafgaande aan 1914 doen gewagen van 'a hard core of recognizable inefficiency'³³ -, lijkt het Britse aandeel in althans de Nederlandse steenkoleninvoer toch primair door de 'facts of commercial geography' te zijn bepaald. Men kan er niet aan voorbij, dat al vanaf omstreeks 1850, dus ruim voor de door Taylor bedoelde jaren, de trendmatige ontwikkeling in Nederland onmiskenbaar in het voordeel was van de Duitse en het nadeel van de Britse en Belgische steenkolenaanvoer. Het Britse aandeel in de Nederlandse invoer inclusief doorvoer verminderde namelijk van 46% in 1846 tot 32% in 1855 en 13% in 1869.³⁴ Hierin weerspiegelde zich een wijziging in de concurrentieverhouding. Overigens kan men 1869 beschouwen als het laatste jaar vóór de verschuivingen voortvloeiend uit de Frans-Duitse oorlog. In samenhang met de Duitse maatregelen tegen de uitvoer naar Nederland³⁵ nam het Britse aandeel in de Nederlandse kolenaanvoer in 1870 plotseling toe tot 21,1% en 25,4% in het volgende jaar. Het bereikte toen het hoogste niveau uit het tijdvak 1870-1914.³⁶

Tijdens de 'Gründerjahre' der Duitse industrialisatie (1871-1873)

bleef het binnenlandse beslag op de Duitse steenkolenproductie groot, waardoor het Britse aandeel in de totale steenkolenaanvoer in Nederland zich op een hoog peil kon handhaven. Het is juist te spreken van een krachtige verbetering van de Britse concurrentie, niet door een relatieve wijziging in de efficiëntie van de productie maar voortvloeiend uit regionale zwaartepuntverschuivingen in de vraag. Bepaald als deze waren door oorlogsomstandigheden en de nauw met de oorlog verbonden hausse in Duitsland in de daaropvolgende jaren, kan men het niveau van de Britse aanvoer aan het begin der jaren '70 als exceptioneel en dus als tijdelijk aanmerken. Toch hebben de Britse producenten de toen verworven positie slechts langzaam prijsgegeven (grafiek 2 en bijlage 1).

Grafiek 2: Buitenlandse aanvoer van steenkolen in Nederland, 1870-1914 (in duizend ton)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlage 1.

In feite was de achteruitgang tot omstreeks het midden van de jaren '80 uitsluitend relatief; de Britse aanvoer stagneerde tussen 1870 en 1884 rond het gemiddelde van 456 duizend ton. De vermindering van het Britse aandeel in de totale Nederlandse aanvoer zette door tot de tweede helft van de jaren '80, toen het aanlandde op een lager peil dan het dieptepunt der jaren '60. Met een gemiddelde van 6,0% voor drie opeenvolgende jaren (1886-1888) bereikte het tevens het laagste niveau uit het tijdvak 1870-1914.

Poogt men de contractie van het Britse marktaandeel te verklaren, dan springt dadelijk het krachtig expanderende vervoer van voornamelijk Duitse steenkolen naar België in het oog evenals het verminderende Britse aandeel in het Nederlandse verbruik.³⁷ Het in de SIUD aangegeven vervoer naar België viel in twee delen uiteen, t.w. een niet te onderschatten doorvoer van Belgische kolen naar België³⁸ en - veruit het grootste deel - de doorvoer van Ruhrkolen. Hiernaast stond dan nog enige uitvoer van Nederlandse kolen. Het land maakte vanaf het einde der jaren '70 een transformatie door van exporteur naar importeur van kolen; de Belgische mijnen konden niet langer geheel aan de binnenlandse behoefte tegemoet komen.³⁹ Het totale kolenvervoer uit Nederland bedroeg in 1870 137 duizend ton; tien jaar later was alleen al het vervoerssaldo naar België opgeklommen tot bijna 550 duizend ton.⁴⁰

Voor zover het de verbonden aan- en afvoer van steenkolen betrof, waren het waarschijnlijk niet primair wijzigingen in de concurrentieverhoudingen maar veranderingen in de relatieve betekenis der productie- en afzetgebieden, die een vergrote afzet naar België en daarmee een verlaagd aandeel van Groot-Brittannië in de totale aanvoer veroorzaakten. Het Belgisch aandeel in de vanuit Nederland naar elders vervoerde hoeveelheden was vanaf 1874 groot en stijgend. Denken wij wat het vervoer via Nederland aangaat primair aan een veranderd afzetpatroon, het is overigens niet uitgesloten - en op basis van de hieraangehaalde gegevens ook niet aantoonbaar -, dat zich op de Belgische markt een verandering in de concurrentieverhouding tussen Britse en Duitse kolen heeft voorgedaan. De analyse daarvan zou trouwens te ver voeren. Het staat echter vast, dat de groeiende doorvoer van Ruhrkolen naar België wel, althans voor een groot deel, in het Nederlandse statistisch materiaal tot uiting komt, een eventuele vergrote export van Britse kolen naar België daarentegen niet. De Britse productie werd rechtstreeks naar België verscheept, terwijl het Duitse kolen-

vervoer over de Rijn naar België in korte tijd een hoge vlucht nam.⁴¹

Aldus bestond voor de periode tot de tweede helft der jaren '80 een nauwe band tussen de ontwikkeling van België tot kolenimporteur en het groeiende Duitse en het dalende Britse aandeel in de in Nederland aangevoerde hoeveelheden.

Grafiek 3: Vervoer van steenkolen naar het buitenland en het Nederlandse invoersaldo, 1870-1914 (in duizend ton)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlage 1.

Voorafgaande aan deze ontwikkeling had het Belgische aandeel in het totaal van de vanuit Nederland naar elders vervoerde kolen een vermindering ondergaan, nl. van 64,2% in 1870 via 57,5% in 1871 tot 43,3% in 1872.⁴² Oorzaak vormden de hoge prijzen in Duitsland ('Gründerjahre'),⁴³ die de kolen naar dat land wegzogen (grafiek 3), maar vanaf 1872 trad de vermelde stijging van het vervoer naar België op resulterend in een uitvoeraandeel van meer dan 95% in 1883-1885.

Aangezien de in Nederland ingevoerde Britse mijnbouwproductie - ongeacht hoe deze werd aangegeven - niet meer dan incidenteel betrokken was bij de doorvoer naar België,⁴⁴ is het mogelijk een schatting te maken van het Britse aandeel in de Nederlandse consumptie inclusief de behoefte aan bunkercolen. De Britse aanvoer fluctueerde tussen 1870 en 1884 rond het gemiddelde van 456 duizend ton⁴⁵ zonder duidelijk een trend te vertonen.⁴⁶ Dit impliceert, dat, uitgaande van de gedachte dat deze hoeveelheid bijna geheel voor binnenlandse consumptie bestemd was - er bestond alleen enige doorvoer naar Duitsland -, het Britse part in het Nederlandse kolenvverbruik verminderte van gemiddeld ongeveer een kwart voor 1870-1874 tot omstreeks 19% voor 1875-1879 en 15% voor 1880-1884.⁴⁷ Deze daling komt voor de laatstgenoemde periode uit op een verlies van gemiddeld 300 duizend ton.⁴⁸ Daarnaast kan men de vermindering van het Britse aandeel in de totale kolenaanvoer in Nederland - 22% in 1870-1874 en 16 resp. 11% in 1875-1879 en 1880-1884 - berekenen op een verlies van gemiddeld 481 duizend ton.⁴⁹ Op grond van deze schattingen kan men de relatieve achteruitgang der Britse steenkolen in Nederland voor omstreeks 62% toeschrijven aan een verslechterende concurrentiepositie op de Nederlandse markt en voor omstreeks 38% aan de groeiende doorvoer. Daarmee was de wijziging in de concurrentieverhoudingen - of moeten wij spreken van het herstel en de verdere ontwikkeling der concurrentieverhoudingen van vóór 1870? - tussen 1872 en 1885 uiteindelijk toch de belangrijkste factor achter het dalende Britse invoeraandeel. Het opmerkelijke in deze ontwikkeling schuilt in de relatief lange periode, namelijk tot 1878, benodigd om het plotseling en door externe omstandigheden verworven marktaandeel terug te dringen tot het niveau van 1869.⁵⁰

Men kan zich afvragen of de daling van het Britse marktaandeel veroorzaakt is door een falen van de Britse mijnbouw gelijke tred te houden met de ontwikkelingen elders, b.v. in het vlak van de productiviteit. Zeer waarschijnlijk is dit niet, al moet het definitieve antwoord wachten op een comparatieve analyse van de productiviteitsontwikkeling in de Britse

en Duitse mijnbouw.⁵¹ Vooral nog bieden andere verklaringsgronden een redelijke mate van duidelijkheid. Een tweetal factoren treden dadelijk op de voorgrond, t.w. de opkomst en de verdere mechanisering van de Nederlandse nijverheid met een grote geografische spreiding en - niet geheel los hiervan - de verbetering van het Nederlandse spoorwegnet.

De bijzonder geschiktheid der Britse steenkolen voor het gebruik in gasfabrieken en stoomschepen⁵² verschafte de Britse mijnen lange tijd een weliswaar relatief kleine maar gegarandeerde afzet in Nederland. De stagnatie in de aanvoer van Britse zijde tussen 1870 en 1884 vloeide mede voort uit het zich wijzigende gebruik van de in Nederland ingevoerde steenkolen. Naast de ontwikkeling van de doorvoer als uitvloeisel van de geografische positie van Nederland tussen een aantal belangrijke productie- en verbruiksgebieden was de groeiende industrialisatie in Nederland een belangrijke factor in de verbeterende concurrentiepositie van het Duitse product. Dit gold wel in het bijzonder voor de landprovincies, waar de spoorwegen de aanvoer tot aan de fabriek mogelijk maakten zonder de noodzaak tot overlading. Sinds eeuwen lag het economisch zwaartepunt in het westen van het land en dit zou ook tot 1914 zo blijven. Maar door de opkomst van een moderne gemechaniseerde industrie kregen perifere gebieden als Twente, de omgeving van Tilburg, de Langstraat en de omgeving van Helmond een grotere betekenis. Nog eerder gold dit voor Maastricht. Het centrum van het steenkolenverbruik verschoof daardoor naar regio's, die meer op Duitse dan op Britse kolen waren aangewezen. De verdere uitbouw van het Nederlandse spoorwegnet vulde deze ontwikkeling aan. Dit blijkt o.a. uit de snelle toeneming van de aanvoer per spoor uit Duitsland.⁵³ Rond het midden der jaren '70 was de per Rijnschip aangevoerde hoeveelheid nog omstreeks tweemaal zo groot als hetgeen Nederland per spoor uit het Ruhrgebied ontving, maar tien jaar later namen beide vervoersmogelijkheden een gelijke kwantiteit voor hun rekening, terwijl daarna tot vlak na de eeuwwisseling het railvervoer de overhand kreeg.

Naarmate het aandeel der bunker- en gaskolen in het Nederlandse verbruik relatief daalde én er als gevolg van de industrialisatie een wijziging optrad in de geografische verdeling van het steenkolenverbruik - rond de zeehavens bestonden voor industriekolen andere concurrentieverhoudingen dan in de landprovincies - daalde het relatieve aandeel der Britse steenkolen in de totale aanvoer in Nederland. Daarnaast beperkte de concurrentie tussen rail en water zich niet tot het vervoer van Ruhrkolen, maar had

door de Britse binding aan het vervoer per zeeschip en de Duitse keuze tussen Rijnschip en spoorweg tevens een internationaal karakter.

De daling van het Britse marktaandeel in Nederland werd aldus niet primair veroorzaakt door een superioriteit van de Duitse productie in prijs en/of kwaliteit - al kan dit een rol hebben gespeeld -, maar door de opkomst van de Duitse mijnbouw als zodanig. Deze bewerkstelligde een geografische herverdeling van afzetmarkten. Bovendien was er de op z'n minst gedeeltelijke superioriteit van het railvervoer over het watertransport. Daarmee waren de aard en spreiding van de economische groei in Nederland inclusief de voortschrijdende integratie van de volkshuishouding,⁵⁴ de ontwikkeling in een derde-land en de transportrevolutie in hun onderlinge samenhang fnuikend voor de afzet van de Britse mijnbouwproductie in Nederland; factoren buiten de invloedssfeer der Britse producenten.

De gemiddeld ongunstiger conjunctuur tijdens de jaren '80 kwam in Nederland onder andere tot uiting in een kleinere procentuele stijging van het invoersaldo van steenkolen, t.w. 29,1% tegenover 47,2% voor de jaren '70.⁵⁵ Toch past enige voorzichtigheid bij een monocausale verklaring van dit verschijnsel, want de decennia 1890-1899 en 1900-1909 - in conjunctuureel opzicht bepaald gunstiger - vertoonden met resp. 23,2 en 25,4% een nog kleinere toeneming. Naast depressie-invloeden tijdens de jaren '80 moeten wij in dit verband voor al deze jaren denken aan schaalvoordelen in de industriële productie en aan een toenemende efficiëntie in het steenkolenverbruik naarmate de technische ontwikkeling voortschreed. Laat de invloed van deze factoren zich moeilijk meten, er bestaat in de literatuur algemene overeenstemming over het feit, dat de depressie in de jaren '80 een internationaal karakter droeg.

Na 1879 reageerden de Europese landen op uiteenlopende wijze op de verslechterende economische situatie.⁵⁶ Engeland liquideerde haar landbouw, Frankrijk en Duitsland stelden protectionistische tarieven in en Italië liet haar bevolking op grote schaal emigreren. In Denemarken deed zich een met Nederland vergelijkbare ontwikkeling voor, nl. een transformatie van graanproducent tot graanimporteur ten gunste van de zuivelproductie. In beide landen vond een heroriëntering plaats op de afzet van hoogwaardige levensmiddelen voor de stedelijke bevolking der omringende landen.

De Jonge heeft voor de Nederlandse industrie aangetoond, dat de invloed van de ongunstige conjunctuur grotendeels beperkt bleef tot een e-

nigszins verlaagd niveau en een gewijzigde aard van de groei.⁵⁷ Nederland stond echter ook als doorvoerland onder invloed van de depressie. Dit bleek o.a. toen in 1886 de naar elders vervoerde hoeveelheid steenkolen plotseling met bijna een kwart verminderde, nadat daaraan in 1884 en 1885 een stagnatie op het peil van 1,6 miljoen ton was vooraf gegaan.⁵⁸ Voor de kolenhandel via Nederland had een periode van terughoudendheid ingezet, want in de daaropvolgende jaren fluctueerden de hoeveelheden met ongeveer 1,2 miljoen ton op het verlaagde peil van 1886. Blijkens grafiek 2 was de tweede helft der jaren '80 m.n. voor de Britse aanvoer een ongunstig tijdvak; na het gemiddelde van 460 duizend ton voor de jaren 1870-1884 daalde zij tot 304 duizend ton in 1885-1888.

Vanaf 1890 trad een eerste herstel in. Er manifesteerde zich een toeneming van de naar elders vervoerde hoeveelheid tot boven het gemiddelde van 1883-1885. Had de groei van Nederland tot een belangrijke schakel in de internationale kolenhandel van 1886 tot 1889 gestagneerd, deze kwam daarna opnieuw op gang, al bleef de toeneming tot 1895 achter bij het tijdvak 1872-1885. Herstel tot normale verhoudingen - indien men althans de expansie tijdens de laatstgenoemde periode als zodanig wenst te kwalificeren - kwam met het jaar 1896.

De conjuncturele opleving aan het eind der jaren '80 leidde tot een vergroting van de afzet van buitenlandse steenkolen naar Nederland, voornamelijk door het toegenomen binnenlandse verbruik maar ook door een vermeerderde doorvoer. Naarmate de Duitse conjunctuur aantrok - onder andere tot uiting komend in een stijgende kolenprijs van R.M. 6,04 in 1888 tot R.M. 10,72 in 1890 en in de overgang van een positie als kolenexporteur naar een als -importeur⁵⁹ -, verminderde de Duitse belangstelling voor de buitenlandse afzet. De uitvoer naar Nederland daalde in 1889 met 600 duizend ton, terwijl via Nederland ruim 100 duizend ton meer werd ingevoerd. Dit schiep ruimte voor een groter Brits aandeel in het totaal van de Nederlandse in- en doorvoer. De Britse aanvoer bedroeg in 1888 315 duizend ton, drie jaar later 820 duizend ton. Deze expansie is echter in 1892 abrupt tot een einde gekomen; nadat 1889 en 1890 een vermindering van het Nederlandse invoersaldo hadden gebracht, vermoedelijk door intering op voorraden in relatie tot de hoge prijs, gevolgd door een sterke stijging in 1891, daalde het in 1892 onder conjuncturele invloed met 8% en 364 duizend ton, een daling die met 335 duizend ton vrijwel geheel ten koste ging van de aanvoer uit Groot-Brittannië.⁶⁰ Tegelijkertijd nam de uitvoer aan

de zeezijde krachtig toe - steeg voor het eerst uit boven de naar Duitsland vervoerde hoeveelheid -, hetgeen samenhang met de ontwikkeling van de Duitse afzet naar de wereldmarkt. De verlaging van het Britse aandeel in de totale Nederlandse aanvoer zette zich in 1893 voort, wat toen een gevolg was van de staking in de Britse mijnbouw.⁶¹

De depressie leidde volgens Saul tijdens het begin der jaren '90 tot de ernstigste en meest langdurige daling van de Britse uitvoer in de gehele periode 1870-1914;⁶² deze verminderde tussen 1890 en 1893 voortdurend en het niveau van het eerstgenoemde jaar werd niet voor 1896 overschreden. In iedere belangrijke exportsector was het Britse handelsvolume ernstig aangetast, niet alleen voor steenkolen. Maar de uitvoer dáárvan vertoonde in twee opeenvolgende jaren een daling, wat sinds 1843-1844 niet meer was voorgekomen. Er bestond volgens Saul een treffend verschil tussen de Britse uitvoer in het begin der jaren '90 en in de decennia '70 en '80.⁶³ Naast de invloed van de industrialisatieprocessen in het buitenland - waardoor de Britse importen daar naar een meer marginale positie tenteerden - zouden er tententies in de Britse exporthandel ontstaan, die soms de normale cyclische bewegingen modificeerden en dan weer intensiverden. Daarvoor verwijst hij naar de gestadige toeneming van de kolenuitvoer naar het Europese vasteland als de wellicht meest belangrijke factor. Deze droeg volgens hem niet alleen bij om tijdens depressie-jaren de daling in het uitvoervolume beperkt te houden, maar de grote vraag naar kolen tijdens hausses was een belangrijke factor achter de dan optredende prijsstijgingen.

De Britse exportproducten kenmerkten zich elk afzonderlijk door karakteristieke cycli, zowel met betrekking tot de richting als de omvang van de handel.⁶⁴ Dit gold ook voor steenkolen, waarvan het handelsvolume tijdens buitenlandse hausses zich naar omvang en waarde sterk opwaarts ontwikkelde maar tijdens depressies bleef de daling vrijwel beperkt tot de waarde.⁶⁵ Uit het door Saul geschetste beeld blijkt een sterke integratie van de afzetontwikkeling op de afzonderlijke buitenlandse markten in de totaliteit van de Britse steenkolenuitvoer, waarmee overigens afzetfluctuaties op een deelmarkt als de Nederlandse na 1885 niet in strijd zijn. Hadden de Britse kolen voordien een relatief kleine en bovendien krimpende plaats op de Nederlandse markt, vanaf het midden der jaren '80 was het hoofdkenmerk gelegen in de grote fluctuaties in de Britse aanvoer.

Engeland was tot een goeddeels marginale leverancier geworden, waarvan de afzet werd bepaald door de ruimte c.q. de krapte van het Duitse aanbod. Dit hing op haar beurt nauw samen met de Duitse conjunctuur. Tijdens hausses in Duitsland kon de mijnbouw niet volledig aan de buitenlandse vraag tegemoet komen, waardoor ruimte ontstond voor een sterk vergrote aanvoer uit Engeland. Deze slook echter snel, zodra de behoefte aan buitenlandse afzet van Duitse steenkolen door een verminderende binnenlandse vraag weer toenam.

Grafiek 4: Brits aandeel in de buitenlandse steenkolenaanvoer in Nederland, 1870-1914
(in procenten)

Berekend aan de hand van de gegevens in de SIUD.
Vgl. ook bijlage 1.

Uit grafiek 4 blijkt de regelmatige daling van het Britse aandeel in het totaal van de in Nederland binnengekomen steenkolen; deze voltrok zich in de loop der jaren '70 en in de eerste helft van het volgende decennium. De conjuncturele invloeden, hoewel in 1880 enigszins merkbaar, worden vrij-

wel volledig door deze daling overheerst. Vanaf de tweede helft der jaren '80 valt echter enerzijds de trendmatige vergroting van het Britse aandeel op, anderzijds de scherpe fluctuaties conform het algemene conjunctuurgebeuren.

Bron: Berekend aan de hand van de gegevens in bijlage 1. Conjunctuurgevoeligheid gedefinieerd als de procentuele afwijking van het 9-jarig voortschrijdend gemiddelde.

Tracht men de laatstgenoemde invloed op de steenkolenaanvoer uit de afzonderlijke landen nader te analyseren, dan kan een opstelling zoals die in grafiek 5 uitkomst bieden. De gemiddelde absolute procentuele afwijking van

de trend als maatstaf voor de conjunctuurgevoeligheid blijkt voor de aanvoer van Britse steenkolen in het tijdvak 1874-1885 al enigszins groter te zijn geweest dan de Belgische (8,6 v. 8,0%) en bijna anderhalf maal zo groot dan voor de Duitse aanvoer (5,8%). Vergelijkt men de aanvoer uit Groot-Brittannië met die uit Duitsland dan blijken de bedoelde afwijkingen in 8 van de 12 jaar hetzelfde, in de overige jaren een tegengesteld teken te hebben gehad: de algemene conjunctuur oefende kennelijk een grotendeels gelijkgerichte invloed uit.⁶⁶

Na 1885 is de situatie totaal gewijzigd. De conjuncturele gevoeligheid van de Britse steenkolenaanvoer nam met sprongen toe (grafiek 5) en bereikte het gemiddelde van 28,3% (1886-1910), hetgeen uitkwam op het 3,3-voudige van de jaren daarvoor. Ook de aanvoer uit België werd enigszins labiel (van 8,0 naar 9,8%); daarentegen werd de Duitse evenwichtiger (van 5,8 naar 5,0%). Deze cijfers brengen de krachtige positie van de Duitse kolen in kaart: wat de Duitse producenten eenmaal in handen hadden, lieten zij toen niet meer aan hun concurrenten over. Naast een betrekkelijk klein marktaandeel, dat zij onder uiteenlopende conjuncturele omstandigheden wisten te behouden, moesten de Britten de weerkerende pieken en dalen in de vraag opvangen. De hoogte en diepte daarvan werden niet alleen bepaald door normale cyclische omstandigheden maar bovendien door het veelal anti-cyclische karakter van de aanvoer uit het Duitse achterland. De Britse en Duitse aanvoeren kenmerkten zich toen door een goeddeels tegengesteld cyclisch verloop, nl. in 15 van de 25 jaren (1886-1910), waarbij het Britse conform, het Duitse tegengesteld aan de algemene conjunctuur was.

Tot nu toe zijn de prijzen vrijwel buiten beschouwing gebleven. Zij zullen echter onontbeerlijk blijken voor de uiteindelijke verklaring van het marktgebeuren. Uit grafiek 6 blijkt de Duitse steenkoolprijs na 1873 aanzienlijk sterker te dalen dan de Britse. De structurele overproductie in Duitsland vormde hiervan de oorzaak; deze handhaafde zich bijna twintig jaar.⁶⁷ Alleen de kortstondige conjuncturele verbetering aan het einde van de jaren '70 leidde tot enig prijsherstel, maar ondanks een dieptepunt in de Britse steenkoolprijs trad in een Brits marktaandeel niet meer dan een matige verbetering op. Kennelijk waren de Duitse producenten meer dan de Britse bereid of in staat de toenemende internationale concurrentie aan te gaan. Daarvan waren zij trouwens voor een belangrijk deel de veroorzakers.

In de hausse rond 1890 bleek de situatie fundamenteel gewijzigd. De toenemende vraag deed de prijzen voor Duitse kolen sterker stijgen, wat de

Britten de mogelijkheid bood hun marktaandeel aanzienlijk te vergroten. De Duitse prijsstijgingen bleken niet van korte duur; zij waren het begin van een opwaartse trend, die zich bij de Britse kolen niet voordeed. Deze divergerende prijsontwikkeling zou leiden tot een trendmatige groei van het

Grafiek 6: Index van de Britse en Duitse steenkolen-
prijs 1870-1914 (1870-1874 = 100)

Bron: Wiel, Wirtschaftsgeschichte des Ruhrgebietes, tabel 119, 389f (1870-1878 industriekolen; vanaf 1879 vette industriekolen). Mitchell en Deane, Abstract of British historical statistics, 483.

Britse marktaandeel (grafiek 4): van 8,4% voor 1886-1893 via 10,3% voor 1893-1903 tot 11,3% voor 1903-1913. Desondanks bleef de labiliteit het belangrijkste kenmerk van de Britse aanvoer. De Britten hadden hun greep op de Nederlandse markt verloren. De prijs- en de volume-ontwikkelingen aan Duitse zijde waren in hoofdzaak bepalend voor het Britse marktaandeel.

Het was met het verloop der Duitse kolenaanvoer over de Rijn in de jaren 1884-1900 weinig florissant gesteld, zo meent Nusteling, waarvoor hij ter verklaring een drietal factoren aanvoert, t.w. dat de vraag naar steenkolen in Nederland tijdens de jaren '80 enigermate was geremd door de landbouwcrisis gepaard aan moeilijkheden in bepaalde takken van industrie, dat de import van Duitse kolen enig terrein verloor aan de Engelsen en Belgen en dat de stijging van de invoer van Duitse kolen geheel aan de spoorwegen is ten deel gevallen.⁶⁸ Hetgeen Nusteling opmerkt ten aanzien van het Rijnvervoer van steenkolen, was een aspect van een algemeen verschijnsel, al heeft de concurrentie tussen spoor- en waterwegen de minder gunstige ontwikkeling van de steenkolenvervoer over de Rijn wel geïntensiveerd. Het Nederlandse invoersaldo kenmerkte zich tussen 1885 en 1902 door een procentueel kleinere groei dan tijdens de voorafgaande en de daaropvolgende jaren (grafiek 3 en bijlage 1); de Nederlandse uitvoer, voornamelijk van buitenlandse kolen, stagneerde van 1886 tot 1889 en vertoonde daarna tot 1896 een verminderde groei. Tesamen genomen een aantal omstandigheden die hun weerslag moesten hebben op de aanvoer uit Duitsland. Als gevolg van het feit dat de doorvoer zich in de tweede helft der jaren '90 herstelde tot het oude groeipatroon en toen een sterk stijgend percentage van de buitenlandse aanvoer ging uitmaken, is de totale kolenaanvoer uit Duitsland in deze jaren toegenomen, al kreeg deze groei pas omstreeks 1900 'normale' proporties.

De volgende cyclische opleving in de Britse kolenuitvoer naar Nederland startte in 1894 en zette door tot de eeuwwisseling. Zoals gemeld begon de prijs voor Duitse kolen te stijgen, waardoor de prijsverhouding zich wijzigde ten gunste van de aanvoer uit Engeland. Evenals bij de totale omvang van de Britse steenkolenuitvoer was de invloed van de lange staking in Zuid-Wales (1898), het belangrijkste op export gerichte kolendistrict, merkbaar in de uitvoer naar Nederland; de opgaande lijn werd tijdelijk onderbroken. Schiep de conjuncturele opleving in Duitsland aanvankelijk ruimte voor een vergrote Britse afzet naar Nederland, de in 1897 ingezette prijsstijging voor deze kolen verliep zo snel, dat deze in 1900 gemeten vanaf het voorafgaande dieptepunt niet onaanzienlijk groter was dan die voor Duitse kolen. Naast conjuncturele effecten moet men hierbij ook denken aan de behoeften der convooien op weg naar Zuid-Afrika in verband met de Boerenoorlog. Deze prijsstijgingen leidden in 1900 tot Amerikaanse kolenverschepingen naar Europa, maar de dalingen van het volgende jaar deden de invoer van die zijde weer teniet.⁶⁹ De toeneming van de Britse aanvoer in Nederland is er niet

wezenlijk door geremd; men moest groeiende hoeveelheden uit Engeland blijven importeren, omdat de aanvoer uit Duitsland onvoldoende was.

Met de conjuncturomslag van 1901 verminderde de buitenlandse aanvoer in Nederland met 739 duizend ton, waarvan 781 en 310 duizend ton voor rekening kwamen van respectievelijk Groot-Brittannië en België tegenover een vergroting van de Duitse aanvoer met 352 duizend ton.⁷⁰ Het volgend jaar bracht een verdere daling van de Britse aanvoer. Dit ging gepaard met een sterke stijging van de totaal aangevoerde hoeveelheid, die meer dan volledig voortvloeide uit een vergrote aanvoer van Duitse steenkolen. Wellicht kan deze ontwikkeling mede worden opgevat als een niet onaanzienlijke verruiming van het Duitse marktaandeel in het Nederlandse kolenverbruik, maar zij was toch bovenal een gevolg van de krachtig groeiende doorvoer, m.n. naar België.⁷¹

Er bestond een grote mate van gelijkenis tussen de ontwikkeling in 1903 en 1902: de gehele invoertoeneming (1.326 duizend ton) kwam ten goede aan Duitse steenkolen (1.322 duizend ton), terwijl meer dan de helft van de laatstgenoemde vergroting, of 712 duizend ton, voortvloeide uit het toegenomen steenkolenvervoer naar België en iets minder dan de helft resulteerde uit een verbeterde marktpositie van Duitse steenkolen in Nederland, inclusief de uitvoer aan de zeezijde. De laatste bedroeg in 1903 overigens nog slechts 986 duizend ton of omstreeks 16% van de doorvoer.

Pas in 1904 diende zich opnieuw een gunstiger periode aan voor de Britse steenkolenuitvoer naar Nederland; de derde en laatste vóór de eerste wereldoorlog. Het vervoer van Nederland naar België stagneerde op het peil van het jaar tevoren en de totale Nederlandse invoertoeneming (622 duizend ton) had voor slechts 28% (177 duizend ton) betrekking op een toegenomen uitvoer. Daaruit valt de conclusie op te maken, dat de Britse kolen een groter aandeel in het Nederlandse verbruik verwierven. Tegenover de invoertoeneming van Britse zijde (342 duizend ton) stond een daling van de aanvoer uit Duitsland (bijna 100 duizend ton). De volgende jaren nam de groei in de Duitse aanvoer opnieuw toe, maar deze stak toch schamel af tegen de explosieve groei der Britse aanvoer.

Op basis van de voorafgaande ontwikkeling mocht men verwachten, dat met de hoogconjunctuur in 1907 de periode van grote Britse aanvoeren zou afbreken, hetgeen uiteindelijk ook is gebeurd. In Duitsland verminderde de vraag, waardoor de mijnen hun export aanzienlijk konden vergroten. Goedkoop vervoer over de Rijn en de overige Nederlandse waterwegen plaatste de Westfaalse mijneigenaren in een superieure positie ten opzichte van hun Britse concur-

renten. Bovendien konden de eersten spoedorders per spoor binnen twee dagen uitvoeren.⁷² In één jaar tijd verminderde de Britse aanvoer met 43%. Maar de conjuncturele opleving die zich daarna aftekende, luidde, in tegenstelling tot wat men zou mogen verwachten, een periode van sterk stijgende aanvoeren uit de Duitse steenkolenbekkens in. Het kortstondige herstel van de Britse aanvoer in 1908 mag niet de ogen doen sluiten voor het feit, dat de aanvoer van deze zijde tot de eerste wereldoorlog geleidelijk verminderde.

Het geschetste cyclische karakter der Britse kolenaanvoer zette zich aldus na 1909 niet langer voort. Er kwam zowel aan de trendmatige verbetering van het Britse marktaandeel als aan het cyclisch-synchrone karakter der Britse aanvoer een einde. Engeland had zelfs haar positie als 'supplier of last resort' definitief verloren. Wat bleef, was de finale afbraak van een marktpositie, in 1914 overigens nog niet geheel voltooid. En de oorzaak? De onduidelijkheid bij de verklaring hangt samen met de korte tijdspanne, waarover de verschijnselen zich uitstrekten. Waarschijnlijk heeft zich in de jaren vlak voor 1914 andermaal een kentering voltrokken in de concurrentieverhouding tussen Britse en Duitse steenkolen. Taylor constateert in 1908 een opmerkelijke daling van de arbeidsproductiviteit in de Britse mijnbouw, terwijl deze zich daarna onvoldoende herstelde. Hij wijst op de agitatie der vakbonden, die culmineerde in en zich uitstreckte over het felle industriële conflict van 1911-1914.⁷³

Ook Saul ziet de gebeurtenissen van 1909-1913 als interessant materiaal voor speculaties.⁷⁴ Hij benadert het vraagstuk vanuit een algemener standpunt dan Taylor. Enerzijds deed de conjuncturele opleving zich niet in alle Britse afzetgebieden in dezelfde mate en op hetzelfde tijdstip voor en anderzijds werd bij de uitbreiding van de basisindustriën in vele ontwikkelde landen een dusdanige vooruitgang geboekt, dat de uitvoer van enige belangrijke Britse exportproducten niet het niveau bereikte van de voorafgaande hausse. Duitsland was daarvan zijns inziens het belangrijkste voorbeeld. De importen uit Groot-Brittannië bleven voor kolen, ruwijzer, katoenen garens en schepen beneden het peil van 1907 en in de meeste gevallen bestond zelfs weinig verbetering ten opzichte van 1908. De stagnatie der Britse uitvoer naar Duitsland kon toen echter niet worden toegeschreven aan een laag niveau van economische activiteit.⁷⁵

Indien de opvatting van Saul juist is, en veel wijst daarop, paste het verloop van de Britse steenkolenuitvoer naar Nederland in het algemene beeld. De Duitse mijnbouw was uitgegroeid tot een volwassen industrie, die ook aan

conjuncturele pieken in de vraag kon voldoen. Laat men de door de tijdsomstandigheden bepaalde hoge prijzen van 1900-1901 buiten beschouwing, dan waren de Britse steenkoolprijzen vanaf het eind der jaren '70 structureel nauwelijks veranderd (grafiek 6). Maar toen de Britse prijzen vlak voor de eerste wereldoorlog een opwaartse trend gingen vertonen, werd het vanaf de jaren '90 bestaande cyclische patroon in de Britse aanvoer doorbroken.

Neemt men de industriële lonen als een ruwe indicatie voor de loonontwikkeling in de mijnbouw, dan zijn de Duitse lonen waarschijnlijk sneller toegenomen dan de Britse.⁷⁶ Dit vormt een aanwijzing voor de juistheid van Taylor's opvatting, dat de daling van de arbeidsproductiviteit moet worden opgevat als de primaire factor achter het Britse terreinverlies. Hoewel de eerste wereldoorlog haar schaduw vooruitwierp in een grote voorraadvorming, had de Britse mijnbouw geen aandeel in de toenemende vraag van Nederlandse zijde. Wellicht heeft de Britse inhaalvraag na de mijnbouwstaking van 1912 als secundaire factor een vergroting van de Britse aanvoer in Nederland verhinderd.

De Duitse mijnbouw was in de jaren 1909-1913 in staat naast de trendmatige stijging ook aan de pieken in de buitenlandse vraag te voldoen. De voordelen die de Britse mijnbouw had verworven op basis van haar vroege ontwikkeling waren met betrekking tot de afzet in of via Nederland definitief weggeëbd. Ook de exportmoeilijkheden die de Britten na de eerste wereldoorlog ondervonden, maakten de periode 1909-1913 tot een veelbetekenende episode uit de geschiedenis van de Britse mijnbouw.⁷⁷ Maar om reeds voor die jaren te spreken in termen van falen met betrekking tot de productiviteit⁷⁸ moet op grond van een overigens ruwe vergelijking met de ontwikkeling in de Verenigde Staten worden betwijfeld⁷⁹ en lijkt op basis van het hier geschetste beeld van de Nederlandse markt voorbarig, zeker indien men aan deze factor een meer dan marginale betekenis zou willen toekennen. De fundamentele veranderingen dienden zich in Nederland namelijk al enige decennia eerder aan, hetgeen allerminst uitsluit dat zich bij de Britse kolenuitvoer naar andere landen wél nieuwe tendenties ontwikkelden. Met betrekking tot de Britse aanvoer in Nederland lagen de gebeurtenissen van 1909-1914 in de lijn der verwachtingen, nl. van een overheersende positie via een gedeeld marktbezit en een toenemende labiliteit naar het definitieve verlies van de Nederlandse markt. De laatste fase heeft zich wellicht door interne factoren in Groot-Brittannië eerder aangediend dan anders het geval zou zijn geweest.

In tegenstelling tot de aanvoer uit Duitsland, die ook na 1885 regelma-

tig verliep, tekenden zich, zoals gemeld, in de Britse aanvoer scherpe conjuncturele fluctuaties af, die hun weerslag hadden op het invoeraandeel. Het contraire karakter van het verloop in de Britse en Duitse aanvoeren behoeft geen verwondering te wekken, want het gezamenlijk aandeel van beide landen bedroeg voor 1885-1914 gemiddeld meer dan 92%. De ruimte voor fluctuaties in het aandeel van het ene land zonder het aandeel van het andere te beïnvloeden was aldus klein. Het is veeleer de contraire beweging tussen het Duitse invoeraandeel en de Duitse conjunctuur, dat de aandacht opeist.⁸⁰

Vanaf de tweede helft der jaren '80 waren de hausses in Duitsland veelal krachtiger en langduriger dan in Engeland,⁸¹ waardoor de binnenlandse afzetmarkt voor Duitse steenkolen verruimde en de belangstelling voor export afnam. Op de binnenlandse markt ontmoette de Duitse mijnbouw minder concurrentie dan elders. Bij gevolg werd eerst aan de binnenlandse behoefte voldaan, daarna pas aan de buitenlandse. De plotselinge toenemingen van de vraag van binnenlandse en buitenlandse zijde gingen de capaciteit van het productie-apparaat te boven. Hiermee is evenwel geen verklaring gegeven voor de grotere flexibiliteit der Britse aanvoer. Waarom konden de Britten veel beter de conjuncturele pieken in de vraag opvangen dan hun Duitse concurrenten? In 1885 produceerde Duitsland 58 miljoen metrieke ton steenkolen tegenover het Verenigd Koninkrijk 162 miljoen; Duitsland had een uitvoersaldo van bijna 3 miljoen ton, Engeland een export van 23 miljoen ton.⁸² In die verhoudingen kwam vóór 1914 wel enige verandering, maar Groot-Brittannië bleef veruit de belangrijkste kolenexporteur. Het land domineerde de wereldmarkt en was door de sterke geografische spreiding der afzetgebieden in staat fluctuaties op afzonderlijke markten te compenseren.

De fundamentele en brede oriëntering op de buitenlandse handel als kenmerk van de Britse mijnbouw stond in scherp contrast tot de veeleer marginale betekenis van de Duitse uitvoer. In hausseperioden concentreerde de Duitse mijnbouw zich op de markt waarop zij op natuurlijke gronden een sterke concurrentiepositie innam en liet de additionele en vaak ook een gedeelte van de normale buitenlandse vraag aan anderen over. Dit gold met name voor Nederland. In het algemeen kan men de Britse economie in de jaren 1870-1914 kenschetsen als een hecht gestoelde industriële maatschappij sterk vertegenwoordigd in de traditionele sectoren en in de dienstverlening en nadrukkelijk gericht op de wereldmarkt. Binnen dit patroon konden wijzigingen in de marktsituatie in enig deel van de wereld in het totale bestel van de Britse buitenlandse handel soepel worden verwerkt.⁸³

Eind 1895 verzond de Britse consul te Amsterdam, W.C. Robinson, een verslag over de Nederlandse kolenhandel naar sir Horace Rumbold, Brits gezand te 's-Gravenhage.⁸⁴ Hij maakte daarin gewag van de oprichting (1893) van het Rheinisch-Westphälische Kohlensyndikat - zonder overigens deze organisatie met name te noemen - 'for the purpose of doing away with the competition existing up to then among themselves, and of raising the price of coal to the home public, while the surplus production was to be disposed of to foreign markets, at whatever price could be obtained'. Robinson vermeldde dat dit syndicaat pogingen ondernam om een zestal belangrijke Nederlandse kolenhandelaren tot vereniging in een trust te bewegen. Het zou voor het syndicaat lastig zijn te moeten onderhandelen met onderscheiden en tegen gestelde belangen. Daardoor zouden er vertragingen en onderlinge naijver optreden, terwijl de tegenstrijdige belangen schade zouden toebrengen aan de gang van zaken.

Enerzijds hadden de Nederlandse kolenhandelaren zich bezorgd getoond over hun vrijheid van handelen en in het bijzonder over hun persoonlijke belangen in de bedrijven die zij met zoveel toewijding en risico hadden opgebouwd, en anderzijds, zo meende Robinson, werd hun een grote verzekerde winst zonder het risico en de zorg van concurrentie in het vooruitzicht gesteld.⁸⁵ De handelaren waren echter al overeengekomen om elkaars belangensferen te eerbiedigen, zodat de concurrentie voor een groot deel verdwenen was. Daardoor stonden zij in meerderheid beslist onwillig tegenover de van Duitse zijde geopperde gedachte.

Maar het Duitse syndicaat, zo vervolgde Robinson, had echter herhaaldelijk gedreigd, dat, indien de beoogde trust niet tot stand kwam, zij zou overgaan tot de vestiging van een eigen agentschap in Nederland en aldus de handel in Duitse kolen zou overnemen. In hoeverre dit mogelijk zou zijn vond Robinson een moeilijk te beantwoorden vraag, maar de dreiging leek in elk geval effect te sorteren. Een trust voor de verkoop van Duitse kolen vervulde hem met zorg: 'It would place the Dutch coal trade practically at the mercy and in the hands of the Westphalian Coal Syndicate: and the combination would be so powerful that English and Belgian coals would be practically much more easily excluded than is at present the case: while no doubt considerable efforts would be made to encourage the export from the Dutch ports, which up to now has been to a great extent a fiasco, and an expensive one, to the Westphalian coalowners'.⁸⁶

Tenslotte formuleerde Robinson als 'zijn persoonlijke overtuiging, dat

hij van verhoging van de binnenlandse prijs en de verlieslatende export van overschotproductie voor de Duitse steenkolenproducenten geen enkel voordeel verwachtte. Zijns inziens waren een aanzienlijk aantal Westfaalse mijnbouw-ondernemingen dan ook zeer afkerig geweest van het syndicaat, maar zij waren bezweken onder de druk van de hun financierende Berlijnse banken. Deze hadden als belangrijkste doel voor ogen om de prijs van mijnbouwaandelen te doen oplopen.⁸⁷

Staat 6: Groei van de steenkolenproductie in
Groot-Brittannië, Duitsland en het
Ruhrgebied (in procenten)

	G.B.	Ruhrgebied	Duitsland
1870 - 75	21	44	42
1875 - 80	10	34	25
1880 - 85	8	29	24
1885 - 90	14	23	20
1890 - 95	4	16	13
1895-1900	19	46	38
1900 - 05	5	11	11
1905 - 10	12	34	26
1909 - 14	1	16	8
<hr/>			
1870-1913	160	887	620

Bron: Wiel, Wirtschaftsgeschichte des Ruhrge-
bietes, 126f. Vgl. ook, Mitchell, European
historical statistics, 362 en 364.

In de direct daaropvolgende jaren is het door Robinson gesignaleerde gevaar, namelijk, dat de Engelse en Belgische invoer veel gemakkelijker zou worden uitgesloten van de Nederlandse markt, bezijden de werkelijkheid gebleken. Met de conjuncturele opleving in 1896 is, evenals in 1889, het Britse aandeel belangrijk toegenomen, i.c. van 8,2% in 1895 tot 12,0 en 13,4% in de twee volgende jaren. Evenals bij de toeneming van het Britse aandeel rond 1890 lag tijdens de tweede helft der jaren '90 opnieuw de Duitse hausse ten

grondslag aan de groeiende aanvoer uit Engeland. Een klein deel uitmakend van de totale Britse steenkolenproductie waren de fluctuaties op de Nederlandse markt voor de Britse mijnbouw van ondergeschikte betekenis, terwijl die fluctuaties door compensatie in het totaal der Britse kolenuitvoer soepel konden worden opgevangen.

De marktvergroting voor Britse kolen verliep zo snel dat in 1900 een aandeel van 20,0% werd bereikt, hetgeen vergelijkbaar was met de jaren vlak na de Frans-Duitse oorlog. Daarentegen bleek de krachtige toeneming van de Duitse aanvoer onvoldoende om het marktaandeel te handhaven. Tegenover een toeneming van de aanvoer uit Duitsland met 1.120 duizend ton (1897-1900) stond een toeneming van de doorvoer naar dit land met 716 duizend ton. Het laatste was overigens onbetekenend in relatie tot het Duitse verbruik, terwijl Duitsland bovendien meer dan 7-maal zoveel naar Nederland uitvoerde dan het van daaruit invoerde.

De Britse steenkolenproductie groeide in de jaren 1895-1900 in de orde van grootte van 1870-1875 en daarmee sneller dan in alle overige perioden van vijf jaar tussen 1870 en 1914 (staat 6). Maar bij een meer dan 5-maal zo snelle productie-uitbreiding in het Ruhrgebied (voor 1913) moest de Britse mijnbouw zeker op het Europese vasteland terrein verliezen. Uit deze gegevens blijkt bovendien, dat het cyclisch-contraire karakter van de Britse en de Duitse aanvoer in Nederland niet veroorzaakt is door een tegengesteld verlopende productie-uitbreiding maar door vraagfactoren.

De functie van Nederland als een verdelende draaischijf ten behoeve van de doorvoer uit het Duitse achterland is pas in de periode 1870-1914 tot ontwikkeling gekomen. De doorvoer inclusief de uitvoer van binnenlandse productie als percentage van de totale buitenlandse aanvoer bleef tussen 1865 en 1872 steeds kleiner dan 10%, in de meeste jaren zelfs aanzienlijk kleiner. Het overgrote deel van de buitenlandse aanvoer was voor verbruik in Nederland bestemd. Dit verbruik was door de lage graad van industrialisatie bovendien klein in vergelijking met andere landen. In 1872 deed zich plotse-ling een stijging in het voornoemde percentage voor tot 12%. Ter verklaring dient de 'Gründer-hausse', de paar jaren die 'have sufficed to sweep away nearly all the feudal and obsolete impediments to enterprise and skill which kept Germany so far in the rear'.⁸⁸ Deze hausse ging gepaard met hoge steenkoolprijzen, die tot een sterke toeneming van het vervoer naar Duitsland leidden. De gunstige conjunctuur bleek echter van korte duur. Toen

in het daaropvolgende jaar het vervoer naar elders tot 20% van de buitenlandse aanvoer toenam, lag de oorzaak in een ander vlak. Primair stond de snel groeiende behoefte in België, die er tot in de eerste helft der jaren '80 toe zou bijdragen dit aandeel verder te vergroten. Deze toeneming verliep echter betrekkelijk traag, doordat het Nederlandse verbruik van buitenlandse steenkolen snel groeide.

Door het in 1886 verminderde vervoer van Duitse kolen naar België vertoonde de totale omvang van de Nederlandse doorvoer een daling, waarna deze zich tot het einde der jaren '80 ongeveer op dit verlaagde peil handhaafde. De Duitse opleving van 1889 leidde tot een verminderde doorvoer naar België, tot een vergrote aanvoer uit Groot-Brittannië en een vermeerderde doorvoer naar Duitsland. Aldus vormde het vervoer over Nederlands gebied een belangrijk evenwicht scheppend mechanisme op de West-Europese kolenmarkt. Vanaf het begin van de jaren '70 had dit een zuidelijke richting (van het Ruhrgebied naar België), maar twee decennia later manifesteerde dit zich ook in westelijke richting. De zeehandel groeide zo snel, dat de doorvoer naar België relatief aan betekenis inboette.

In de ontwikkeling van Nederland tot een doorvoerland voor Ruhrkolen zijn aldus een tweetal fasen te onderscheiden met daar tussen een betrekkelijk korte periode van stagnatie, t.w. 1875-1885, gekenmerkt door een steile opwaartse trend onder invloed van de groeiende Belgische vraag naar Duitse kolen, en 1890-1914 met een enigszins zwakkere, maar toch vergelijkbare trend, waarvan naast de groeiende doorvoer naar België vooral de zeehandel in Ruhrkolen de drijfkracht vormde. De jaren 1886-1890 kan men opvatten als een ongelukkig intermezzo als gevolg van de toen nog eenzijdige gerichtheid op de doorvoer naar België, die zich in deze jaren ongunstig ontwikkelde. De toenemende doorvoer naar Duitsland en - in 1887 en 1888 - naar zee vormden daarvoor een onvoldoende compensatie. Dat de toeneming van de doorvoer in de eerste helft der jaren '90 van bescheiden omvang bleef, was een gevolg van de wisselwerking tussen een stagnerende doorvoer naar Duitsland en, in mindere mate, België en de aan kracht winnende doorvoer naar zee.

Wanneer, zo kan men zich afvragen, groeide Nederland definitief uit tot een doorvoerland van Duitse steenkolen? Bij analyse van grafiek 2 zou de keuze kunnen vallen op de eerste helft der jaren '70, want toen zette een tendentiële groei in, die behoudens een betrekkelijk korte onderbreking in de jaren '80 tot de eerste wereldoorlog voortduurde. Maar de beantwoording van deze vraag blijkt afhankelijk van het uitgangspunt. Gaat de voorkeur

uit naar de jaren '70 en daarmee naar de doorvoer naar België dan dient men er rekening mee te houden, dat het vervoer naar België veelal zonder overlading vanuit het Ruhrgebied geschiedde. De Nederlandse kolenhandelaars waren hierbij nauwelijks betrokken. Nederland was vervoersgebied. Daarentegen kenmerkte de zeehandel zich door een nauwere band met de Nederlandse intermediairs. Als men de aandacht concentreert op de economische betekenis van de doorvoer, dan is die aan de zeezijde relevanter, al is ook deze soms rechtstreeks vanuit het Ruhrgebied verzorgd.

Niet alleen voor de spoorwegen c.q. binnenvaart en de kolenhandelaars, ook voor de zeevaart was de doorvoer van belang. 'Een geregelde uitvracht van steenkolen moest Rotterdam uiteraard in de continentale, of, nader gepreciseerd,, in de Duitse steenkolen zoeken', aldus Sneller.⁸⁹ Het begin van de doorvoer naar andere landen dan België en Duitsland kan men stellen in of vlak vóór de jaren '90. Toen ging de Duitse mijnbouw de Britten concurrentie aandoen op markten die tot dan toe volledig aan de laatsten hadden toebehoord. Dit proces verliep niet rechtlijnig. Ook de intensiteit van deze concurrentie bleek een nauwe band te vertonen met de Duitse conjunctuur. Het vervoer vanuit de Nederlandse zeehavens was klein rond 1890, 1900 en 1907, d.i. in jaren waarin de aanvoer uit Groot-Brittannië en de doorvoer naar Duitsland een uitzonderlijk grote omvang hadden.

Toch is het noodzakelijk de doorvoer niet al te eenzijdig op te vatten. Na 1885 nam ook die naar Duitsland sterk in betekenis toe. Deze had voornamelijk betrekking op Belgische kolen. Bij het ingewikkelde patroon van handelsrelaties dat toen ontstond, is het gerechtvaardigd te spreken van een geïntegreerde steenkolenmarkt. [Deze bestond uit drie productie- en voornamelijk vier verbruikslanden, waarbij Engeland steeds verder naar de periferie werd teruggedrongen en het vervoer naar en via Nederland het evenwicht tot stand moest brengen.]

In welke mate de Duitse doorvoer via de Nederlandse zeehavens resulteerde uit de 'considerable efforts', die Robinson in 1895 verwachtte 'to encourage the export trade from the Dutch ports', is moeilijk definitief te bepalen. Had de Duitse mijnbouw de Britse tegenhanger in de Duitsland omringende landen voordien al zware concurrentie aangedaan, het mocht voor de Britse mijneigenaren een overigens schrale troost zijn, dat hun concurrenten daar over geografische voordelen beschikten. Met de Duitse komst op de wereldmarkt ontstond een nieuwe uitdaging, die de Britten tot de eerste wereldoorlog het hoofd hebben weten te bieden. Duitsland veroverde een plaats op

de wereldmarkt, maar de groei van de vraag was voldoende om dit zonder wezenlijk gevaar voor de Britse mijnbouw te doen geschieden. Al nam de Duitse zeehandel tussen 1906 en 1912 toe tot het 2,6-voudige bij een Britse toename met 12%, de overheersende positie van Groot-Brittannië bleek ook toen nog van een omvang dat de laatstgenoemde vergroting het 2,5-voudige bedroeg van de eerstgenoemde. De opmars van de Duitse kolen was onmiskenbaar, maar in 1912 bedroeg de Duitse zeehandel via Nederland toch minder dan eenzesde van de totale Britse.⁹⁰

Voor de Duitse export was het gunstig, dat de internationale conjunctuur in de tweede helft der jaren '90 verbeterde, want door de groeiende industriële productie nam de vraag naar steenkolen toe, verminderde de concurrentie en ontstond de voor de zeehandel noodzakelijke ruimte op de afzetmarkt. De productiegroei was groter dan ooit sinds 1870, maar maakte tegelijkertijd de afzet in het buitenland onontbeerlijk. De gunstige geografische ligging van Rotterdam ten opzichte van het Ruhrgebied behoeft in dit verband geen nader betoog. Dit geldt wel voor het feit, dat Duitsland in 1889 van per saldo kolenexporteur tot kolenimporteur werd en dit ook tot 1900 zou blijven. Maar dit was niet van grote betekenis, want het invoersaldo bedroeg maximaal drie procent van de Duitse productie. De relatief gunstige binnenlandse economische situatie tesamen met de internationale specialisatie vormde de oorzaak van deze ommekeer.

Ondanks het grote belang van de Duitse doorvoer voor de Nederlandse scheepvaart werd de Duitse mijnbouw voor de eerste wereldoorlog niet door de uitvoer gedomineerd. Niet dat deze onbelangrijk zou zijn, maar het uitvoersaldo bleef lange tijd zeer laag en bedroeg op het hoogtepunt in 1913 9% van de binnenlandse productie. Ruim 18% van de Duitse voortbrenging vond een weg naar het buitenland;⁹¹ Duitsland onderhield wederkerige betrekkingen met de internationale kolenhandel. Zij was tegelijk leverancier en afnemer van een gespecialiseerde productie.

Wat was er de oorzaak van, dat de Duitse mijneigenaren zich in 1893 verenigden in het Rheinisch-Westphälische Kohlen-Syndikat en aandrang uitoefenden tot oprichting van de latere Steenkolen Handels-Vereeniging (1896)? De productiecapaciteit van de Duitse mijnen schiep de mogelijkheid tot exploitatie van andere afzetmarkten dan die van de direct omringende landen; daarop bestond niet de zekerheid van een gunstige geografische ligging. Zelfs in 1912 nam het Verenigd Koninkrijk nog bijna de helft van de wereldexporten voor haar rekening tegenover Duitsland minder dan een kwart.⁹²

Daar waar de omstandigheden, t.w. een uitgebreid netwerk van handels- en scheepvaartbetrekkingen, zozeer in het voordeel der Britten werkten, kon de Duitse mijnbouw alleen door een intensieve samenwerking een kans maken een groter deel van de markt te veroveren. De samenwerking in het Rheinisch-Westphälische Kohlen-Syndikat, primair opgezet ten behoeve van de binnenlandse markt, schiep een handelsorganisatie, die, evenals in nader te behandelen andere sectoren, moderner dan de Britse en bij uitstek geschikt voor de concurrentie op de wereldmarkt, de weg daarheen heeft geplaveid.

Met de kartelvorming sloeg de Duitse mijnbouw een weg in, die in Groot-Brittannië een halve eeuw eerder was verlaten. Al in 1665, d.i. na de afschaffing van het officieel erkende kolengilde van Newcastle, hadden enige grote kolenhandelaren een overeenkomst gesloten over de omvang van de productie en over de prijs.⁹³ Maar in 1711 werd een kartelverbod van kracht dat iedere overeenkomst verbood die tot een monopolistische beheersing van de kolenhandel kon leiden. Zestig jaar later kwam echter opnieuw een kartel tot stand. Dit ontleende zijn bloei aan een tweetal factoren, t.w. een monopolisering van het Noord-Engelse productiegebied én een monopolisering van de afzetmarkt in Londen en langs de kust.⁹⁴ De monopolisering van de productie vond in de jaren '30 van de negentiende eeuw nog voortgang, toen de mijnen aan de Tees zich bij het Tyne- en Wearkartel aansloten. De afzetmarkt was door de hoge kosten verbonden aan de aanvoer uit andere districten tot een bepaalde, nog al hoge prijs verzekerd. Aan deze gunstige omstandigheden bleek echter tegen het einde der jaren '30 steeds minder voldaan te zijn.

De hoge steenkoolprijzen vormden een uitdaging tot de oprichting van nieuwe ondernemingen. Bovendien leidde de aanleg van spoorwegen tot de ontsluiting van nieuwe mijnistricten.⁹⁵ Met name in de gebieden ten westen van de Tyne en Wear die door de hoge transportkosten onbenut gebleven waren, nam de productie snel toe. Bovendien waren de mijnen vroeger zelf eigenaar van de benodigde spoorlijnen en transportmiddelen. De nieuwe spoorwegwet bood de oprichters van openbare spoorwegmaatschappijen de mogelijkheid de benodigde gronden tegen een vastgestelde prijs goedkoop in bezit te krijgen. Daardoor konden de transportkosten sterk dalen en de hieruit resulterende snellere uitbreiding van het spoorwegnet bevorderde op haar beurt een verdere toeneming van de productie. Bovendien betekende de aanleg van openbare lijnen een verminderde kapitaalbehoefte bij de oprichting van nieuwe mijnbouwondernemingen. De eigenaren van de oude mijnen bemerkten plotseling dat

hun voorsprong op die der verderafgelegen districten verdween. Ondanks hun protesten vond de aanleg van spoorwegen en de ontsluiting van nieuwe mijnen voortgang.

Door steeds verdere productiebeperking poogde het Noord-Engelse kolenkartel de prijs op peil te houden,⁹⁶ maar de concurrentie uit Schotland, de centrale graafschappen en Wales werd er veeleer door versterkt dan afgezwakt. Uiteindelijk deed zich in 1884 het onvermijdelijke voor: de kartelprijs moest belangrijk worden verlaagd. De situatie van het kartel werd steeds bedenkelijker; aan de ene kant was er de grootst mogelijke productiebeperking, anderzijds een prijs die onvoldoende compensatie bood tegen de verminderde productie. Er ontstond een toenemende druk tot vergroting van de contingenten, m.n. van de mijnen die bij de bestaande prijs en een sterk vergrote productie een redelijke rentabiliteit konden behalen. Uiteindelijk is het Noord-Engelse kolenkartel aan de toenemende concurrentie en de daaruit voortvloeiende interne tegenstellingen bezweken. De regionale organisatie van een kolenkartel was uitzichtloos geworden. Hoewel Engeland ook in de jaren '70 geen buitenlandse aanvoer behoefde te vrezen, kwam er geen kartel tot stand om dit gezamenlijk monopolie uit te buiten. Daarmee bleef ook de kans op een verdere manipulering van de buitenlandse afzet onbenut.

Het Rheinisch-Westphälische Kohlen-Syndikat verdeelde de kring van afnemers in betwist en onbetwist gebied, waarbij het laatstgenoemde vrijwel samenviel met het binnenland en Nederland tot het betwiste gebied behoorde; daar was de steenkolenprijs gebonden aan de door Engeland bepaalde wereldmarktprijs.⁹⁷ Het syndicaat kon in het binnenland haar prijs binnen zekere grenzen eigenmachtig vaststellen. De neiging in hausseperioden eerder aan de vergrote binnenlandse vraag te voldoen dan aan de additionele buitenlandse vond hierin haar grond. Had sinds het midden van de eeuw tot 1886 het Britse aandeel in de steenkolenaanvoer in Nederland een daling ondergaan, Groot-Brittannië was sindsdien een marginale leverancier, die haar invloed alleen in tijden van krapte kon laten gelden. Weliswaar nam het Britse marktaandeel na 1890 weer toe, maar dit hing meer samen met de krachtiger en langduriger wordende hausses in Duitsland en met de wijze van marktbeheersing door het Duitse kolenkartel dan met een autonome verbetering van de concurrentiepositie der Britse kolen.

Het is moeilijk voorstelbaar hoe zich sinds de jaren '90 een zeehandel in Duitse kolen over Nederlands gebied kon ontwikkelen, indien de Nederlandse markt nog werkelijk betwist gebied tussen de Engelse en de Duitse leveran-

ciers was. Aangezien de Duitse mijnbouw vanaf 1909 ook aan de conjuncturele pieken in de Nederlandse vraag kon voldoen, lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat Nederland na 1890 evolueerde van een tussen de buitenlandse concurrenten betwist gebied naar een eenzijdige afhankelijkheid van Duitse steenkolen. Dit proces was in 1909 voltooid, al waren de Engelsen en Belgen niet volledig van de markt verdreven.

Rotterdam vormde vóór 1914 het centrum van de mededinging tussen Britse en Duitse kolen. Het Britse product werd daar vertegenwoordigd door de Anglo-Dutch Coal Cy., W.H. Berghuys' Kolenhandel, J.F. Hensen, P.H. Hoos en Zoon, W. Hoven en Zoon, Kleijntjes en Linthout, Jos. de Poorter en de Scheepvaart- en Steenkolenmaatschappij (S.S.M.).⁹⁸ De laatste, daterend van 1896, nam spoedig na haar oprichting de belangrijkste plaats in en voerde in eerste instantie vooral bunkerkolen aan ten behoeve van de American Petroleum Company. Volgens de statuten richtte de maatschappij zich op het doen bouwen of aankopen van schepen, de aan- en verkoop van kolen en het doen van andere handelszaken. Er bestond aldus een band, evenals trouwens bij de Steenkolen Handels-Vereeniging, tussen de kolenhandel en het kolenvervoer.⁹⁹ Door het gebrek aan samenwerking tussen de Britse mijneigenaren verwierf geen van de eerdergenoemde handelaren een monopoliepositie in de levering van Britse kolen, maar bovendien bleven zij vrij om uit andere landen te betrekken.¹⁰⁰

De oorspronkelijke opzet van de S.S.M. tot aanvoer van bunkerkolen is spoedig verruimd tot vlam- en huisbrandkolen, hetgeen heeft bijgedragen tot handhaving van de oriëntering op in hoofdzaak Britse kolen. Deze werd nog versterkt door de opening van filialen in o.a. Newcastle en door de oprichting (1913, Londen) van de Shipping and Coal Company. Ofschoon Rotterdam de hoofdzetel der maatschappij was, bleven de activiteiten op het Europese vasteland niet tot Rotterdam en Nederland beperkt. Amsterdam en Antwerpen hadden vanaf het begin een filiaal, terwijl voor de afzet van Engelse kolen op de Noord-Duitse markt in Hamburg de Schiffahrt- und Kohlen-Gesellschaft werd opgericht. Tenslotte had de S.S.M. ook belangen in Scandinavië.

Een inzicht in de stand van zaken met betrekking tot de Nederlandse kolenhandel aan het begin van de twintigste eeuw kan onder andere worden ontleend aan het antwoord van Henry Turing en W.C. Robinson, Brits consul te Rotterdam respectievelijk Amsterdam, op het rondschrijven van het Foreign Office d.d. 8 januari 1904. Onder de titel 'Report on the condition and prospects of the British coal trade in the Netherlands' zonden zij nog dezelfde maand hun bevindingen aan het Foreign Office.¹⁰¹ Daarin stelden zij,

dat enkele uitzonderingen daargelaten de Britse steenkolen Nederland niet verder binnendrongen dan de zeehavens en de onmiddellijke omgeving daarvan. In enige gevallen vonden Britse kolen van goede kwaliteit afzet tot bijna aan de Duitse grens, waarvoor zij verwezen naar de superieure kwaliteit van de uit die kolen bereide cokes. De anthraciet uit Zuid-Wales nam in het Nederlandse verbruik zeer snel toe, terwijl zij kansen tot verdere vergroting van deze afzet aanwezig achtten. De Engelse kolen voor het Nederlandse achterland - een betrekkelijk onbeduidende hoeveelheid - werden afgeleverd per lichter, maar veruit het grootste deel van de Britse aanvoer was bestemd om in de invoerhavens in de bunkers der stoomschepen te worden overgeladen.

De consuls maakten het Foreign Office attent op de gestadige groei van de Britse koleninvoer tussen 1893 en 1900, opvallender vanaf 1895, in welk jaar de binnenlandse vraag in Duitsland gelijke tred hield met en uiteindelijk uitsteeg boven de Westfaalse productie. Maar in 1900 '... Germany again began to feel the necessity of an increased outlet, and the year 1902 shows a largely increased importation of German coal into Holland and a corresponding diminution in that from England',¹⁰² een ontwikkeling die zich ook over 1903 zou uitstrekken.¹⁰³ De actie van de gesyndikaliseerde Westfaalse mijnen werd krachtig gevoeld, zo stelden beide auteurs, en de Engelse kolen moesten vele van de tijdens de periode van relatieve schaarste van het Duitse aanbod opgebouwde posities weer opgeven.¹⁰⁴

Over de wijze waarop de Britse kolenhandel naar Nederland het beste kon worden gehandhaafd dan wel hersteld beperkten Robinson en Turing zich tot een tweetal suggesties. De Britse mijnen die een deel van hun afzet naar Nederland zonden, of daar in de toekomst een afzet konden verwachten, dienden een voorbeeld te nemen aan hun Duitse concurrenten en zich te verenigen tot een syndicaat. Daarnaast moest het Engelse uitvoerrecht van 1 shilling per ton worden afgeschaft. De aard van de geproduceerde kolen zou als uitgangspunt voor samenwerking in de Britse mijnbouw moeten dienen, waarbij de consuls drie groepen onderscheidde, t.w. de Zuid-Yorkshire vlamkoolmijnen, de gaskoolmijnen en de anthracietmijnen van Wales. Deze zouden een gezamenlijke vertegenwoordiger of agent in Nederland moeten aanstellen.¹⁰⁵

Ook de marktpositie der afzonderlijke kolensoorten passeerde de revue. Over die der gaskolen is het rapport bondig; de positie daarvan had in de voorafgaande tien jaar geen verslechtering ondergaan, maar het marktaandeel zou nog enigszins kunnen worden vergroot door samenwerking en ongetwijfeld ook door de afschaffing van het uitvoerrecht.¹⁰⁶ Stoomkolen kregen daarente-

gen uitgebreider aandacht: 'When the Coal-syndicate of Westphalia was first constituted, the general impression among consumers of coal in the Netherlands, and especially in the manufacturing districts, was that it would be unwise to discourage competition from other quarters. And when the syndicate showed an inclination to presume upon its monopoly, and refused to grant exceptional terms to the great cotton manufacturing districts of the North East of Holland, these rebelled against the Westphalian monopoly, and took measures to ensure a supply of steam-coal by a private combination which was to supply South Yorkshire steam-coal. This experiment, however, proved an entire failure, principally owing to the quality of coal supplied; the question of quality was a fatal one: the German coal proving immensely superior in point of economy in consumption'.

De grote nadruk op de kwaliteit der Duitse kolen is opmerkelijk. Lange tijd heeft namelijk ten aanzien van de kwaliteit van het Duitse product, in het bijzonder stoomkolen, een vooroordeel bestaan dat remmend werkte op de vergroting van het Duitse marktaandeel. Dit citaat bewijst verder dat de concurrentieverhoudingen in het Nederlandse achterland vrijwel vastlagen. Daar stond tegenover, zo geven Robinson en Turing te kennen, dat in de Nederlandse zeehavens in werkelijkheid nooit een groot verschil heeft bestaan tussen de prijzen voor goede Engelse en goede Duitse kolen,¹⁰⁷ zodat de verschuivingen in de marktaandelen door veranderingen in de aanbodverhoudingen zich daar het meest hebben doen voelen. Zo vermelden de verslagen van de Kamer van Koophandel te Vlissingen, dat van de 44 in 1873 ingeklaarde schepen 40 met steenkolen uit Engeland afkomstig waren, dat in 1878 3.000 ton minder werd ingevoerd uit Engeland dan het jaar tevoren, maar dat dit verschil gedeeltelijk werd vergoed door een belangrijke vermeerdering van de aanvoer uit Duitsland en dat in 1902 de cokes en steenkolen per spoor uit het laatstgenoemde land werden aangevoerd.¹⁰⁸

Ook het rapport van Turing en Robinson maakt melding van een wisselende aanvoer van Britse en Duitse zijde. Zo stellen zij dat in de jaren 1899 tot 1901 - waarin de binnenlandse vraag het Duitse aanbod overtrof - zeer grote hoeveelheden Zuid-Yorkshire vlamkolen werden aangevoerd voor bunkerdoeleinden ter vervanging van een gelijke hoeveelheid Westfaalse kolen. Maar zodra 'the Germans began to push the superior article, the Yorkshire coal had to give way again'.¹⁰⁹

Het rapport bevat ook gegevens omtrent de spoorwegtarieven: de doorgaande tarieven voor steenkolen zijn tussen de Duitse en Nederlandse spoor-

wegen gecombineerd, zijn relatief laag en hangen samen met de omvang en de regelmaat van het vervoer. Geen Britse handelaar of syndicaat mag verwachten zo'n gunstige voorwaarden te kunnen bedingen, want, zo gaat het rapport verder, de verschepers van Britse kolen kunnen niet die vervoersomvang garanderen als het Westfaalse syndicaat. Zij achten daarom geen termen aanwezig voor een succesvolle concurrentie van Britse kolen in het Nederlandse achterland.¹¹⁰

De activiteiten van het Westfaalse syndicaat met betrekking tot de export van Duitse kolen via Rotterdam zijn volgens het rapport zeer groots opgezet en van toenemende betekenis, waarvoor opnieuw wordt verwezen naar de invloed van het Engelse uitvoerrecht van 1 shilling per ton.¹¹¹ Men kan echter ook stellen, dat de Duitse doorvoer via Nederland het logisch gevolg was op de verovering van de Nederlandse en de andere de Duitse mijnbouw omringende markten in een tijdvak van voortdurende en krachtige vergroting van de productie. Van het begin der jaren '90 tot omstreeks 1907 kan men over de zeehandel in Duitse steenkolen spreken in termen van de afzet van overschotproductie. Zoals verwacht mocht worden gaf de Duitse zeehandel een anti-cyclisch verloop te zien met de conjunctuur. Kennelijk was - evenals in een eerder stadium bij de uitvoer naar Nederland - de Duitse productie onvoldoende om een geregelde stroom steenkolen voor de zeehandel te produceren, additioneel aan de binnenlandse vraag én de vraag in de direct omliggende landen. Door te beschikken over de binnenlandse markt als een onbetwist gebied konden de Duitse mijneigenaren in de laagconjunctuur des te krachtiger de uitvoer ter hand nemen. Vanaf het dieptepunt van de zeehandel in 1907 vertoonde zich een fundamentele wijziging in de overgang naar een onafhankelijk van de Duitse conjunctuur expanderende overzeese afzet.¹¹²

Eén punt moet nog nader worden aangestipt. Zoals eerder aangegeven drongen de Britse kolen veelal niet dieper het land binnen dan de Nederlandse zeehavens, terwijl een groot deel bestemd was voor de bevoorrading van stoomschepen. Zij bezorgden de zeevaart vanuit Nederlandse havens niet die uitvracht, die de expansie van de Duitse mijnbouw in de zeehandel mogelijk maakte. Voor het steenkolenvervoer per schip anders dan voor eigen gebruik, m.a.w. voor de zeehandel in Engelse kolen, richtten de van Nederland uitgaande schepen zich rechtstreeks op Engeland, verlieten aldus veelal in ballast de Nederlandse havens voor Engelse bestemmingen. Het nog nader te behandelen tekort aan retourvracht in het verkeer tussen beide Noordzeestaten werd voornamelijk door de aanvoer van Britse kolen bewerkstelligd. Nederland

ontving uit Engeland wat het voor binnenlands verbruik én de bevoorrading van stoomschepen nodig had, was echter niet direct betrokken bij de haven- en andere activiteiten ten behoeve van de kolenhandel tussen Engeland en derde-landen. Nederland was voor Engeland primair een finale afzetmarkt, finaal in die zin dat daaronder eveneens de bevoorrading van stoomschepen van allerlei nationaliteit is begrepen. Voor de Duitse uitvoer werd Nederland naast een finale afzetmarkt tevens een fundamentele schakel in het afzetpatroon. Nederland werd het voorportaal van de Duitse steenkolenhandel met de wereldmarkt. De drietrapsterugtocht der Britse kolen was in 1909 zijn laatste stadium ingegaan.

5.3. GARENS EN MANUFACTUREN

De expansie van de textielindustrie kenmerkte de Engelse industriële revolutie zozeer, dat Rostow daarin aanleiding zag aan deze bedrijfstak een leidende betekenis toe te kennen in het industrialisatieproces, althans in de eerste fase daarvan.¹¹³ De door Rostow aan zijn fasentheorie toegekende meer algemene geldigheid blijkt op dit punt, zo toont De Jonge aan, niet van toepassing te zijn op Nederland, want de evenwichtige groei was strijdig met een leidende rol voor de textiel- of de metaalnijverheid.¹¹⁴ Deze bedrijfstakken hebben in Nederland het groeiproces niet beheerst; zij waren daarvoor te klein en niet expansief genoeg.

Het aandeel van de beroepsbevolking in de katoen- en metaalnijverheid bedroeg in 1909 tesamen niet meer dan 5% tegen 2 tot 3% in 1889 en 2% in 1849. Bovendien was in Nederland, anders dan in Engeland, de aanvullende groei met betrekking tot deze bedrijfstakken evenmin groot. Zij betrokken hun grondstoffen, halffabrikaten en kapitaalgoederen goeddeels uit het buitenland.¹¹⁵ Al moet men aannemen dat er op lange termijn sprake was van een aanvullende groei in het horizontale vlak via uitstraling en overdracht van verworven kundigheden, het zou volgens De Jonge te ver gaan alleen op grond hiervan deze bedrijfstakken als leidende sectoren te beschouwen.

Recent onderzoek heeft aangetoond, dat Nederland hierin niet alleen stond; ook de Duitse textielindustrie speelde geen leidende rol in het industrialisatieproces.¹¹⁶ Maar in dit land was op haar beurt geen sprake van evenwichtige groei. De primair-stimulerende functie viel daar toe aan drie nauw met elkaar verbonden bedrijfstakken, t.w. de kolenmijnbouw, de spoorwegen en de ijzer- en staalindustrie, al zijn de primaire groei-impulsen

uiteindelijk van de spoorwegen uitgegaan.

Afgezien van het relatief kleine belang van de mijnbouw en ijzer- en staalindustrie biedt deze opvatting ook interessante aanknopingspunten voor Nederland. De spoorwegen leidden tot 'social savings' en droegen bij tot de totstandkoming en/of verdere mechanisering van een geografisch nog al verspreide, zij het vaak ook bedrijfstaksgewijze geconcentreerde industrie. Naast de erkende betekenis voor de afvoer van de productie moet men hierbij toch op de eerste plaats denken aan de aanvoer van volumineuze grondstoffen. Bij de regionale ontwikkeling van de Nederlandse volkshuishouding oefenden de spoorwegen nu eens een initiërende, dan weer een accelererende werking uit en moeten daarom als een belangrijke pijler van economische groei worden opgevat. Zij hebben bijgedragen tot het evenwichtige karakter van de groei, voorzover deze als een groei over een breed front wordt gezien.

Naast andere bedrijfstakken was ook de textielindustrie - ondanks duidelijke concentratiepunten in Twente en Noord-Brabant - geografisch verspreid over het land, veelal buiten de grote afzetmarkten. Kwamen de benodigde steenkolen uit het buitenland, dit gold in mindere mate ook voor het halffabrikaat garens. Het Engelse voorbeeld leert dat in de mechanisatie van de textielindustrie de spinnerij vooropging, op enige afstand gevolgd door de weverij.¹¹⁸ Dit gold zowel voor de katoen- als voor de wolsector. Maar wol was veel moeilijker te verwerken met de hoge snelheid van machines dan katoen, zodat het succes van de golf van nieuwe uitvindingen het eerst merkbaar was in de laatstgenoemde sector.¹¹⁹

De snelle opkomst van de Britse katoenindustrie ging door een wijziging in de prijsverhouding samen met een substitutie in de afzet van wollen naar katoenen producten, ook in de buitenlandse handel.¹²⁰ In Nederland kwam door de lang uitblijvende industrialisatie de afzet van katoenproducten deels in Britse handen, waarna een proces van importsubstitutie op basis van uitbreiding en mechanisering van fabrieksuitrustingen op gang kwam. Dit proces manifesteerde zich in het eerst en vooral in de weverij, later ook in de spinnerij.¹²¹ De in de stoomweverij gebruikte garens waren uit Engeland afkomstig. De oorzaak van dit verschil lag in de grote investeringskapitalen benodigd in de spinnerij en de aanzienlijke schaalvoordelen die buitenlandse bedrijven bij deze productie hadden behaald, zodat de concurrentie door de relatief kleine Nederlandse markt moeilijk zou blijven.

In vergelijking met de mijnbouw zijn natuurlijke factoren in de zin van vooral geologische en geografische omstandigheden in de textielindustrie van

mindere betekenis, al spelen vestigingsplaatsfactoren zoals een gunstige infrastructuur en de nabijheid van afzetmarkten wel een rol. Daarnaast kan men denken aan de hoogte der lonen¹²² en aan de bekendheid met de fundamentele eigenschappen van het productieproces. Was het loonniveau vooral van betekenis in de traditionele handwerksnijverheid - te denken valt hier aan de rustikalisering van de Italiaanse textielnijverheid in de zeventiende en van die der Republiek in de zeventiende en achttiende eeuw¹²³ -, deze factor boette bij de mechanisering van het productieproces aan betekenis in ten gunste van de beschikbaarheid van grond- en hulpstoffen.

De mechanisering van de in hoge mate perifeer gelegen Nederlandse textielindustrie lijkt primair door de afwezigheid van een gunstig vervoersnet te zijn vertraagd, al heeft het loonpeil wellicht nog tot in de jaren '60 een rol gespeeld, o.a. bij de concurrentie tussen enerzijds de Haarlemse en anderzijds de Brabantse en Twentse textielindustrie.¹²⁴ Toen het transport geleidelijk verbeterde, vormde de bekendheid met het productieproces de verbindende schakel tussen de traditionele handwerksnijverheid en de gemechaniseerde textielindustrie. Het feit dat de Twentse en Brabantse bedrijven niet aan de concurrentie van de moderne buitenlandse productie zijn bezweken, was aldus een belangrijke factor achter de allocatie van de latere Nederlandse textielindustrie.

Er heeft zich in de periode 1870-1914 een relatieve en zeker in bepaalde opzichten geografische vernauwing van de wereldmarkt voor textielproducten voorgedaan, een inkrimping die voor manufacturen groter is geweest dan voor garens. Het aandeel van de textiel in de wereldhandel van fabrikaten verminderde tussen 1899 en 1913 - ondanks een waardevergroting met driekwart - van 33,5 tot 28,8%.¹²⁵ Bij een klassificatie van de industriële uitvoer naar 17 goederensoorten nam de textiel in het eerstgenoemde jaar 46% van de Britse en 44% van de werelduitvoer voor zijn rekening.¹²⁶ Duidelijk blijkt hieruit het grote Britse belang bij een florerende textieluitvoer, evenals de gevaren verbonden aan de industrialisatieprocessen, o.a. op het Europese vasteland. België, Duitsland en Frankrijk boekten tesamen een uitvoertoename van 60% (1899-1913), maar de krachtigste expansie vond uiteindelijk toch plaats in Azië. Wat de internationale verspreiding van de productie aangaat, maakte de opkomst van een moderne Nederlandse textielindustrie deel uit van een algemeen verschijnsel.

Tot 1913 maakte de garenexport uit Nederland, in feite doorvoer, steeds

meer dan de helft van de buitenlandse aanvoer uit (grafiek 7 en 8 en bijlage 2) en daarvan was steeds meer dan 70% bestemd voor Duitsland. Het Duitse aandeel in de naar elders vervoerde hoeveelheden nam geleidelijk af van meer dan 90% in 1872 tot 74 à 78% in 1910-1913. Tezelfdertijd is het vervoer naar België absoluut en relatief belangrijker geworden. Dit betrof in hoofdzaak de doorvoer van Duitse garens. Uit grafiek 7 zou men echter de conclusie

Grafiek 7: Buitenlandse aanvoer van garens in Nederland,
1872-1914 (in duizend ton)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlage 2.

kunnen trekken, dat ook de Belgische garenindustrie een toenemende exportactiviteit naar Nederland aan de dag ging leggen, maar achter deze gegevens gaat tevens de aanvoer uit Frankrijk schuil, een land dat zich met name sterk had gemaakt in de productie van wollen garens. Aldus is ook hier een samenhangende analyse van de Noord-West-Europese markt geboden.

Het meest kenmerkende van de Britse garenuitvoer naar Nederland ongeacht de uiteindelijke bestemming was de tendentiële daling van het aandeel in het totale grensoverschrijdend vervoer. Deze vermindering deed zich voor ondanks de groei van de Britse uitvoer van 30 duizend ton in de tweede helft van het decennium '70 tot 41 duizend ton in 1906-1910. De vermindering van het Britse invoeraandeel voltrok zich met name in het tijdvak tot de eeuwwisseling, waarna het zich min of meer stabiliseerde op het peil van 50%. Zij vond haar pendant in de stijgende relatieve betekenis van de aanvoer uit of via België en Duitsland.

Grafiek 8: Vervoer van garens naar het buitenland en het Nederlandse invoersaldo, 1872-1914 (in duizend ton)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlage 2.

De oorzaak van deze relatieve Britse achteruitgang was de trage groei van de Britse aanvoer bij een sterke vergroting van het aanbod van andere zijde. De Britten moesten vooral in de tweede helft der jaren '70, tussen 1885 en 1891 én de periode 1898-1901 veel terreinverlies incasseren. Daarbij kwam de concurrentie in de eerste twee gevallen van zowel België als Duitsland, in het laatste vrijwel uitsluitend van Duitse zijde. Het Britse marktaandeel werd over het algemeen zwaar getroffen door een relatief ongunstige conjunctuur (vgl. grafiek 7 en 9). Naast de cyclische invloed op de totale aanvoer in Nederland was er de invloed van de verhevigde concurrentie, die de vermindering van de Engelse aanvoer soms deed uitgaan boven

de vermindering van het totaal. Dit gold voor de jaren 1873-1877, 1879-1880 en 1899-1902, terwijl in 1885-1887 de daling van de totale aanvoer geheel voor rekening van Groot-Brittannië kwam (bijlage 2). Het herstel tijdens oplevingen bleek onvoldoende om de verloren posities te herwinnen.

Dat de daling van het Britse marktaandeel zich concentreerde in de periode tot 1900 (grafiek 9), impliceert overigens niet dat men deze jaren zonder

Grafiek 9: Aandeel van Groot-Brittannië, Duitsland en België in de buitenlandse garenaanvoer in Nederland, 1872-1914 (in procenten)

Berekend aan de hand der gegevens in de SIUD.
Vgl. ook bijlage 2.

meer als een eenheid zou kunnen behandelen en evenmin dat dit tijdvak door het jaar 1901 in alle opzichten zou worden gemarkeerd. In de garenaanvoer in Nederland zijn namelijk een aantal perioden te onderkennen, t.w. een van stagnatie tot 1882, van stijging daarna en een nieuwe periode van stagnatie

na 1907. De vermindering van de aanvoer met 10% in het tiental jaren vanaf 1872 stond in contrast met de daling van de Engelse aanvoer met 21%. De Jonge wijst op een belangrijke productiestijging in de Nederlandse katoenspinnerij, niet door uitbreiding van de kapitaalgoederenvoorraad maar door vervangingsinvesteringen en sanering van het machinepark; de geïncorporeerde technische vooruitgang maakte een belangrijke productieverhoging mogelijk.¹²⁷ Het Nederlandse invoersaldo daalde mede hierdoor vanaf het hoogtepunt in 1873 en het als Engelse doorvoer op te vatten garenavvoer naar Duitsland ontwikkelde zich tezelfdertijd eveneens ongunstig. De oorsprong dáárvan lag in de snel toenemende zelfverzorging in Duitsland met betrekking tot katoenen garens.¹²⁸

Men zou de stagnatie in de buitenlandse garenaanvoer kunnen opvatten als uitsluitend het gevolg van de na 1873 verslechterende conjunctuur. Voor Nederland is dit echter onjuist, want per saldo is het gebruik van binnen- en buitenlandse garens toegenomen. Deze importsubstitutie vond een parallel in de ontwikkeling in Duitsland, waar de invoerbehoefte daalde en de exportactiviteit naar Nederland, hoewel in vergelijking met de Engelse van kleine omvang, belangrijk is vergroot. Dit hing voor een deel samen met een groeiende afzet van Duitse garens naar België. Dit vormt naast een vingerwijzing voor veranderende concurrentieposities der nationale garenindustriën een additionele factor ter verklaring van het dalende Britse part in de buitenlandse aanvoer in Nederland. Maar er bestaat geen twijfel over de povere resultaten van de Britse garexport naar Nederland bij een verhevigde concurrentie.

Elimineert men de trend uit de aanvoer der onderscheiden landen, dan zou men mogen verwachten dat de overblijvende cyclische patronen sterke gelijkenis vertoonden. Dit was echter niet het geval (grafiek 10). Om te beginnen vertoonde de aanvoer uit België in de eerste helft van de periode (d.i. tot 1892) de grootste gemiddelde procentuele afwijking van de trend (15,5%) gevolgd door Duitsland met 12,6%, terwijl deze uitslagen in het geval van Engeland slechts de helft van de Belgische bedroegen (7,8%). De oorzaak lag in de verhouding tussen de omvang van de Britse en de aanvoer van andere zijde. Relatief kleine wijzigingen voor Britse garens leidden tot heftige schommelingen voor het Duitse en Belgische product.

Toen enerzijds Engeland en anderzijds België en Duitsland een evenwichtiger part in de garenaanvoer gingen verzorgen, ontstond een tendentie tot grotere gelijkenis in de relatieve afwijkingen van de trend. In de

tweede helft van het tijdvak nam de conjunctuurgevoeligheid van de Engelse aanvoer iets toe, nl. tot 8,8%, terwijl die van Duitsland en België verminderte tot resp. 10,5 en 6,4%. De daling voor België was betrekkelijk spectaculair. Ondanks de vaak hevige concurrentie verwierven de Duitse en Belgische (Franse) garens een vaste plaats op de Nederlandse markt.

Evenals tevoren was van een gelijkgerichte ontwikkeling van de afzonderlijke aanvoeren door conjuncturele oplevingen en inzinkingen heen geen sprake.

Grafiek 10: Conjunctuurgevoeligheid van de garenaanvoer uit Groot-Brittannië, Duitsland en België, 1876-1910 (in procenten)

Berekend aan de hand van de gegevens in de SIUD. Vgl. ook bijlage 2.

In 28 van de 35 jaren was de afwijking van de trend bij de Engelse en Duitse aanvoer tegengesteld, bij een vergelijking van Engeland en België in 22 jaar. Tegenover deze diachrone ontwikkeling stond het in het algemeen synchrone verloop van de Belgische en Duitse aanvoer: slechts in 12 jaar was deze tegengesteld (berekend aan de hand van de gegevens in bijlage 2. Vgl. ook, grafiek 10). Vijf van deze 12 jaren volgden tussen 1900 en 1904 op elkaar.

Het nu eens positieve dan weer negatieve conjunctureel bepaalde gedeelte van de totale vraag vormde de inzet van hevige concurrentie. Als trend en conjunctuur niet los van elkaar te beschouwen zijn, en veel pleit daarvoor, dan ligt hierin de sleutel tot verklaring van de relatieve achteruitgang van de Britse afzet. In een verslechterende marktsituatie verloren de Britten snel terrein; verminderde de concurrentie dan werden er opnieuw grotere hoeveelheden Britse garens naar Nederland gezonden. Was de Nederlandse markt een toetssteen voor de garenindustrie der omringende landen van het Europese vasteland, de gehele wereld was Engeland's markt. Dat de Nederlandse markt en die van het achterland geen *conditio sine qua non* was voor een bloeiende Engelse garenuitvoer, heeft bijgedragen tot het terreinverlies der Britten.

Behalve het feit dat de totale aanvoer van buitenlandse garens zich na 1882 gunstiger heeft ontwikkeld, lag het Britse garen toen ook beter in de markt dan tevoren. Met een invoertoeneming van precies 50% voor Britse garens tussen 1880 en 1885 bleef dit percentage ruim 4% boven de stijging van de totale aanvoer (bijlage 2). De laatste vermeerdering resulteerde voor 44% uit een groeiend vervoer naar Duitsland, voor 52% uit vergroting van het Nederlandse invoersaldo en voor de overige 4% uit andere factoren. Onder invloed van 'easy market conditions' nam de Britse garenafzet naar Nederland niet alleen absoluut maar ook in verhouding tot de aanvoer van andere zijde toe. Deze vooruitgang werd niet uitsluitend bepaald door de kwaliteit van het product - in de zin van fysieke kwaliteit in relatie tot de prijs - maar tevens door de productiecapaciteit van de Britse garenindustrie.

Ondanks de tendentieel sterk stijgende aanvoer moesten de Duitse garens in tijden van een grote vraag - en voor het eerst in 1881-1884 - het veld ruimen voor het Britse product. Dit kan men echter nauwelijks aan een verbetering van de Britse concurrentiepositie toeschrijven. Tegenover de brede en algemene oriëntering van de Britse garenindustrie op de wereldmarkt, die het mogelijk maakte in tijden van geïntensiveerde concurrentie op een deelmarkt, b.v. de Nederlandse of de Westeuropese, deze althans gedeeltelijk te ontlopen door elders nieuwe of uitbreiding van bestaande markten te zoeken, stond de toen nog eenzijdige gerichtheid van de Duitse garenproducenten op de binnenlandse én de geografisch nabije buitenlandse markten.

Het in vergelijking met het Britse relatief nauwe Duitse afzetgebied tesamen met het veelal internationaal synchrone verloop van de conjunctuur maakten in de hausse de Duitse productiecapaciteit onvoldoende om aan de

gestegen vraag tegemoet te komen. Evenals bij steenkolen leidde dit tot een heroriëntering op de binnenlandse markt, hetgeen bijdroeg tot de gunstige afzetsituatie voor het Britse garen.

Bovendien maakte een vermindering van de Duitse binnenlandse vraag de noodzaak van uitvoer acuut naar markten, die veelal eveneens een depressie doormaakten. Het gebrek aan geografische reikwijdte van de Duitse afzet was een belangrijke factor in de scherpe toeneming van de concurrentie in Nederland. Deze samenhang bestond niet alleen tussen Britse en Duitse, maar ook tussen Britse en Belgische garens, zij het iets minder algemeen. Bovendien zou de suggestie gewekt kunnen zijn, dat er sprake was van een afwisselend positie-innemen afhankelijk van de conjuncturele ontwikkeling. Dit is op zichzelf juist, maar moet dan wel in direct verband worden gezien met de fundamentele wijziging in de Britse concurrentiepositie op de Nederlandse markt en op die van het Duitse achterland. De verslechtering daarvan heeft zich ondanks het herstel in jaren van stijgende conjunctuur voortgezet.

De oorsprong van de internationale concurrentie op de Nederlandse garenmarkt is in de loop der tijd veranderd. Kwam de relatieve daling van de Britse afzet in de jaren '70 in vrijwel gelijke mate ten goede aan het Belgische en Duitse garen, vanaf de eerste helft van de jaren '80 stagneerde de groei van het Duitse part - een stagnatie die tot omstreeks het einde van de eeuw aanhield (grafiek 9) - en groeide het Belgisch-Franse marktaandeel ten koste van het Britse. De stagnatie van Duitse zijde impliceert echter geenszins dat de eerder geschetste conjuncturele invloeden niet langer van betekenis zouden zijn, of dat de Duitse aanvoer niet langer zou groeien. De expansie der Belgische aanvoer was eensdeels terug te voeren op een verbetering van de concurrentiepositie in het Nederlandse verbruik van buitenlandse garens, anderdeels op een stijgende doorvoer van het Belgische (eventueel Franse) product naar Duitsland over Nederlands gebied. Het statistisch materiaal staat niet toe de relatieve betekenis van beide factoren met een redelijke mate van betrouwbaarheid vast te stellen. Over de Franse garens moet worden opgemerkt dat deze veelal per spoor via België werden aangevoerd en aldus als Belgische garens in de statistiek verschenen. De niet te verwaarlozen invoer uit Frankrijk is hierdoor in statistisch opzicht negatief en de Belgische positief beïnvloed.

De wijziging in de relatieve marktpositie, zich rond 1900 opnieuw in alle hevigheid voltrekkend, vond toen plaats tussen de garens van Britse en Duitse oorsprong. De plotselinge toeneming van het Duitse aandeel ging met

de opnieuw groeiende binnenlandse behoefte in de jaren na 1901 gedeeltelijk weer verloren. Dit veranderde tijdens de opleving na de kortstondige inzing van 1908, zodat wij ten aanzien van de Duitse garenpeductie in relatie tot de conjuncturele vraag vermoedelijk kunnen spreken van een omslag.

Vanaf omstreeks 1908 waren de fluctuaties in de vraag en de flexibiliteit in de Duitse garenpeductie beter met elkaar in overeenstemming. Daardoor én door de enigszins stagnerende garenaanvoer in Nederland ontstond geen gunstige marktsituatie. Dat deze aanvoer stagneerde vloeyde ook voort uit de geringere Duitse invoerbehoefte. Het deel van de buitenlandse aanvoer dat voor rekening van Groot-Brittannië kwam, daalde verder en bereikte met 41,8% in 1913, tegenover 88,8% in 1873, het laagste niveau van vóór de wereldoorlog.

Ruimden de Britse garenpeductanten in tijden van laagconjunctuur het veld, dit doet de vraag opkomen naar de overwegingen en omstandigheden die hen hebben doen omzien naar andere markten. Gaven zij noodgedwongen terrein prijs omdat zij b.v. niet tegen de felle concurrentie waren opgewassen, of beschikten zij elders over afzetmarkten van voldoende omvang om de concurrentie niet behoeven aan te gaan? Dat de Britten zich wel degelijk iets gelegen lieten liggen aan de export naar een nabij gelegen markt, blijkt uit de pogingen waarmee zij in de hoogconjunctuur de verloren posities trachtten te herwinnen. Maar de trend was onmiskenbaar in hun nadeel. Met de opkomst van de industrie in België en Duitsland moesten de Britse garenpeductanten daar én op de neutrale markten van het Europese vasteland terrein prijsgeven. Er kwam een geografische herverdeling van markten op gang die noodzakelijk uitmondde in een verkleining van het Britse marktaandeel.

Dat de Britten zich bij de garenuutvoer naar Nederland beter hebben weten te handhaven dan in de steenkolenhandel, was mede een gevolg van de geringere betekenis van de factor transport. Bovendien beschikte de Britse textielindustrie door de hoge kwaliteit van de productie over een concurrentievoorsprong.¹²⁹ Ook de grotere concentratie op de voortbrenging van de middelste en fijne garensorten¹³⁰ bood enige bescherming. De oprichting van de Fine Cotton Spinners and Doublers Association behoorde dan ook tot de meest succesvolle pogingen tot monopolievorming in de Britse textielindustrie.¹³¹ Het spinnen en doubleren van de fijnste nummers vereiste grote ervaring en uitzonderlijke zorgvuldigheid, kon daarom slechts daar plaats vinden waar de arbeiders over de juiste bekwaamheid beschikten. Deze tak van de katoenindustrie had dan ook tot de eeuwwisseling nauwelijks onder de

buitenlandse concurrentie te lijden.

De beschikbaarheid van goede machines kan worden aangemerkt als een voorwaarde voor een bloeiende textielindustrie. Ook wat dit aangaat had Engeland een voorsprong: het domineerde de wereldhandel in textielmachines.¹³² Maar de groeiende export daarvan leidde tot een belangentegenstelling tussen de machinefabrikanten en de textielproducenten. De exporthandel van de eersten vormde een bedreiging voor de positie van de laatsten. De president der Kamer van Koophandel in Manchester was zich hiervan al in 1879 bewust: 'No doubt the development of the machine and engineering industries of this district in the last quarter century - in order to establish spinning and weaving concerns and print works in the chief cities and towns of the Continent - has been a source of most profitable employment for a portion of our people, but we need not be surprised to find that this has been the means of transferring to other places the trade we formerly enjoyed, almost exclusively, ourselves'.¹³³ Met name in de jaren '90 zou de export van textielmachines indirect bijdragen tot de stagnatie in de Britse textieluitvoer.¹³⁴

Kan men voor de jaren '70 spreken van een stagnerende Britse katoenen-garenexport, niet alleen naar Nederland maar naar geheel West-Europa (volume),¹³⁵ in het daaropvolgende tiental jaren deed zich een vermindering voor met ruim 9%.¹³⁶ Ten aanzien van de export naar West-Europa bleken de twee decennia volgend op 1870 voor de gehele Britse textielindustrie ongunstig. De uitvoer van wollen textiel daalde tussen 1869-1873 en 1889-1893 met 60% en van katoenen stoffen met 17%. De katoenen garens bleken zich nog het beste te handhaven. De katoenen halffabrikaten en eindproducten ondergingen een kleinere afzetvermindering dan de producten van de wolsector. Het handelsvolume met België, Nederland, Duitsland en Zweden steeg zelfs.¹³⁷ Of-schoon zich voortdurend andere mogelijkheden openden, werd Groot-Brittannië in de industrialiserende landen geconfronteerd met een vernauwende markt voor de oude stapelproducten én met de concurrentie van de zijde van deze landen in de zogenaamde derde-markten, waaronder Nederland, Spanje en Rusland.

Ook Nederland werd voor wollen stoffen vanaf omstreeks 1880 in snel tempo zelfverzorgend en wist hierin kort na 1890 een klein exportoverschot te realiseren.¹³⁸ De invoer van wollen garens maakte tussen 1867 en 1875 een periode van versnelde groei door, maar deze verkeerde in de daaropvol-

gende jaren in stagnatie;¹³⁹ de groei in het grondstoffenverbruik van de Nederlandse wolindustrie kwam tot stilstand. De scherpe daling van de gareninvoer rechtvaardigt het om te spreken van imports substitutie. In de jaren 1880-1890 liep het grondstoffenverbruik zelfs wat terug en kwamen de Nederlandse wollen-stoffenfabrikanten in de verdrukking door de sterke toeneming van de invoer van confectiegoed.¹⁴⁰ Maar de imports substitutie in de wollen-garenfabrikage zette zich na enige aarzeling tussen 1880 en 1883 opnieuw en in versneld tempo voort tot het einde van het decennium.¹⁴¹

Aankoop van buitenlandse wollen garens vond tijdens de jaren '50 en '60 maar weinig plaats, aldus De Jonge, want in Nederland was de combinatie spinnerij-weverij in deze bedrijfstak een vertrouwde verschijning.¹⁴² Dit maakt de sterke invoervergroting voor garens rond 1870 des te opmerkelijker. Als vermoedelijke verklaring ziet hij de overgang op de fabrikage van nieuwe soorten stoffen, waarvoor de garens in Nederland nog niet vervaardigd werden. Het invoerrecht van 3% ad valorem maakte de goedkope verwerving van Engelse garens mogelijk. Ondanks een grote productie van b.v. kamgaren stoffen, bleef de kamgarens spinnerij vrijwel geheel achterwege;¹⁴³ zelfs in het begin van de twintigste eeuw moest het overgrote deel van de benodigde garens nog worden ingevoerd.

Opnieuw uitgaande van het grondstofverbruik deed zich tussen 1890 en 1910 een niet onaanzienlijke productie-uitbreiding voor en de toeneming van de binnenlandse afzet van wollen stoffen ging gepaard met invoersubstitutie en de afzet naar het buitenland werd vergroot.¹⁴⁴ Onder deze omstandigheden nam het gebruik van buitenlandse wollen garens sterker toe dan van binnenlandse,¹⁴⁵ waarbij ter verklaring van de bestaande en gecontinueerde achterstand in de garenfabrikage kan worden gewezen op de sterke buitenlandse concurrentie.¹⁴⁶

De ontwikkelingen in het internationale vlak waren voor de Britse wolindustrie bepaald ongunstig. Bij een vergelijking van het exportaandeel in de Britse productie van resp. de gehele wereld en de protectionistische markten kan men daarvoor een verklaring vinden. Een differentiatie naar manufactures en garens is overigens gewenst. De beste markten lagen in Europa en Amerika, maar het protectionisme en de concurrentie waren daar het hevigst.¹⁴⁷ Het exportaandeel in de productie van wollen manufactures daalde van 77% in 1885 naar 65% in 1907, maar het aandeel van de protectionistische markten in de Britse uitvoer verminderde sterker, namelijk van 66 naar 41%. Daarentegen nam de betekenis der laatstgenoemde markten voor wollen

garens sterk toe (van 34 naar 44%). Veruit het grootste deel daarvan diende als grondstof voor de snelgroeiende industrie van het Europese vasteland en van Duitsland in het bijzonder.¹⁴⁸ Het Duitse invoerrecht was hoog, rustte zwaar op eindproducten en minder op halffabrikaten, terwijl de ruwe wol vrij kon worden ingevoerd.¹⁴⁹ Dit weerspiegelde zich in de Britse uitvoer: na de invoering van de Duitse tariefwet van 1879 steeg de export van garens snel en overtrof spoedig die van wollen stoffen. De toeneming van het vervoer van garens uit Nederland naar Duitsland vond mede haar grond in de Duitse tariefpolitiek.

De Nederlandse calicotweverijen, onderdeel van de katoensector, gebruikten omstreeks 1850 garens van een tamelijk fijne kwaliteit. De Nederlandse spinnerijen konden deze niet leveren. Aankoop vond daarom plaats in Engeland.¹⁵⁰ De buitenlandse concurrentie bracht de Nederlandse stoomspinnerijen ertoe de strijd aan te binden met de handspinnerijen op de markt voor grove garens. Aldus was twintig jaar later de katoennijverheid nog voor bijna de helft afhankelijk van buitenlands garen¹⁵¹ en daarin zou nadien geen wezenlijke verandering komen.

Boot meent dat vele oorzaken zijn aan te wijzen voor de relatief geringe ontwikkeling van de spinnerij tegenover de weverij, met name in de Twentse katoenindustrie. Hij acht echter de invloed der differentiële tarieven in Nederlands-Indië - een steun voor de weverij die de spinnerij ontbeerde - de belangrijkste.¹⁵² Daar stelt De Jonge tegenover, dat de andere productieomstandigheden, waardoor een spinnerij bij een vergelijkbare productie-omvang ongeveer tienmaal zoveel kapitaal vergde als een weverij, niet goed pasten bij de koopmansmentaliteit der Twentse textielfabrikanten.¹⁵³ Dit gold trouwens ook met betrekking tot de techniek, die bij de exploitatie van een spinnerij veel meer aandacht vergde dan een weverij. 'Wie zich door deze bezwaren niet liet weerhouden, vond de Engelse garensfabrikanten op zijn weg', zo meent De Jonge. 'Deze waren reeds lang de vertrouwde leveranciers, die hun garens vanwege de verbetering in de verbindingswegen met Twente zonder hoge transportkosten konden afleveren bij de katoenwevers'.

Evenals bij de wolindustrie heeft het grondstoffenverbruik in de katoensector zich na de aanloopperiode in de jaren '60 tijdens het volgende decennium in een wat trager tempo voortgezet gevolgd door een tiental jaren van relatieve stagnatie (1880-1890).¹⁵⁴ Door de verschuiving van de vraag van grove wollen stoffen naar fijnere kwaliteiten en naar katoen¹⁵⁵ was de

afzwakking in de wolindustrie krachtiger dan in de katoensector. Van een definitieve doorbraak in de ontwikkeling naar imports substitutie kan voor de jaren 1870-1914, althans voor katoenen garens, geen sprake zijn. Dit neemt niet weg, dat er tijdens de jaren '70 wel enige invoervervanging plaats vond. Daarover vermeldt De Jonge dat zich in de katoenspinnerij een sanering van het machinepark voordeed; bij gelijkblijvende kapitaalgoederenvoorraad kon aldus toch een belangrijke productievergroting worden gerealiseerd.¹⁵⁶

Bij een stagnerend verbruik van ruwe katoen onder gelijktijdige stijging van de gareninvoer is deze ontwikkeling tijdens het volgende decennium goeddeels geredresseerd.¹⁵⁷ In deze jaren zijn de vervangingsinvesteringen vermoedelijk van hetzelfde type geweest, want de productie per spil bleef gelijk.¹⁵⁸ Pas tegen het einde van de eeuw manifesteerde zich naast een groei van het machinepark tevens een verhoging van de productie per spil. De gemiddelde productiestijging per arbeider in de Nederlandse katoenen-garen-industrie is tussen 1870 en 1910 groter geweest dan in Engeland en België,¹⁵⁹ zodat tenminste een gedeelte van de in 1870 bestaande productiviteitsachterstand is ingehaald. Tot een wezenlijke imports substitutie heeft dit niet geleid, want in beide jaren bedroeg het invoersaldo voor katoenen garens omstreeks de helft van het verbruik. De importvervanging in het Duitse achterland en de exportontplooiing in de omringende landen waren voor het beeld van de Nederlandse markt belangrijker factoren dan de opkomst van een Nederlandse katoenen-garenindustrie.

De Britse katoensector was als geheel in 1913 in hoge mate op export georiënteerd; driekwart van de productie verliet de Engelse havens op weg naar buitenlandse bestemmingen en bijna een kwart van de export bestond uit katoenproducten.¹⁶⁰ 'Lancashire's markets were so widespread that losses in one could usually be balanced by gains in others; and its goods were consumption goods which had to be perpetually renewed'.¹⁶¹ 'The cotton trade, having come through its "dire calamity" of the 'sixties, showed itself again the backbone of the export trade of Britain, giving to it cohesion and stability'.

De grote afhankelijkheid van vreemde afzetgebieden maakte de katoenindustrie echter gevoelig voor het feit, dat in vele landen de productie van katoenen stoffen een zwaartepunt vormde in de vroege industrialisatiefasen. Want katoenen textielproducten behoorden tot de weinige goederen waarvoor zowel een massale markt als een gemechaniseerde productietechniek voorhanden was. Bovendien legde de aard van de voortbrenging geen onoverkomelijke hin-

dernissen in de weg aan een internationaal zeer verspreide productie. Tenslotte moet er aan worden herinnerd dat de gemechaniseerde katoensector relatief weinig technische bekwaamheid vergde. Voorzover deze echter niet aanwezig was, kon die in Engeland worden opgedaan, of werden Engelse arbeidskrachten (technici en voormannen) aangetrokken. De noodzakelijke investeringen waren met name in de weverij van matige omvang. Toch leverde de snelle groei van deze bedrijfstak in het buitenland na 1830 in eerste instantie geen wezenlijk gevaar op voor de Britse export, omdat nieuwe exportmarkten tot ontwikkeling gebracht konden worden. Pas vanaf de jaren '60 werd deze concurrentie dreigender.

Sinds de jaren '70 kreeg de Britse katoenindustrie met een aanzienlijke groeivertraging te kampen. Gemeten aan het verbruik van ruwe katoen groeide zij in de eerste helft van de negentiende eeuw met gemiddeld 5% per jaar en met 1,1 en 1,6% tussen resp. 1875-1900 en 1900-1913. Door de overgang op fijnere garens nam in de laatste twee tijdvakken de productie echter sneller toe dan men op grond van deze gegevens geneigd is aan te nemen.¹⁶² De bedrijfstak werd zwaar getroffen door de depressie aan het einde van de jaren '70 en gedurende de volgende twintig jaar daalden de marges voortdurend, in het bijzonder in de spinnerij. De producenten van grove goederen, zowel in de spinnerij als de weverij, hadden meer te lijden dan die van de middelzware en lichte soorten. Over het algemeen was de weverij winstgevender tijdens oplevingen, maar kwam er slechter vanaf tijdens depressies.

Na 1898 trad een herstel in, maar pas tijdens de hausse van 1905-1907 vertoonden de marges definitief een opwaartse beweging. Ter zake deskundige tijdgenoten zagen vaak de druk van de aanbodzijde, nl. die van ruwe katoen, als belangrijkste factor achter de ontwikkeling van de winstmarges, maar op lange termijn bleken invloeden aan de kant van de vraag van veel groter betekenis. Dit gold in het bijzonder met betrekking tot de export: 'Any rapid expansion of the cotton industry rested upon success in overseas markets', zo stelt R.E. Tyson.¹⁶³

Met bijna 50% van de uitvoer in 1870 en meer dan 60% direct voor de wereldoorlog bleef Europa de belangrijkste buitenlandse markt voor Britse katoenen garens. Deze uitvoer bestond voornamelijk uit fijne kwaliteiten, want de productie van de grovere soorten had men in het buitenland zelf ter hand genomen. Op grond van de per land uiteenlopende ontwikkeling zou het echter onjuist zijn om deze uitvoer als een geheel op te vatten. Zo daalde de export naar Frankrijk, Italië en Rusland, maar dit verlies werd gecomp-

penseerd door andere landen, waaronder vooral Nederland en Duitsland. Direct voor de oorlog nam het laatstgenoemde land 24% van de hoeveelheid en 33% van de waarde der Britse katoenen-garenexport af.

De groeiende betekenis van de Europese afzet van Britse garens vloeide deels voort uit de ongunstiger ontwikkeling van de totale export. Vertoonde deze in de jaren '70 nog een stijging met 60% (hoeveelheid) ten opzichte van het voorafgaande decennium, in de jaren '80 verminderde dit tot 17%, waarna in 1890-1899 en 1900-1909 een daling in de export van katoenen garens optrad met resp. 2 en 16%.¹⁶⁴ Zelfs de belangrijkste markt, Duitsland, verminderde tussen 1907 en 1913 van 67,0 miljoen lb. tot 51,9 miljoen,¹⁶⁵ of met 22,5%. Kon 'The Economist' over 1907 nog meedelen dat 'altogether, Lancashire spinners of yarn had the best year ever known in the history of the trade',¹⁶⁶ dit jaar was dan ook uitzonderlijk. Dit gold met name de handel op Nederland en haar achterland, want het was het tiende na 1873 waarin het vervoer van Britse garens het toen bereikte niveau overtrof. In alle overige 24 was de Britse export lager tot zeer beduidend lager gebleven (bijlage 2).

De daling in de Britse katoenen-garenexport was niet voor alle kwaliteiten even groot, maar concentreerde zich zoals gemeld in de grovere soorten.¹⁶⁷ Het exportaandeel van de midden- en fijnere soorten steeg, maar deze vraag was in hoofdzaak beperkt tot Europa en de Verenigde Staten, waar hoge invoerrechten de succesvolle uitvoer van zwaardere en middensoorten onmogelijk maakten. De fijnere garens bleken in staat vrijwel ieder niveau van invoerrechten te overwinnen.¹⁶⁸ Maar ook zonder de tarieven zou de invoerbehoefte aan grove garens in de landen waar de katoenindustrie stevig gevestigd was zijn gedaald, want de zelfverzorgingsgraad nam daar steeds verder toe. Toch was het protectionisme volgens Tyson niet zonder betekenis, waarvoor hij verwijst naar Nederland. De rechten op garens waren daar afgeschaft en de invoer van Britse productie bleef tot 1913 op een hoog peil.¹⁶⁹

De Kamer van Koophandel te Manchester raakte tijdens de jaren '90 meer en meer verontrust over de groei van de buitenlandse katoenindustrie. Maar hoewel Duitsland direct voor de eerste wereldoorlog uitgroeide tot de belangrijkste concurrent voor garens en stoffen,¹⁷⁰ kon men op een wereldschaal toen nog niet spreken van een ernstige uitdaging, al was het gevaar bij de uitvoer van manufacturen groter dan bij garens.

Tyson en Sandberg zijn van mening, dat de relatieve achteruitgang van de Britse katoenspinnerij niet kan worden geweten aan de langzamer intro-

ductie van de ringspinnerij.¹⁷¹ De laatstgenoemde auteur heeft een vergelijking met de Verenigde Staten gemaakt, waaruit de Britse voorkeur voor de molenspinnerij als rationeel naar voren komt. 'The mule, in fact, was particularly adapted to the needs of the British spinning industry', zo concludeert ook Tyson.¹⁷² 'It was better suited than the ring frame for medium and fine counts and produced fewer breakages in the short staple cotton and waste used in Britain (but not the USA) for coarse counts'. Maar in 1913 bestond in Engeland met betrekking tot de ringspinnerij niet alleen ten opzichte van de Verenigde Staten, maar ook ten opzichte van alle andere landen met een belangrijke textielindustrie een achterstand (staat 9). Het is on-

Staat 7: Aandeel der ringspoelen in de katoenspinnerij, 1913

	%		%
V.K.	18,7	Oostenrijk-Hongarije	49,0
V.S.	86,0	Rusland	58,7
Duitsland	54,5	India	72,2
Frankrijk	45,9	Japan	95,7
Italië	76,1	Andere landen	65,4
<hr/>			
	Wereld	50,3%	

Bron: R. Robson, *The cotton industry in Britain* (1957), 355, aangehaald bij Tyson, 'The cotton industry', 121.

waarschijnlijk, dat de aard en de omstandigheden van de Britse productie ook bij directe vergelijking met b.v. Duitsland, Frankrijk, Italië en Japan zozeer verschilden, dat deze grote differenties er geheel door worden verklaard. Het mag niet bij voorbaat worden uitgesloten, dat zich een wederkerige beïnvloeding tussen de aard van de bestaande productiecapaciteit (molenspinnerij), de kwaliteit van het product, de geografische ontwikkeling van de afzet als gevolg van de toenemende concurrentie en de bestendiging van de overheersende positie van de molen- over de ringspinnerij in de Britse productie heeft plaats gehad. Mogelijk heeft er een stuk zelfbeperking in de Britse garenpductie gelegen, die andere landen een betere kans bood op een

eigen garenindustrie. Tenslotte was er de invloed van de langdurige stagnatie in de Britse katoenspinnerij (1890-1904), waar een productie-uitbreiding van b.v. 50% in Duitsland tegenover stond.¹⁷³ Het is niet uitgesloten dat dit tot een veroudering van de productiecapaciteit heeft bijgedragen.

Maar de vraag naar de bepalende factoren achter de relatieve achteruitgang van de Britse positie op de Noord-West-Europese garenmarkt kan men ook anders stellen. Op grond van welke overwegingen van Britse superioriteit zou men mogen verwachten, dat de Britten hun overheersende positie op de garenmarkt hadden gehandhaafd? Men komt dan al snel terecht bij factoren buiten de directe garenproductie, want bij internationalisering van de technische kennis, verbetering van de infrastructuur en de opkomst van een continentale mijnbouw gingen de productie-omstandigheden tussen de landen van het Europese vasteland onderling, en tussen deze landen en Engeland een grote gelijkenis vertonen.

Ten aanzien van katoenen garens bestond overal in Europa een afhankelijkheid van de invoer van ruwe katoen, al gaven de koloniale betrekkingen en de uitgebreide scheepvaart Engeland hierin een voorsprong. Met betrekking tot de voorziening van ruwe wol bestond er tussen Engeland en het Europese vasteland geen fundamenteel verschil. Wel maakte men elders soms gebruik van een afgewogen protectionistische politiek. Vrije mededinging en vrijhandel waren adequate instrumenten tot de verdere opbouw en handhaving van de Britse economische macht in de tot het midden van de negentiende eeuw bestaande situatie van een Britse technologische superioriteit. Toen deze door overdracht van technische kennis en de uitvoer van kapitaalgoederen verloren ging, was de basis gelegd voor de Britse achteruitgang. Schaalvoordelen in de productie evenals een grotere ervaring van ondernemers en arbeidskrachten boden weliswaar mogelijkheden tot verweer, maar konden deze tendentie niet keren.

Zelfs in Nederland, waar evenals in Engeland de vrije mededinging en de vrijhandel de pijlers van het economisch stelsel vormden, manifesteerde zich een tendentie tot imports substitutie. Tijdens de opkomst van de wollenstoffennijverheid nam de gareninvoer relatief sneller toe dan de binnenlandse productie.¹⁷⁴ De gemechaniseerde weverij stelde andere eisen aan de kwaliteit van het garen dan het traditionele handwerk, eisen waaraan de binnenlandse garenproductie niet tegemoet kon komen. Tussen 1855 en 1875 is met uitzondering van 1861-1866 de toeneming van het Nederlandse gebruik van wol len garens bijna geheel door een vergrote invoer gedekt. De oorzaak lag

primair in de veranderende productietechniek.

Deze opvatting lijkt in tegenstelling te staan met die van De Jonge, nl. dat vanaf de jaren '50 de combinatie spinnerij-weverij voortaan een vertrouwde verschijning bleef in de wollen-stoffennijverheid, al vermeldt hij ook dat de wolspinnerij in de tweede helft der jaren '60 niet van de grond kwam.¹⁷⁵ Indien de fabrikanten in hoofdzaak garens van binnenlandse, eventueel eigen makelij zouden hebben benut, dan zou de toeneming van de gareninvoer op rekening van de handweverij moeten worden geschreven, hetgeen alleen al op grond van het volume van deze vermeerdering onwaarschijnlijk moet worden geacht. Dat tot omstreeks 1865 weinig garenaankopen in het buitenland plaats vonden, moet dan ook niet in de eerste plaats aan het gecombineerde bedrijf van een gemechaniseerde spinnerij en weverij worden geweten maar aan de lage graad van mechanisatie in de wollen-stoffenproductie.

Het beeld van de taaie concurrentie van het handweefgetouw met de daaraan verbonden andere kwaliteitseisen ten aanzien van de gebruikte garens is b.v. ook uit Engeland bekend. De productie van wollen stoffen was daar in het midden der jaren '50 nog voor de helft huisnijverheid; het handweefgetouw overleefde de economische ontwikkeling veelal tot het volgende decennium en soms nog later.¹⁷⁶ Aldus vormde de groeiende gareninvoer, m.n. vanaf het midden van de jaren '60, ondanks een toeneming van de gemechaniseerde spinnerij een redelijk getrouwe afspiegeling van de mechanisering van de wollen-stoffennijverheid.

Pas na het midden der jaren '70 kwam in de wolspinnerij een proces van importsubstitutie op gang. De langzame groei van het Nederlandse grondstoffenverbruik stond toen in scherp contrast met de gestaag verminderende gareninvoer. Deze fase heeft een vijftiental jaren geduurd.¹⁷⁷ De langzame groei van het garenverbruik verkeerde na verloop van tijd in stagnatie, maar toen de jaren '90 een herstel inluiden, is aan de vergrote vraag naar garens in eerste instantie opnieuw voornamelijk door een groeiende invoer voldaan. Deze opgaande trend is vlak voor de eeuwwisseling onderbroken, waarna - voorzover uit de beschikbare gegevens af te leiden - de binnenlandse wollen-garenproductie weer enigszins sneller toenam dan de invoer. In 1900 maakte een gemechaniseerde wolnijverheid voor omstreeks een vijfde van haar behoefte gebruik van buitenlandse garens. Dit waren bijzondere soorten die hier practisch niet werden vervaardigd.¹⁷⁸

De vervanging van de invoer door binnenlandse productie was bij de katoenen garens zoal aanwezig dan toch veel minder markant. Een snelle invoer-

groei van ongesponnen katoen in vergelijking met die van garens vond plaats in de jaren '60.¹⁷⁹ Nadien kan men van een vrijwel parallele ontwikkeling spreken, al deden zich in de achtereenvolgende decennia accentverschillen voor. Zo verliep de invoergroei van ongesponnen katoen in de jaren '70 enigszins sneller dan die van garens en lag de situatie in het volgende decennium juist omgekeerd: de importsubstitutie van het eerdere tiental jaren ging in het latere meer dan volledig teniet.

Het belangrijkste product van de Nederlandse katoenweverijen waren de calicots. Daarvoor werden de garens uit Engeland betrokken.¹⁸⁰ De opkomst van de stoomspinnerij bracht hierin voorlopig niet veel verandering. De sterke toeneming van het gebruik van ruwe katoen in het decennium '60 werd veroorzaakt door de krachtige uitbreiding van het aantal stoomspinnen, waarmee - nadat de concurrentie van Engelse zijde in de afzet van fijnere garens te sterk gebleken was - voornamelijk grove garens werden voortgebracht, m.a.w. er ontstond in Nederland concurrentie tussen de gemechaniseerde spinnerij en de handwerksnijverheid.

De vergrote aanvoer van ruwe katoen werd in de jaren '70 niet veroorzaakt door een uitbreiding van het machinepark der Nederlandse stoomspinnereien maar door de vervanging van de bestaande machines door nieuwe met een hogere productie.¹⁸¹ Daarmee kon het aandeel van ruwe katoen in de toenemende vraag worden behouden, zelfs enigszins worden vergroot, wellicht mede door de accentverschuiving naar fijnere garens. Nam in de loop der jaren '70 de langdurige malaise een aanvang - in de Nederlandse katoenindustrie overigens later dan in de internationale conjunctuur -, in het daaropvolgende decennium, waarin het dieptepunt van de malaise viel, werd de productie per spil niet verhoogd. Voorzover vervanging en uitbreiding plaats vonden, zijn de aangeschafte spinnen vermoedelijk van hetzelfde type geweest als de rond 1880 gebruikte. Aldus moet de vermindering van het marktaandeel der binnenlandse garens vermoedelijk aan de verhevigde concurrentie worden toegeschreven.

Ook in de volgende twintig jaren is van importsubstitutie geen sprake geweest. De verdubbeling van het Nederlandse verbruik van ruwe katoen en de vergroting van het aantal stoomspinnen met 84% bij een productietoename per spil met 13%¹⁸² hebben niet tot een vergroting van het marktaandeel van binnenlandse garens geleid. Hieruit kan men concluderen, dat de importsubstitutie in de totale Nederlandse garenindustrie - d.i. de optelsom van de katoen- en de wolsector -, de eveneens door importsubstitutie veroorzaakte

langzame groei van de Duitse garenbehoefte en de toenemende concurrentie uit Duitsland en België, de laatste met Frankrijk op de achtergrond, de belangrijkste oorzaken vormden van de geringe vergroting van de aanvoer van Brits garen. Het is onwaarschijnlijk, dat dit samenstel van factoren moet worden aangevuld met een falen van de Britse ondernemers, althans niet als een primaire factor. De divergentie in de gebruikte techniek tussen Groot-Brittannië en de andere landen kan echter hebben bijgedragen tot een iets snellere teruggang van het Britse garen dan op grond van andere factoren verwacht mocht worden.

Naast garens is het gewenst afzonderlijke aandacht te besteden aan de export van manufacturen. Vormden in de zeventiende en achttiende eeuw de wollen stoffen het belangrijkste bestanddeel van de Britse export, de industriële revolutie bracht de katoenen producten op de eerste plaats.¹⁸³ Al in 1815 bestond de uitvoer van Britse goederen voor 40% hieruit, maar in tegenstelling tot de wollen stoffen stond daar een belangrijke invoer aan grond- en verfstoffen tegenover. Kiest men de gehele textielnijverheid als uitgangspunt van de beschouwingen, dan was de economische betekenis van de buitenlandse afzet nog veel groter; na de Napoleontische oorlogen bestond 90% van de uitvoer van binnenlandse productie uit textiel. Nadien is door de spoorwegaanleg en de industrialisatie van andere landen die een grote behoefte schiepen aan machines en steenkolen, het aandeel der textielproducten in de Britse uitvoer gedaald. Zij bleven echter een belangrijke pijler van de buitenlandse handel.

[De uitvoer van wollen producten naar West-Europa heeft zich na 1870 ongunstig ontwikkeld; het volume verminderde met 60% in 20 jaar.¹⁸⁴] Saul wijst op het herlevend protectionisme en het succes der continentale producenten bij de ontwikkeling van nieuwe weefsels. [De katoensector verging het relatief beter. Daarvan bleef de vermindering der garenuitvoer beperkt tot 9% en van stoffen tot 17%. Hieruit blijkt een verschuiving van het zwaartepunt in de West-Europese productie, die betrekking had op een eigen voortbrenging van eindproducten bij invoer van het halffabrikaat. Ondanks deze globale gegevens van achteruitgang zou tussen 1869-1873 en 1889-1893 een exportvermeerdering van Britse katoenen stoffen en garens zijn opgetreden in de handel met België, Duitsland, Nederland en Zweden.¹⁸⁵ Het statistisch materiaal biedt voor Nederland geen aanknopingspunt tot verificatie, want de gegevens over de jaren 1869-1871 laten geen vergelijking toe met die van latere jaren.

Op de vergroting van de aanvoer van Britse manufacturen in Nederland tijdens de hausse voorafgaande aan de internationale crisis van 1873 zijn een tweetal jaren gevolgd, waarin het handelsvolume vrijwel gelijk bleef aan het peil van het genoemde jaar. De ontwikkeling op de met Nederland verbonden markten verliep echter niet parallel; de conjuncturele omslag van 1873 deelde zich niet mee aan het manufacturenvervoer naar Duitsland,

Grafiek 11: Buitenlandse aanvoer van manufacturen in Nederland, 1872-1914 (in duizend ton)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlage 3.

in 1875 zelfs enigszins groter dan tevoren. Ook de Indische markt voor Nederlandse katoenen stoffen vertoonde een verdere groei (+ 19%), terwijl het Nederlandse invoersaldo daalde (bijlage 3 en grafiek 11 en 12). Of de Indische markt zich zo gunstig ontplooidde als aangegeven, moet echter betwijfeld worden, want tegenover deze vergroting stond een vermindering van het manufacturenvervoer naar Engeland. Het is niet uitgesloten, dat een deel van de vergrote afzet naar Indië een gevolg was van verschuivingen in de scheep-

vaart ten gunste van de rechtstreekse vaart tussen Nederland en de Oost.

Te beginnen met 1876 traden duidelijke veranderingen aan het daglicht. Was in 1872-1875 de Britse aanvoer nog anderhalf maal zo groot als de Duitse, in de tweede helft der jaren '80 bedroeg de laatste het 2,5-voudige van de eerste. De Britse aanvoer stagneerde op een enigszins verlaagd peil bij een sterke toeneming van de Duitse (grafiek 11). Het manufacturenvervoer naar Duitsland en Indië bleef vrijwel constant en de toenemende concurrentie in Nederland leidde tot een vergroting van het invoersaldo (grafiek 13). Na 1870 had de opgang in de Nederlandse wollen-stoffennijverheid zich voortgezet, maar in de tweede helft van het decennium raakte de vaart er uit;¹⁸⁶ ook in de katoennijverheid werd de toestand bepaald weinig rooskleurig.¹⁸⁷

De stroom van Duitse manufacturen naar de Nederlandse markt en via Nederland naar de wereldmarkt kwam pas na 1875 goed op gang. De uitvoer aan de zeezijde anders dan naar Java vermeerderde tussen dit jaar en 1879 van 5,1 tot 15,6 duizend ton bij een equivalente vergroting van de Duitse aanvoer. Deze onderging tevens de stimulerende invloed van een omvangrijker vervoer naar België. Waren omstreeks 1910 het Verenigd Koninkrijk en zijn overzeese bezittingen uitgegroeid tot de belangrijkste exportgebieden van de Duitse katoenindustrie¹⁸⁸ en bezette de Duitse wollexport, zowel ruw als in de vorm van halffabrikaat en eindproduct, na cokes en kolen, machines en ijzer en staal en vóór katoenproducten de vierde plaats bij de uitvoer,¹⁸⁹ voorzover de manufacturenexport via Nederland plaats vond, heeft zij zich tussen 1875 en 1879 nadrukkelijk gemanifesteerd (grafiek 11). In korte tijd werd Engeland de belangrijkste vreemde markt voor in Nederland aangevoerde manufacturen, al zal een gedeelte hiervan voor wederuitvoer bestemd geweest zijn. Export van Nederlandse stoffen anders dan naar Indië kwam nauwelijks voor.¹⁹⁰

Toen de Europese katoenen manufacturen in staat bleken te kunnen concurreren met de geïmporteerde Britse stoffen, betekende dit niet noodzakelijk het einde der Britse textielexpöteurs. Op het vasteland slaagden vele ondernemingen er niet in zelf de garens van de gewenste kwaliteit te produceren of zich deze in de nabijheid te verschaffen. Aldus, zo meent Ashworth, kon de Britse handelaar, die in staat was de behoeften te peilen, daaraan tegemoet kwam en zijn betrouwbaarheid bewees, zijn zaken voortzetten.¹⁹¹ Maar dit kon niet verhinderen dat de Britse manufacturenaanvoer in Nederland in 1886 een dieptepunt bereikte op 73% van het volume van 12 jaar tevoren.

In vergelijking met de drie voorafgaande jaren en het daaropvolgende

was 1879 uitzonderlijk gunstig voor de verscheping van Britse manufacturen naar Nederland. Hoewel de algemene conjunctuur aan het einde der jaren '70 enigszins verbeterde, waarvan ook de Nederlandse katoennijverheid profiteer-

Grafiek 12: Vervoer van manufacturen naar het buitenland, 1872-1914 (in duizend ton)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlage 3.

de,¹⁹² was daarin toch niet primair de oorzaak van de vergrote Britse aanvoer gelegen; deze was allereerst het gevolg van de herinvoering van het protectionisme in Duitsland. Er trad een incidentele vergroting van de doorvoer op (grafiek 12). Met het vooruitzicht van hoge tarieven heeft de Britse

aanvoer zich nog éénmaal op een hoog peil bevonden; daarna heeft de periode van stagnatie in de Britse manufacturenverschepingen naar Nederland zich gecontinueerd. Vanaf 1881 kan men trouwens niet langer spreken van stagnatie, want in vijf jaar trad een vermindering op met 3,4 duizend ton of bijna 22% (bijlage 3). Zij was niet uitsluitend het gevolg van verminderde doorvoer naar Duitsland maar ook van verhevigde concurrentie op de Nederlandse markt.

Grafiek 13: Nederlandse invoersaldo van manufacturen, 1872-1914 (in duizend ton)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlage 3.

Ontstaat de neiging om de malaise in de Britse manufactuuraanvoer primair te verklaren door de verminderende doorvoer naar Duitsland als gevolg van de daar gevoerde tariefpolitiek, ook vóór 1879 liep de Britse aanvoer terug. Men kan daarbij overigens op de conjuncturele component in deze ontwikkeling wijzen, maar hoe moet dan de sterk vergrote aanvoer uit Duitsland worden verklaard? Juister is het de nadruk op de verdere groei van de Duitse textielindustrie te leggen, waarvan ook de Nederlandse producenten de terugslag ondervonden. Of de Duitse tarieven de imports substitutie en de toeneming van de export hebben versneld, is moeilijk uit te maken. Het groeiende vervoer van vooral Duitse manufacturen naar Engeland wijst op een fundamentele verandering in de concurrentieverhoudingen.

De Britse handel naar Duitsland ging geheel verloren voorzover deze de goedkope wollen manufacturen betrof; alleen de fijnere kwaliteiten wisten een plaats op deze markt te behouden.¹⁹³ De uitvoer van katoenen stoffen

bleef zich tijdens het decennium '70 gunstig ontwikkelen, gedeeltelijk, zo beweerden de Duitsers, als gevolg van Britse dumping. In 1878 bereikte zij 78 miljoen yards, maar het nieuwe Duitse tarief had een onmiddellijk gevolg; twee jaar later was zij teruggelopen tot 43,4 miljoen yards. De voortdurende daling tijdens het hele decennium '80 leidde tot een uitvoer van 31,8 miljoen yards in 1890.¹⁹⁴

De Nederlandse textielindustrie is in de jaren '80 redelijk tegen de buitenlandse concurrentie bestand gebleken. Haar export ontwikkelde zich gunstiger dan de buitenlandse invoer in Nederland, hetgeen valt af te leiden uit de gestage vermindering van het invoersaldo. Dit neemt overigens niet weg, dat de groei van de Twentse industrie in 1885 tot staan kwam om pas in 1890 een licht redres te vertonen. Het zou echter nog vijf jaar duren, voordat weer een tijdvak van werkelijke bloei aanbrak.¹⁹⁵

De afzet van binnenlandse wollen stoffen werd met name geremd door de sterke toeneming van de invoer van confectiegoed.¹⁹⁶ Gaat men er van uit dat de binnenlandse manufacturenproductie primair is geregeerd door de binnenlandse markt, dan hebben de Nederlandse textielfabrikanten goed het hoofd weten te bieden aan de verslechterende economische omstandigheden. Zo daalde in de jaren '80 het binnenlands verbruik van wollen stoffen, maar slonk de binnenlandse productie beduidend minder;¹⁹⁷ het verbruik van katoenen stoffen nam slechts weinig toe, de productie veel meer.¹⁹⁸ Nu behoeft het blijken grafiek 13 verminderde invoersaldo niet noodzakelijk te betekenen dat de Nederlandse producenten een grotere greep kregen op de binnenlandse markt. Dit was echter wel het geval, want de afzet naar Indië, de belangrijkste vreemde markt, vertoonde in deze jaren stagnatieverschijnselen (grafiek 12).

Wijzigingen in de ligging der belangrijkste productie- en afzetgebieden hebben in deze jaren het handels- en vervoerspatroon bepaald. Tegenover een verminderde aanvoer uit Engeland stond de spectaculaire groei van die uit Duitsland. Deze was mede een gevolg van de groeiende betekenis van België als afzetmarkt voor Duitse textielproducten. Wordt de vergroting van de Duitse aanvoer daarmee voor ongeveer de helft verklaard, de andere helft wordt gevormd door de verdere penetratie van de Duitse textiel op de wereldmarkt. Nederland bleef daaronder betrekkelijk onberoerd, want het volume van de verschepingen aan de zeezijde, excl. die naar Java, groeide dusdanig, dat er niet alleen ruimte was voor een vergrote doorvoer vanuit Duitsland maar bovendien voor een vermeerderde uitvoer van Nederlandse productie.

Dat de afzet van buitenlandse manufacturen in Nederland zich tijdens

de jaren '80 ongunstig ontwikkelde, kon niet verhinderen dat rond het midden van het decennium de dalende tendentie in de Britse verschepingen naar Nederland een keer ten goede vertoonde, al bleef de stijging voorlopig zwak (grafiek 11 en bijlage 3). Ter verklaring dient de sterke verbetering van de doorvoer naar Duitsland en het plotseling vergrote Nederlandse invoersaldo. De vergroting van de doorvoer heeft zich met wisselende snelheid voortgezet tot 1896 en ging tot 1892 samen met een overigens langzamere toeneming van de aanvoer uit dit land. Dat de opgaande lijn der Britse manufacturen in het begin der jaren '90 een knik vertoonde, hing samen met het incidentele karakter van het grote Nederlandse invoersaldo in 1890; daarachter school tevens de invloed van de conjuncturomslag van 1890-1891, gepaard aan een iets tragere groei van het vervoer naar Duitsland.

Maar de toeneming van de Britse aanvoer kreeg een spectaculair karakter. In 1896 bleek zij te zijn opgelopen tot meer dan het drievoudige van tien jaar eerder (bijlage 3): de Britse aanvoer steeg van 12,2 tot 39,6 duizend ton, het vervoer naar Duitsland van 4,9 tot 31,0 duizend ton. Dat ook andere factoren van invloed waren, blijkt uit de vergroting van het Nederlandse invoersaldo met 7,6 duizend ton én uit de - na een stagnatie sinds de jaren '70 - plotselinge toeneming van de Belgische aanvoer.

Ook de Belgen en Fransen, door hun relatief kleine marktaandeel tot nog toe grotendeels buiten beschouwing gebleven, zijn met een verbeterende afzetsituatie geconfronteerd. Deze zette voor hun pas na 1894 in maar hield ondanks de inzinking van 1897-1898 langer aan dan voor de Britten (grafiek 11). Even plotseling als het tij zich ten gunste van de Britse manufacturen-aanvoer had gekeerd, is het ook weer verlopen: vrijwel alles wat men na 1892 in hoog tempo had gewonnen, ging op gelijke wijze weer verloren. Weliswaar hebben de Britten nadien hun aandeel in de buitenlandse aanvoer tendentieel weten te vergroten, maar dit herstel (21,2% in 1900-1904 en 24,2% in 1910-1914) was bescheiden in vergelijking met het verlies sinds de jaren '70. Het peil van 47,1% in 1872-1876 werd niet meer gehaald.

Met de jaren '90 brak voor de Nederlandse katoenen-stoffenfabrikage een tijdperk van grote expansie aan¹⁹⁹ en ook in de wollen-stoffennijverheid is de voortbrenging niet onaanzienlijk vergroot.²⁰⁰ Desondanks was tijdens de eerste helft van dit decennium het invoersaldo groter dan tevoren. Aan de wollen stoffen kan dit niet hebben gelegen, want daarvoor bestond voor het eerst een klein uitvoeroverschot. Kennelijk nam de totale binnen- en buitenlandse vraag naar Nederlandse katoenen manufacturen als belangrijkste overige

component van de stoffenproductie sneller toe dan de binnenlandse voortbrenging.

Bij de analyse van de Britse aanvoer tussen 1887 en 1896 moet worden gewezen op het Duits-Britse handelsverdrag, want daaraan ontleenden de Britten de voordelen die zij een tiental jaren deelachtig zijn geweest met betrekking tot de uitvoer naar Duitsland. Dit verdrag is in 1897 door de Britten opgezegd,²⁰¹ waarna de verschepingen via Nederland sterk afnamen. Zelfs de conjunctureel gunstige jaren rond de eeuwwisseling hebben daarin blijkens grafiek 11 en 12 geen verandering gebracht.

België had in 1891 een soortgelijk verdrag met Duitsland gesloten.²⁰² De totstandkoming hiervan viel echter juist na de opleving tot 1890, zodat een vergroting van de Belgische afzet, althans via Nederland, vooralsnog uitbleef. Dat de Belgische aanvoer ook na 1896 omvangrijk bleef, stond in verband met verminderende Britse concurrentie op de Duitse markt. Toen echter ook het Belgisch-Duitse verdrag ten einde liep, is het vervoer in oostelijke richting drastisch verminderd.

✓Blijkens grafiek 13 heeft het Nederlandse invoersaldo van manufacturen vanaf het midden der jaren '90 geleidelijk een daling ondergaan, totdat in 1908 voor het eerst sinds 1872 een uitvoeroverschot optrad. Dit kreeg drie jaar later een definitief karakter. Al in de jaren '90 slaagde de wollenstoffenindustrie er in een uitvoersaldo te realiseren,²⁰³ maar het invoeroverschot der overige sectoren ging dit ruim te boven. De voortgaande invoersubstitutie sloot redelijk aan bij het verloop van de conjunctuur. |Zo stagneerde dit proces tijdens de gunstige jaren rond 1900 én rond 1906. |Dat men in 1908 onder de heersende conjuncturele omstandigheden een uitvoeroverschot wist te behalen, bewijst dat de Nederlandse stoffenproducenten de concurrentie konden weerstaan.

De uitvoer van het wollen product - eens een marginale afzetcomponent - was in de expansiefase na 1890 sterk in betekenis toegenomen; omstreeks 1910 vond ongeveer de helft van de totale afzet in het buitenland plaats.²⁰⁴ Voor de uitvoer van katoenen stoffen was Nederlands-Indië al vóór 1870 de belangrijkste markt en dit is later ook zo gebleven. Dit neemt niet weg dat het Nederlandse aandeel in de Indische invoer is gedaald van omstreeks 65% in de eerste helft der jaren '70 tot omstreeks 45% rond 1910.²⁰⁵ De toenemende Nederlandse invoer van buitenlandse stoffen stond los van de uitvoer naar Indië. Deze groeide van gemiddeld 7,5 duizend ton in 1870-1874 tot 13,9 duizend ton in 1905-1909. Vanaf de jaren '80 hebben de Nederlandse katoenen-

stoffenfabrikanten ook de uitvoer anders dan naar Indië beduidend weten te vergroten.²⁰⁶ Deze werd weliswaar niet gelijk aan de laatstgenoemde maar waarschijnlijk wel van een vergelijkbare orde van grootte.

Blijkens grafiek 11 is in tegenstelling tot de tijdelijke vergrotingen rond 1890 en 1896 de manufacturenaanvoer uit Groot-Brittannië na 1901 definitief uitgestegen boven het volume van 1873-1875. De groeiende vraag op de Nederlandse markt en de toenemende doorvoer naar Duitsland hebben gunstige afzetkansen geschapen voor de Engelse, een jaar later ook voor de Belgische stoffenexporteurs. Het totale beeld van de in-, uit- en doorgevoerde hoeveelheden is na de eeuwwisseling een van een geïntegreerde Noord-West-Europese markt; er is een nieuw concurrentie-evenwicht uitgekristalliseerd. De krachtige expansie van de Duitse textielindustrie had in het tijdvak tot de tweede helft der jaren '80 het handelsevenwicht verstoord. Daarbij bevorderden Duitse protectionistische maatregelen de opkomst van een eigen textielindustrie, waardoor de noodzakelijke aanpassing van de Britse handel aan de zich wijzigende omstandigheden is geïntensiveerd. Aan de Duitse tarieven kan men echter geen initiërende betekenis toekennen.

Men kan voor de periode 1875-1887 spreken van een structuurcrisis in de uit of via Nederland bedreven manufacturenhandel. In het eerstgenoemde jaar kwam 52% van de aanvoer uit Engeland, in het latere 22%. Daarentegen steeg de Duitse aanvoer van 27% tot 67%. Aan deze tendentie is in de tweede helft der jaren '80 een einde gekomen onder invloed van het eerderevermelde handelsverdrag. Tracht men de invloed van dit verdrag te elimineren, dan is waarschijnlijk in de eerste helft der jaren '90 de evoluerende concurrentieverhouding tussen enerzijds de Britse en Belgische (Franse) en anderzijds de Duitse manufacturen gestabiliseerd; dit zou men althans kunnen afleiden uit het feit, dat de snelle groei van de Duitse aanvoer toen voorbij was.

De Nederlandse stoffenfabrikanten waren tijdens de periode 1870-1914 vertrouwd met, zij het pas na verloop van tijd ook opgewassen tegen de buitenlandse concurrentie. Niet dat zij daaronder onberoerd bleven - de roep om bescherming werd in de textielregio's bij tijden luide gehoord²⁰⁷ -, maar hun positie werd toch in de eerste plaats bepaald door de groei en stagnatie op de Nederlandse en de Indische markt. Bij een door het buitenland gegeven technologie bepaalden de groei van de markt en de relatieve factorkosten de voortgang van de mechanisatie, want de textielondernemers behoorden tot de meest dynamische van het land. De relatieve daling van de steenkolenprijzen opzichte van de lonen - voornamelijk door de voortschrijdende integratie

der volkshuishouding via spoorwegaanleg - maakte de verdere verbreiding van de moderne kapitaal- en grondstofintensieve technologie mogelijk. Dat in dit industrialisatieproces de invoervervanging in de weverij een hoger stadium bereikte dan in de spinnerij, laat zich naast de door De Jonge vermelde grotere kapitaalbehoefte en de grotere aandacht voor de technische kant van de productie benodigd in de laatstgenoemde sector tevens verklaren uit de grote verscheidenheid van de gevraagde garens. Een rendabele productie vergde nu eenmaal een grote productie-omvang. Kennelijk was de Nederlandse markt groot genoeg om een veelzijdige weverij tot ontwikkeling te doen komen, echter te klein voor een omvangrijke garens spinnerij.

Mag men ten aanzien van de Britse textielindustrie spreken van een relatieve achteruitgang met betrekking tot de buitenlandse handel? Bezieet men de ontwikkeling op een wereldschaal dan was hiervan geen sprake, althans niet tussen 1899 en 1913, want in beide jaren eiste Groot-Brittannië ruim 44% van de wereldhandel in textielproducten voor zich op.²⁰⁸ Er traden veel-
eer zwaartepuntverschuivingen op in de relatieve betekenis der afzetmarkten en in de betekenis der afzonderlijke producten (wol v. katoen; garens v. manufacturen). Nederland en haar achterland waren in dit opzicht slechts voorbeelden. Sommige ontwikkelingen hebben zich hier geprononceerder voorgedaan dan elders. Maar een verschuiving in de aard van de productie en/of de richting van de afzet behoeft niet tot contractie te leiden. Zo verminderte het Britse aandeel in de wereldhandel van katoenproducten tussen 1882-1884 en 1910-1913 van 82 tot 58%, maar dit bleek zeer wel verenigbaar met een grotere uitvoer.²⁰⁹ Alle aanpassingsproblemen en divergerende ontwikkelingen in de wolsector ten spijt verliep de Britse uitvoer naar neutrale markten beter dan die van de meest nabije rivalen Duitsland, Frankrijk, België en Oostenrijk-Hongarije.²¹⁰

De Britse textielindustrie kon echter niet langer als een belangrijke groeipool van de economie fungeren. Voor een zo nauw met de export verbonden bedrijfstak was de vermindering van het wereldhandelsaandeel der textielproducten (van 33,4% in 1899 tot 28,8% in 1913²¹¹) van grote importantie; zij vormde een wezenlijke bedreiging van de groei. Alleen door een grote uitbreiding van het aandeel in de wereldtextielexport zouden de Britten deze achteruitgang teniet hebben kunnen doen. Maar door de opkomst van buitenlandse rivalen was dit een onrealistische veronderstelling. De handhaving van het Britse aandeel op ruim 44% kan in dit verband al een prestatie van formaat worden genoemd. Ook al zijn de binnen de bedrijfstak noodzakelijke

aanpassingen in de loop der tijd tot stand gebracht, op de wereldhandel in textiel konden de Britten geen noemenswaardige invloed uitoefenen.

5.4. METAAL, METAALWAREN EN MACHINES

Om de betekenis van de Brits-Nederlandse goederenstromen vast te stellen zou men deze kunnen indelen naar economisch relevante categoriën. Zo zou men de handel in de producten der metaalnijverheid moeten uitsplitsen naar kapitaalgoederen voor het particuliere bedrijfsleven, investeringsgoederen voor de sector van openbaar nut en voor uitbreiding van de infrastructuur en voorts naar het ijzerverbruik voor dagelijkse behoefte van de huishoudingen en voor kleine onderhouds- en reparatiewerkzaamheden in de bedrijven.²¹² De categorie 'fabriek-, landbouw-, stoom- en andere werktuigen' is de enige uit Nederlandse handelsstatistiek die min of meer aan dit vereiste voldoet. Daarnaast is er de categorie 'metaal' onderverdeeld naar 'onbewerkt, alsmede smeed-, staf-, roedijzer en dergelijke' en 'werken van metaal'. Deze voldoet voor het eerste deel als een economische categorie aangezien men de daarin tesamen gebrachte goederen kan opvatten als grondstoffen voor de metaalnijverheid. Het laatste onderdeel is zo veelomvattend dat men daaraan geen eenduidige economische betekenis kan toekennen.

Alle grondstoffen voor de Nederlandse ijzerindustrie moesten vanaf 1885 - toen de laatste ijzerertsverwerkende industrie sloot - uit het buitenland worden aangevoerd, maar ook al vóór dit jaar was het buitenland veruit de belangrijkste leverancier. Everwijn maakte in 1912 nog gewag van slechts één fabriek voor de verkrijging van ruw metaal uit erts en wel voor zink.²¹³ Was door het gebrek aan een binnenlandse ertsproductie de grondstof-afhankelijkheid van het buitenland volledig, het erts diende eerst te worden bewerkt tot ruw metaal vooraleer het een bruikbaar product was voor de Nederlandse metaalnijverheid. Daarnaast bestond een invoerbehoefte aan producten die verdere stadia van bewerking hadden ondergaan.

In de tweede helft der jaren '60 bloeide de ijzerindustrie van alle ijzerproducerende landen. De programma's voor spoorwegaanleg over de gehele wereld leidden tot een reusachtige uitbreiding van de activiteit;²¹⁴ de wereldproductie van ruwijzer nam toe van 8,9 miljoen ton in 1866 tot 11,1 in 1869 en 14,4 miljoen ton in 1872. Een tweede, overigens veel minder belangrijke factor was de activiteit bij de bouw van ijzeren stoomschepen, terwijl andere, niet met de genoemde sectoren in verband staande branches

slechts weinig bijdroegen tot de productievergroting. Groot-Brittannië produceerde tweevijfde van de additionele ruwijzerproductie, de Verenigde Staten ongeveer een kwart, terwijl de rest voor rekening kwam van het Europese vasteland, met Duitsland op de eerste plaats.

afname achteruitgang Hoewel Groot-Brittannië in 1872 nog 42% van de totale ruwijzerproductie voortbracht, zou de wereldproductie op lange termijn sneller groeien dan de Britse. Dit gold eveneens voor ijzerfabrikaten. In de internationale handel was de dominantie van Engeland echter groter dan ooit tevoren.²¹⁵ In het genoemde jaar vond 60% van de Britse productie een weg naar het buitenland tegenover 45% in 1866. Vergeleken met de Britse was de Belgische, Duitse, Franse en Amerikaanse export onbetekenend.

Tussen 1866 en 1872 ontwikkelde de Britse ruwijzeruitvoer zich beter dan de totale ijzerexport, spoorwegijzer in overeenstemming met dit totaal, maar de uitvoer van ander bewerkt ijzer, waaronder staaf-, plaat- en hoekijzer, draad en staalproducten, bleef duidelijk bij de algemene trend ten achter. Meer dan de helft van de uitvoer ging naar ijzerproducerende gebieden.

De groeiende vraag naar staal maakte de Engelse staalproducenten afhankelijk van de invoer van erts, een ontwikkeling waarin zij overigens niet alleen stonden.²¹⁶ Van de grote staalproducenten verkeerden alleen de Verenigde Staten in de gelukkige omstandigheid aan de ertsbehoeften door binnenlandse productie te kunnen voldoen; de Belgen hadden geen geschikte ertsen, terwijl de Franse en Duitse voorraden klein waren, duur en ongunstig gelegen. De Belgen en Duitsers gingen in het begin der jaren '70 op uitgebreide schaal importeren uit Spanje, *Rusland* de Fransen uit Algerije.

In de herfst van 1873 begonnen de prijzen van de meeste ijzersoorten te dalen: het eerste begin van een periode van vrijwel voortdurende daling tot 1879.²¹⁷ Alle ijzerproducerende landen deelden in de depressie, maar er bestonden in de afzonderlijke branches en productie-centra verschillen in de ernst van de problemen. De primaire factor in Engeland was de achteruitgang van de buitenlandse vraag, in het bijzonder die naar spoorwegaanvoer. Er was enige vermindering van de uitvoer naar vrijwel alle landen, maar het meest dramatisch in de handel met de Verenigde Staten. In de tweede plaats kwam de vermindering van de Duitse vraag. De Engelse uitvoer naar Duitsland en Nederland, de laatste grotendeels voor doorvoer bestemd, daalde van meer dan 800.000 ton in 1873 tot 560.000 ton in 1878.

Voor de Britse staalindustrie was de depressie veel minder acuut dan voor de smeedijzerproducenten,²¹⁸ want de overgang van het gebruik van ijzer

naar staal begunstigde de eerstgenoemde sector. Hoewel de concurrentie toenam, quasi-monopoliewinsten verdwenen en verbetering van de outillage een gebiedende eis werd, groeiden de afzetmarkten en de productie. Dit ondanks de prijsdaling als een uiting van depressie. Zelfs in de meest ongunstige jaren werd de productiecapaciteit uitgebreid. De situatie in de Britse ijzer-industrie was in zoverre gunstig, dat zij de enige ter wereld was die niet met een ernstige vermindering van de binnenlandse vraag werd geconfronteerd. In de Verenigde Staten daalde deze na 1873, maar het hoge tarief maakte het de producenten van gewalst ijzer en staal mogelijk aan een productievermindering te ontkomen.

In Duitsland leed men nog het meest onder de depressie, want de verwerving van Lotharingen verhoogde de concurrentie op de binnenlandse markt en de tendentie in vrijhandelsrichting leidde tot de afschaffing van de rechten op ijzer. Bovendien gingen de staalprijzen nauwer aansluiten bij de productiekosten, zodat de ongunstige positie met betrekking tot de ertsvoorziening pijnlijke consequenties kreeg. Deze factoren vielen samen met een uitzonderlijk scherpe contractie van het binnenlandse ijzerverbruik van 3 miljoen ton in 1873 tot 1,5 miljoen in 1879. 'Such a contraction could not have been compensated for even by a complete cessation of imports; and tariff policy gave not opportunity of restriction of imports such as occurred in the States', zo meent Burn. 'Possibly these two circumstances combined to promote the last, and in some ways the most remarkable, feature distinguishing German from both American and English development, namely, a very considerable growth in export-trade, even in steel rails'.²¹⁹

De Duitse uitvoer overtrof in deze jaren de Belgische, maar de laatste was toch nog beter tegen de depressie bestand dan de Engelse; de groei zette zich voort tot 1874 en de terugval na dit jaar was kortstondiger dan de vermindering van de Britse export. De Belgische uitvoer bereikte al in 1878 het peil van vier jaar tevoren.

Had de Britse industrie aan het einde der jaren '60 een poging ondernomen tot organisatie op een nationale schaal via de bundeling van technische kennis, de groeiende concurrentie rond het midden van het volgende decennium maakte verdere samenwerking gewenst. In 1876 werd de British Iron Association gevormd met als doel de verzameling van statistisch materiaal en de vertegenwoordiging van de industrie in haar relaties met de regering. 'Narrow and ill defined in its objects, timid in its concessions to the claims of organisation, imperfect in operation within its limited

sphere, it was the chief symbol of a recognition throughout the industry in the seventies of the changing face of world trade', zo stelt Burn.²²⁰

Tussen 1796 en 1880 was het aantal hoogovens in Groot-Brittannië van 124 tot 926 gestegen bij een productiestijging van omstreeks 125 duizend tot 7,7 miljoen ton. Ondanks toenemende productie is het aantal hoogovens nadien voortdurend gedaald.²²¹ De oorzaak van deze concentratie lag vooral in de ontwikkeling van de hoogoventechniek naar grotere productie-eenheden. Maar naast deze bedrijfsconcentratie deed zich ook een sterke ondernemingswijze concentratie voor; bij toenemende productie nam ook het aantal ondernemingen af.

Sinds het begin van de Duitse industrialisatie vormde Nederland een belangrijke schakel in het vervoer van ijzer, ijzerwaren en investeringsgoederen van Britse oorsprong naar het achterland. Dit transport omvatte in de periode 1835-1870 ongeveer 20% van het opgaande Rijnverkeer.²²² Hoewel in de jaren tot 1914 wijzigingen optraden in de geografische ligging der belangrijkste productie- en afzetgebieden, hetgeen voor de Britse metaalnijverheid resulteerde in een relatieve daling van het aandeel in de in Nederland aangevoerde hoeveelheden, heeft de functie van Nederland als doorvoergebied zich verder geïntensiveerd en verbreed (bijlage 4 t/m 6).

Er zijn in de Rijnverscheppingen van de producten van de metaalnijverheid een drietal stadia te onderkennen, t.w. tot 1866, toen Duitsland meer langs deze route importeerde dan het exporteerde; van 1867 tot 1900, toen deze goederenstromen ongeveer met elkaar in evenwicht waren én de periode daarna tot 1914, waarin de uitvoer uit Duitsland veruit het meest omvangrijk was.²²³ Bezieet men daarentegen het totale grensoverschrijdende vervoer van deze producten met Duitsland, dus niet alleen het Rijnvervoer, dan heeft de omslag van een grotere Duitse invoer naar een omvangrijker uitvoer plaats gevonden in 1877 zonder een overgangsfase waarin in- en uitvoer met elkaar in evenwicht waren. De krachtige groei van de Duitse uitvoer in de tweede helft der jaren '70 was primair een gevolg van de snel stijgende vraag in België, in mindere mate ook in Groot-Brittannië en Nederland. De grote Duitse exportactiviteit stond onder invloed van de verslechterende conjuncturele omstandigheden, m.n. op de binnenlandse markt. Deze voor het grootste deel voor doorvoer bestemde aanvoer in Nederland vond meer een weg via de spoorwegen dan bij de Duitse invoer het geval was.

Grafiek 14: Buitenlandse aanvoer van onbewerkt metaal in Nederland, 1872-1914 (in duizend ton)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlage 4.

Na 1870 stond de Britse export naar het Europese vasteland onder invloed van de groei van de Duitse ijzer- en staalindustrie en de expansie van de Duitse export.²²⁴ De hoeveelheid onbewerkt metaal uit Groot-Brittannië in Nederland aangevoerd bereikte tijdens de hausse van 1873 een recordniveau, dat pas in het laatste jaar van de negentiende eeuw werd overtroffen. Deze aanvoer stond in nauw verband met een record aan doorvoer naar Duitsland (grafiek 14 en 15 en bijlage 4). Maar in 1874 daalde de Britse aanvoer plotseling meer dan 40%; een daling met 191 duizend ton, die voor 82 duizend ton of 43% voortvloeyde uit een verminderde behoefte als gevolg van de verslechterende internationale conjunctuur, voor de rest uit een verhoogde exportactiviteit naar Nederland van de zijde van België, maar

vooral ook Duitsland. Weliswaar volgde in 1875 een licht en onvolledig herstel, maar de jaren tot '80 bleven toch in hoofdzaak gekenmerkt door een stagnerende en aan het einde opnieuw dalende aanvoer uit Engeland.

Grafiek 15: Vervoer van onbewerkt metaal naar het buitenland, 1872-1914 (in duizend ton)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlage 4.

De Duitse uitvoer van onbewerkt metaal naar Nederland kon in 1876 niet op het hoge peil van het voorafgaande jaar gehandhaafd blijven (-30%). Kennelijk moesten toen ook de Duitse producenten de lasten van de dalende conjunctuur dragen in een verminderde afzet.

Na deze inzinking trad een langzaam herstel in, dat vanaf 1880 in een

duidelijke expansie overging. De per saldo grote toeneming van de uit Duitsland aangevoerde hoeveelheid ging niet geheel ten koste van het Britse marktaandeel in Nederland. De daling van de Britse aanvoer was tot 1880 veeleer het gevolg van de diepe inzinking in de doorvoer naar Duitsland. Dit verschijnsel verleende aan de aanvoer uit de bedoelde landen een zich later herhalend contrair-cyclisch karakter, dat vrijwel zonder onderbreking tot in het begin der jaren '90 bleef gehandhaafd (grafiek 16).

De Duitse doorvoer naar België ontwikkelde zich tot 1889 relatief gunstig. Toen het decennium '80 ten einde liep, ging het uit doorvoer bestaande vervoer van onbewerkt metaal zelfs een periode van krachtige expansie in. Deze zou tot de eeuwwisseling voortduren. Aan het begin van de jaren '80 bestonden voor het in Nederland aangevoerde onbewerkt metaal twee belangrijke productiegebieden, t.w. Engeland en Duitsland - later aangevuld met België - en drie belangrijke afzetgebieden, t.w. Nederland, België en Duitsland, zodat men met recht kan spreken van een multilateraal handelsnetwerk. Aan de vroegere sterke eenzijdigheid in het handelspatroon was een einde gekomen.

In het begin der jaren '80 heeft de toenemende internationale vraag naar onbewerkt metaal tot een vrijwel parallelle vergroting van de aanvoer uit de onderscheiden landen geleid, maar dit intermezzo was slechts van korte duur (grafiek 14 en bijlage 4), nl. tot 1882. Eén jaar ontwikkelden de Duitse en Britse aanvoer zich nog parallel en dalend, maar daarna toch weer cyclisch-tegegengesteld.²²⁵ Door een combinatie van factoren bestaande uit een sterk dalende doorvoer naar Duitsland en een vrijwel even grote vermindering van het invoersaldo in Nederland onderging de aanvoer van Engels onbewerkt metaal tot 1886 een daling met meer dan 60% tot een niveau van 132 duizend ton, veruit het laagste uit de periode 1870-1914.

In 1886 werd de situatie van de hele Duitse ijzerindustrie als rampzalig beoordeeld.²²⁶ De productie van ruwijzer was tussen 1861 en 1885 meer dan verzevenvoudigd.²²⁷ Onder invloed van de hieruit resulterende hevige concurrentie trokken de Britse producenten zich wederom terug op andere afzetmarkten.

De aan elkaar tegengestelde cyclische beweging van de Engelse en Duitse aanvoer continueerde zich na 1886 nog drie jaar, al viel de omslag in 1886 voor de Engelse aanvoer één jaar eerder. Te beginnen met 1890 verliepen beide synchroon-dalend als gevolg van de vrijwel alom verminderende vraag. De Britse ijzer- en staalindustrie kampte met ernstige moeilijkheden door de

scherpe daling van de uitvoer naar Argentinië, maar ook de handel met Duitsland, India, Australië en Canada was uitzonderlijk slecht. De totale Britse

Grafiek 16: Conjunctuurgevoeligheid van de aanvoer van onbewerkt metaal uit Groot-Brittannië, Duitsland en België, 1876-1910 (in procenten)

Berekend aan de hand der gegevens in de SIUD. Vgl. ook bijlage 4.

ijzer- en staaluitvoer naar Duitsland en Nederland verminderde van 643 duizend ton in 1889 tot 377 duizend ton in 1892, waarmee deze daling relatief

groter was dan bij de export naar andere landen.²²⁸ Vanaf 1893 keerde de synchrone ontwikkeling in de Britse en Duitse aanvoer terug, al vond de omkering ook nu niet in hetzelfde jaar plaats. Evenals aan het begin der jaren '80 kan men de snelle vraagtoeneming naar onbewerkt metaal hiervoor verantwoordelijk stellen. De doorvoer naar Duitsland was in 1892 en 1893 al groter dan het jaar tevoren, maar het Nederlandse invoersaldo bleef toen nog achter op deze ontwikkeling. Met het jaar 1894 begon een periode van een vrijwel voortdurend stijgende aanvoer in Nederland. Deze omvatte ook de jaren 1904-1909 waarin de groei zich enigszins vertraagd voortzette. De grote continuïteit rechtvaardigt de periode 1894-1913 als een afzonderlijke eenheid te behandelen.

De na 1873 toenemende internationale concurrentie blijkt ook uit de sterke daling van het prijsniveau van ruwijzer (grafiek 17). Evenals voor steenkolen vertoonde de Duitse prijs in het algemeen scherpere fluctuaties dan de Britse. De laatste is als de wereldmarktprijs op te vatten. De Duitse prijs had tijdens oplevingen en de vóór 1900 nauwelijks voorkomende hausses de neiging sterker op te lopen dan de Britse. Tijdens inzinkingen daalde zij echter des te meer. Dit verschijnsel droeg op zijn beurt bij tot de labiliteit in de aanvoer (grafiek 16). De voortdurend veranderende prijsverhouding tussen Brits en Duits ruwijzer maakte het voor de Nederlandse afnemers aantrekkelijk de benodigde hoeveelheden nu eens meer uit Engeland te betrekken dan weer in groter mate uit Duitsland. Tijdens oplevingen konden de sterk oplopende Duitse prijzen ontlopen worden door op de wereldmarkt, i.c. Engeland, in de behoeften te voorzien, terwijl anderzijds geprofiteerd werd van de lage Duitse prijzen in tijden van relatief kleine vraag naar onbewerkt metaal. Dit heeft bijgedragen tot de relatieve stabiliteit in het conjunctuurverloop van de Nederlandse metaalnijverheid.

Was Duitsland tijdens de jaren '70 de belangrijkste vreemde markt voor het in Nederland aangevoerde onbewerkt metaal, die betekenis verminderde gaandeweg en in 1880 was de afzet naar België voor het eerst groter dan die naar Duitsland. Niet alleen daalde de relatieve betekenis van de doorvoer naar Duitsland, hetgeen repercussies had voor het aandeel der Britse verschepingen en de Belgische aanvoer in het totaal, de Duitse metaalnijverheid ontpopte zich in de laagconjunctuur als zijnde bereid en in staat tot concurrerend optreden. De doorvoer overzee bleef overigens vooralsnog van ondergeschikte betekenis.

De aanvoer van Belgisch en Duits onbewerkt metaal was tijdens het tijdvak 1880-1889 het meest stabiel; de gemiddelde absolute procentuele afwijking van de trend bedroeg minder dan de helft van die der Britse aanvoer (vgl. grafiek 16). De trend der Belgische aanvoer was tijdens het hele decennium opwaarts gericht, die van Duitsland tot 1886 eveneens en daarna

Grafiek 17: Index van de Britse en Duitse ruw-
ijzerprijs, 1870-1913
(1870-1874 = 100)

Bron: Wiel, Wirtschaftsgeschichte des Ruhrgebietes, tabel 119, 389f. Mitchell en Deane, Abstract of British historical statistics, 493 (Scottish pig iron).

dalend, terwijl de Britse trend daalde tot 1884, van 1884 tot 1887 steeg en daarna opnieuw omsloeg in een daling. De Belgische aanvoer bleek met uitzondering van 1884 in elk jaar steeds groter dan in het voorafgaande. De grootste fluctuaties kwamen voor rekening van Groot-Brittannië met pieken in 1882 en 1889 en een dal in 1886 op minder dan 40% van deze niveau's

(bijlage 4). Deze fluctuaties waren primair een gevolg van de bestemming van de Engelse aanvoer voor de Nederlandse én de Duitse markt, die beide in de jaren '80 zeer onstabiel waren. Maar gelet op het feit dat deze betrekkelijk extreme schommelingen zich nadien herhaalden, verdient een algemener verklaring de aandacht, namelijk, dat de relatief gunstige concurrentiepositie van de Duitse industrie in de laagconjunctuur tesamen met de structurele verbetering in de concurrentiepositie van het Belgisch onbewerkt metaal de Britse aanvoer meer en meer in een marginale positie brachten. Daardoor onderging zij de conjuncturele invloeden het zwaarste.

België nam in de constellatie der jaren '80 een speciale plaats in. Enerzijds manifesteerde zich een toeneming van de uitvoer naar Nederland (inclusief de doorvoer naar Duitsland) als een expansie op een overigens stagnerende markt, anderzijds bewoog de doorvoer van Duitse productie naar België zich op een hoog peil. Het heeft er op z'n minst de schijn van dat in de jaren '80 de Belgische, Duitse en Nederlandse afzetmarkten voor onbewerkt metaal goeddeels met elkaar zijn geïntegreerd. Wat dit betreft stond het Verenigd Koninkrijk tot de eeuwwisseling terzijde, voorzover dit althans betrekking had op de afzet van buitenlands - i.c. Duits - onbewerkt metaal naar de Engelse markt via het Nederlandse vervoersgebied (grafiek 15). Als leverancier van het in Nederland aangevoerde onbewerkt metaal moest Engeland plaats inruimen voor Duitsland en België. Bereikte de Engelse aanvoer pas in 1893 opnieuw het trendniveau van 17 jaar tevoren, België en Duitsland realiseerden in de tussenliggende periode een verdubbeling.

De integratie van de Britse markt voor onbewerkt metaal in het tweezijdige netwerk van Noord-West-Europese handelsstromen kwam in 1901 plotse-ling tot stand, toen, mede onder invloed van de grote vraag naar onbewerkt metaal door de oorlog in Zuid-Afrika, de aanvoer uit Engeland stagneerde op 44% van het voorafgaande jaar en de Duitse doorvoer naar dit land sprongsgewijze vermeerderde van 54 duizend tot 181 duizend ton. Bedroeg de uitvoer naar Engeland in de jaren 1872-1900 gemiddeld 50 duizend ton, vanaf 1901 was zij daarvan steeds een veelvoud en kenmerkte zich ook op langere termijn door een stijgende tendentie. De integratie van de Britse markt voor onbewerkt metaal in het Europese handelspatroon, speciaal ter zake van de Duitse uitvoer via Nederland, was slechts mogelijk toen de Duitse productie de Britse concurrentie in Nederland en België kon weerstaan én uitsteeg boven de daar bestaande behoefte.

Dit noopt ertoe de gebeurtenissen van 1901 niet louter als incidenten

op te vatten; die versterkten slechts de onderliggende tendenties en maakten die daardoor goed zichtbaar. Als fundamentele verandering van de jaren vlak na de eeuwwisseling kunnen wij aanmerken de principiële gelijkschakeling van de Duitse en Engelse metaalnijverheid in hun onderlinge concurrentiestrijd, met de beperking dat dit de productie van onbewerkt metaal betrof en de afzet in de industriële noord-westelijke hoek naar Europa. De groten-deels eenzijdige Britse uitvoer van onbewerkt metaal naar Duitsland had een pendant gekregen in een Duitse uitvoer naar Engeland. Dit mag overigens niet doen vergeten, dat niet de gehele naar Engeland verzonden hoeveelheid uiteindelijk ook voor dit land bestemd was. Onverlet blijft, dat de Duitse metaalindustrie bij de uitvoer van onbewerkt metaal via Nederland toen definitief de wereldmarkt betrad.

Het contrair-cyclische karakter van de aanvoer uit Engeland en Duitsland deed zich ook na de eeuwwisseling gelden. In 24 van de 35 jaar tussen 1876 en 1910 hadden de procentuele afwijkingen van de trend een tegengesteld teken. Bewogen de Duitse en Engelse aanvoeren van onbewerkt metaal zich tussen 1880 en 1896 ondanks hun diachrone karakter op eenzelfde, althans vergelijkbaar niveau, daarna bleek de terreinwinst van de Duitse ten opzichte van de Engelse aanvoer spoedig van grote omvang. De aanvoer uit Engeland beliep in 1880-1900 gemiddeld 304 en uit Duitsland 348 duizend ton. De Engelse was in 1901-1914 met gemiddeld 294 duizend ton vrijwel gelijk aan de eerdere periode tegenover een stijging van de aanvoer uit Duitsland tot gemiddeld 1.391 duizend ton. Als primaire oorzaak geldt de groeiende positie van Nederland als doorvoer gebied voor de productie van de Duitse metaalindustrie. Het overzeese vervoer naar het buitenland vermeerderde van 115 duizend ton in de jaren '90 tot 391 duizend ton in 1900-1909 en 718 duizend in 1910-1914 (bijlage 4).

Op zichzelf genomen lag in de fluctuaties in de Britse aanvoer tussen 1900 en 1907 niets dat tot een bijzondere verontrusting aanleiding kon geven, indien men tenminste de ervaringen van de drie voorafgaande decennia in de beschouwing betreft. De dalende conjunctuur tot omstreeks 1903 leidde, zoals eerder vertoond, tot een sterk vergrote exportactiviteit van de Duitse metaalnijverheid en een verminderende aanvoer uit Engeland. Maar de groei van de Duitse aanvoer was wel uitzonderlijk groot. Na de conjuncturele omslag in de richting van de hausse van 1907 werd deze ontwikkeling bovendien - zoals tevoren - gedeeltelijk geredresseerd.

Evenals bij de Britse aanvoer van steenkolen ligt ook bij de aanvoer

van Brits onbewerkt metaal een cruciaal punt omstreeks 1907. Op grond van de ervaringen uit het verleden had men mogen verwachten, dat in de kortstondige laagconjunctuur na dit jaar de aanvoer uit Duitsland zou toenemen, zeker relatief, ten koste van de Britse export naar Nederland. Dit is ook gebeurd, maar in de conjuncturele opleving vanaf 1910 was het herstel van de Engelse aanvoer gering. Dit gold in het bijzonder naarmate de conjunctuur verder aantrok. Bovendien werd deze toeneming overschaduwed door de groeiende aanvoer uit Duitsland en België. Engeland had zijn positie op de Nederlandse en Duitse markt voor onbewerkt metaal definitief moeten prijsgeven aan andere producenten; die beheersten toen het totaal van de Nederlandse markt plus de doorvoer. De daartoe strekkende tendentie was al aanwezig in de jaren '70 en '80, toen de Duitse metaalnijverheid zich opwerkte tot een gelijkwaardige positie tegenover de Engelse aanvoer.

Een soortgelijke tendentie heeft zich in de jaren '80 voorgedaan bij de aanvoer uit België. Deze vermeerderde toen belangrijk bij een vrijwel stagnerende totale buitenlandse aanvoer in Nederland. Nadien heeft de Belgische aanvoer zich grotendeels parallel aan dit totaal ontwikkeld, zodat men van betrekkelijk stabiele concurrentieverhoudingen kan spreken. Dit was mede een gevolg van de gelijkmatigheid in de algemeen-economische ontwikkeling. Was de hevige concurrentie in het voorafgaande decennium op zichzelf reeds een factor tot onstabiliteit in de afzetontwikkeling der onderscheiden landen, de omslag naar een gunstiger internationale conjunctuur bood in de jaren '90, met name na 1893, aan alle producenten voldoende ruimte om tot een gunstige afzetontwikkeling te geraken.

De onderschikking van de Engelse aanvoer van onbewerkt metaal aan de Duitse, in mindere mate ook de Belgische, kondigde zich direct na 1900 aan, werd toch pas na 1907 definitief. Ten bewijze daarvan is de Duitse doorvoer van onbewerkt metaal naar Engeland alléén onvoldoende, maar deze kan wel dienen ter ondersteuning van het gegeven dat de Duitse concurrentie over de Nederlandse markt heen reikte. Na een gunstige uitgangspositie te hebben verworven in de natuurlijke afzetgebieden, poogden de Duitsers een plaats te veroveren op de wereldmarkt. Iets meer dan 60% van het na 1900 uit Nederland verscheepte onbewerkt metaal was voor Engeland bestemd. Hoewel dit land ook toen nog als vervoerscentrum een rol speelde, was dit toch tekenend voor de geëvolueerde concurrentieverhoudingen.

De ligging der afzetgebieden voor onbewerkt metaal ten opzichte van de productiegebieden beïnvloedde het relatieve aandeel der voortbrengingslanden

in de aanvoer in Nederland. Aldus ging de opkomst van een eigen productie in Duitsland ten koste van de Engelse aanvoer voorzover die bestemd was voor doorvoer, ten koste ook van de Engelse positie in Nederland toen de Duitse producenten in de Nederlandse markt penetreerden en relatief eveneens door de groeiende Duitse doorvoer naar België. De laatste factor kan hier als niet relevant voor de Brits-Nederlandse handel buiten beschouwing blijven. Hanteert men de opkomst van de Duitse metaalnijverheid als een voor Engeland exogene factor, dan resteert de analyse van het Britse en Duitse marktaandeel in Nederland als bepalend voor de concurrentieverhoudingen. Het statistisch materiaal staat echter niet toe een dergelijke analyse uit te voeren.

Een enigszins beter perspectief biedt een vergelijking van de Engelse en Belgische aanvoer, al zal het potentiële achterland voor de Britse aanvoer zich door de loop van de Rijn verder naar het zuiden hebben uitgestrekt en voor de Belgische aanvoer verder naar het noorden. De trend is echter vanaf de jaren '80 onmiskenbaar in het voordeel der Belgische productie bij een per saldo gelijkblijvende aanvoer uit Engeland. Besteedt men tevens aandacht aan het feit, dat het vervoer van onbewerkt metaal uit Nederland naar België - in feite had dit betrekking op Duitse productie - zich minstens even gunstig ontwikkelde als welke andere afzet dan ook, dan is het aannemelijk dat in de concurrentiestrijd om de Nederlandse markt de Belgische en Duitse goederen de producten van Engelse oorsprong uit hun overheersende positie hebben verdrongen. Het Nederlandse invoersaldo van onbewerkt metaal bedroeg in 1874-1880 126 duizend ton, de Britse aanvoer alleen al 269 duizend ton. Was het invoersaldo in 1909-1913 toegenomen tot 423 duizend ton, de aanvoer uit Engeland stagneerde op 298 duizend ton, met een toename van 11% weinig meer dan dertig jaar tevoren.

| Voor metaalwaren verliep de ontwikkeling enigszins anders. In deze afzet verwierf Duitsland al kort na het midden van de jaren '70 een dominerende positie, voornamelijk doch niet uitsluitend als gevolg van de krachtig expanderende doorvoer naar België. Echter, zelfs indien men de uitvoer naar België volledig op de Duitse invoer in mindering brengt, is de dominantie van de Duitse aanvoer in Nederland over de Belgische en in nog sterkere mate over de Engelse aanvoer treffend. Ten tijde van de conjuncturele omslag van 1873 bereikte de Duitse aanvoer een dieptepunt op 25 duizend ton, ongeveer gelijk aan die uit België maar toch nog bijna het dubbele van de Engelse.

Na dit jaar nam hij in snel tempo toe; spoedig werd niet alleen de stijging maar ook het niveau van de totale aanvoer in Nederland vrijwel volledig door Duitsland bepaald. Tot omstreeks 1885 nam ook de Britse aanvoer toe, maar deze stijging was slechts een fractie van die de Duitse producenten wisten te realiseren.

Grafiek 18: Buitenlandse aanvoer van metaalwaren in Nederland, 1872-1914 (in duizend ton)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlage 5.

De aanvoer van metaalwaren uit Groot-Brittannië bedroeg in de jaren 1872-1874 gemiddeld 9 duizend ton tegenover 39 duizend ton uit België en 51 duizend ton uit Duitsland (grafiek 18 en bijlage 5). Bijna tien jaar later, in 1880-1882, toen een periode van vrijwel stagnatie in de totale en de Duitse aanvoer inzette die zich tot de eeuwwisseling zou continueren, was de Engelse aanvoer toegenomen tot gemiddeld 19 duizend ton en de Duitse tot 439 duizend ton; een scherp contrast. De Belgen hadden met een daling tot 30 duizend ton, vermoedelijk als gevolg van een verminderde doorvoer naar Duitsland, absoluut nog betrekkelijk weinig, relatief echter vrij veel terrein moeten prijsgeven. Het totale vervoer van metaalwaren naar Duitsland via Nederlands gebied daalde van gemiddeld 57 duizend ton in de jaren 1872-1874 tot 14 duizend ton in 1880-1882 tegenover een toeneming van de Britse aanvoer van, zoals vermeld, 9 tot 19 duizend ton.

De conclusie dringt zich op, dat de Britse afzet op de Nederlandse markt in deze jaren niet onbelangrijk is vergroot. De aanvoer uit België, gedeeltelijk bestemd voor doorvoer naar Duitsland, is namelijk tussen de genoemde jaren met 9 duizend ton afgenomen, hetgeen overigens voor de Belgen vanaf het niveau van gemiddeld 39 duizend ton in 1872-1874 een verlies betekende van meer dan een kwart. Daarbij komt nog, dat de productie van de Nederlandse industrie de vraag naar metaalwaren niet heeft gevolgd. Resulteerden de activiteiten van de Nederlandse metaalnijverheid in 1872-1875 in een stijgend uitvoeroverschot (52 duizend ton in het laatstgenoemde jaar), vier jaar later verkeerde dit in een invoersaldo van 44 duizend ton, hetgeen een voorlopig hoogtepunt vormde tot de jaren '90. De internationale concurrentie dwong de Nederlandse metaalnijverheid naar een bescheidener plaats.

Tot nu toe is voorbijgegaan aan het jaar 1881 dat volgens de gegevens in de SIUD een invoersaldo van metaalwaren bracht van 204 duizend ton, onwaarschijnlijk groot in vergelijking met de omringende jaren. In hetzelfde jaar zou bovendien voor onbewerkt metaal een exportoverschot van 22 duizend ton zijn opgetreden. Ook dit was onwaarschijnlijk, want bij afwezigheid van een binnenlandse voortbrenging zou de Nederlandse metaalnijverheid en de handel tesamen voor een jaarproductie op de grondstofvoorraad hebben ingeteerd en daarvan bovendien 22 duizend ton hebben geëxporteerd. Vermoedelijk is bij de verzameling of verwerking der statistische gegevens een gedeelte van de invoer van onbewerkt metaal bij de invoer van metaalwaren geteld en/of is een gedeelte van de uitvoer van metaalwaren bij de uitvoer van

Grafiek 19: Vervoer van metaalwaren naar het buitenland,
1872-1914 (in duizend ton)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlage 5.

onbewerkt metaal ondergebracht. Dit lijkt temeer aannemelijk, omdat de som van het invoeroverschot van metaalwaren en het uitvoersaldo van onbewerkt metaal zich voor 1881 op aanvaardbare wijze laat voegen in de curve van het totale invoersaldo van beide goederencategoriën.

Vergelijkt men de ontwikkeling van de Britse aanvoer en het Nederlandse invoersaldo van metaalwaren dan blijkt daaruit opnieuw de dalende relatieve

betekenis van de Britse productie in de Nederlandse volkshuishouding. Het invoersaldo beliep in de jaren 1882-1889 gemiddeld 18 duizend ton tegenover een Britse aanvoer van 23 duizend ton. Bovendien was reeds aan het einde van het voorafgaande decennium het vervoer van metaalwaren naar Engeland definitief groter geworden dan de Britse uitvoer naar Nederland, zodat de omslag van een door Engeland naar een door Duitsland beheerste Nederlandse markt al vóór 1870 had plaats gevonden. De vraagtoeneming in Nederland, waaraan de Nederlandse metaalnijverheid kennelijk niet volledig kon voldoen, resulteerde in een invoersaldo van gemiddeld 46, 135 en 229 duizend ton in de jaren 1890-1899, 1900-1909 en 1910-1914 tegenover een aanvoer van Britse zijde van resp. 23, 20 en 30 duizend ton.

Vanaf 1877 was het vervoer van metaalwaren naar Engeland met uitzondering van 1899, 1908 en 1911 groter dan het grensoverschrijdend verkeer met Duitsland, al geeft het Nederlandse statistische materiaal - zoals steeds - geen uitsluitsel over de vraag welk deel hiervan voor wederuitvoer bestemd was. Maar het mag toch veel betekenend heten, dat de Duitse metaalnijverheid - want daarvan was het grootste deel van de derwaarts vervoerde productie afkomstig - wist de penetreren op de wereldmarkt.

Over de fluctuaties in de aanvoeren kan men kort zijn. Deze waren in de eerste helft van de periode 1870-1914 voor Groot-Brittannië relatief groter dan voor België en bijna het dubbele van die voor Duitsland. De hevige concurrentie van het laatstgenoemde land maakte de twee eerdere exporteurs tot marginale aanbieders. In de loop der jaren is de labiliteit der Belgische aanvoer wel enigszins verminderd, maar deze bleef toch nog eenderde groter dan die van Duitsland. Hoewel de Britten met een sterk verminderd marktaandeel genoegen hebben moeten nemen, stond daar een winst aan stabiliteit tegenover. Deze werd vrijwel gelijk aan de Duitse.²²⁹ Dat de Nederlandse oosterburen de markt voor metaalwaren beheersten, kon niet verhinderen dat de Britten hun deel hechter in handen kregen dan ooit sinds 1870. De invloed van de internationale arbeidsverdeling trad hierin duidelijk op de voorgrond.

De Nederlandse investeerders - ondernemers en overheid - hebben zich na 1873 in eerste instantie weinig gelegen laten liggen aan de internationale verslechtering van de conjunctuur. Dit blijkt uit de stijgende lijn van het invoersaldo van machines, die zich ondanks een lichte aarzeling rond 1876 tot 1883 heeft voortgezet (grafiek 20). De daling van de Britse machine-

aanvoer na 1873 was primair een gevolg van de sterk verminderende uitvoer (doorvoer) naar Duitsland, waarvan ook de aanvoer uit België een terugslag ondervond (vgl. grafiek 20 en 21). Het was al eerder vertoond en zo ook nu: in een dalende conjunctuur legden de Duitse fabrikanten een verhoogde exportactiviteit aan de dag, resulterend in een tot 1883 sterk stijgende aanvoer. In 1875 en 1876 werd deze tijdelijk onderbroken.

Grafiek 20: Buitenlandse aanvoer van machines in Nederland, 1872-1914 (in duizend ton)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlage 6.

Van zich over meerdere jaren uitstrekkende contrair-cyclische machine-aanvoeren uit Engeland en Duitsland was al tijdens de jaren '70 geen sprake; vanaf het volgende decennium trad een synchrone ontwikkeling aan het daglicht. Er had vóór 1880 een heroriëntering der machine-aankopen plaats ten

gunste van het Duitse product, hetgeen gepaard ging met een verminderende aanvoer uit Engeland én België. Ook daarna bleef de Duitse aanvoer sneller toenemen dan die uit de andere landen. Maar van een stootsgewijze vergroting van de Duitse aanvoer direct ten koste van de absolute omvang der aanvoeren uit Engeland en België, zoals in de jaren '70, was geen sprake meer. Het synchrone verloop der aanvoeren bleek tot 1914 tussen de Duitse en Britse productie het grootst. De Belgische en Duitse aanvoeren kenmerkten zich in 1879-1885 en 1904-1908 door hun diachrone verloop, maar dit was ook in de overige jaren niet geheel afwezig.

Grafiek 21: Vervoer van machines naar het buitenland,
1872-1914 (in duizend ton)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlage 6.

De tegenstelling die hiermee ontstond met de aanvoer van steenkolen, garens en onbewerkt metaal vloeide voort uit de aard van machines als niet-homogene goederen. Substitutie tussen producten van Britse en andere oor-

sprong was slechts in beperkte mate mogelijk door kwaliteitsverschillen. In een investeringshausse stegen aldus de aanvoeren van Britse en andere zijde in een zoal niet parallelle, dan toch meestal gelijkgerichte beweging. Ook in de laagconjunctuur was van een contrair-cyclisch karakter der machine-aanvoeren nauwelijks sprake. Slechts in zoverre zich een wezenlijke verschuiving in de concurrentieverhoudingen voordeed of conjuncturele hausses en baisses zich niet over alle bedrijfstakken uitstrekten, kon een diachrone ontwikkeling der aanvoeren optreden.

Hoewel in de loop der tijd de substitutie-mogelijkheden tussen de machines van verschillende oorsprong waarschijnlijk zijn verruimd, is aan het parallelle karakter der aanvoeren geen einde gekomen. De beperkte mogelijkheden tot productie-uitbreiding door de noodzaak te beschikken over geschoolde of minstens geoefende arbeiders en de toenemende synchronisatie van het conjunctuurverloop in Europa vormden daarop een remmende factor. De aard van de voortbrenging werd deels door de wensen van de afnemer bepaald. Daardoor was kartelvorming niet eenvoudig en bleef prijsdiscriminatie vrijwel achterwege. Alle producenten, van welke zijde ook, moesten de lasten van een conjuncturele inzinking dragen en ondervonden op soortgelijke wijze de voordelen van de hausse. Daarbij gaf de Duitse aanvoer door de achterliggende verbetering van de concurrentiepositie een sterker stijgende trend te zien dan die der andere landen.

De toenemende concurrentiekracht van Duitse machines kan overigens niet worden afgeleid uit een directe vergelijking van de aanvoeren uit de respectievelijke landen, want daarachter gingen wijzigingen schuil in de relatieve betekenis der afzetmarkten. Daarnaast was er nog de opkomst van de Nederlandse machinebouw en de expansie en diversificatie van haar binnen- en buitenlandse afzet. De sterke dalingen van de machine-aanvoer uit Groot-Brittannië tussen 1873 en 1876 en uit België tussen 1874 en 1878 zijn primair veroorzaakt door de afnemende Duitse vraag naar buitenlandse kapitaalgoederen en niet door een stagnerende vraag van Nederlandse zijde. De vermindering van de Britse machine-uitvoer naar Duitsland, België en Nederland is in deze jaren grotendeels vervangen door een omvangrijker handel met Frankrijk en Rusland.²³⁰

De in Nederland stagnerende behoefte aan buitenlandse investeringsgoederen tussen 1883 en het midden der jaren '90 heeft zich bij het vervoer naar Duitsland niet voorgedaan (grafiek 21). Het heeft er op z'n minst de schijn van, dat de depressie van de jaren '80 aan de Duitse industrie al-

thans met betrekking tot haar behoefte aan buitenlandse kapitaalgoederen is voorbijgegaan. Voor het machinevervoer naar Duitsland kan men alleen voor de eerste helft van de jaren '90 spreken van stagnatie bij sterke fluctuaties in de omvang. Vanaf het dieptepunt in 1877-1879 nam dit vervoer tot 1890 nauwelijks onderbroken toe van 7 tot 24 duizend ton, al was de toename over deze jaren niet gelijk verdeeld.

De Britse en Belgische machineproducenten werden aldus tussen 1880 en 1883 geconfronteerd met een groeiende vraag in Nederland én Duitsland, waarvan alleen de Engelse producenten hebben weten te profiteren. Men kan trouwens voor de eerste helft der jaren '80 een cyclisch-contraire beweging waarnemen tussen enerzijds de Engelse en Duitse en anderzijds de Belgische machine-aanvoer in Nederland (grafiek 20). Terwijl de Britse afzet zich enigszins herstelde van de terugslag van vóór 1876 en de Duitse machines een grotere plaats op de Nederlandse en vooral de Belgische markt veroverden, bleef een herstel der Belgische machine-aanvoer vrijwel uit. Met name in 1880-1881 en 1885-1887 vond een grote toeneming van het machinevervoer naar België plaats, die sterk heeft bijgedragen tot de invoergroei van Duitse zijde. Doorvoer van Engelse machines naar België vond nauwelijks plaats.

Na 1883 is de afzetsituatie voor Engelse machines veranderd. Tegenover het toenemende vervoer naar Duitsland stond een daling van het Nederlandse invoersaldo tot 42% van het genoemde jaar, gevolgd door een even grote toeneming tot 1891. Van een blijvende vergroting van het Nederlandse invoersaldo boven het hoogtepunt van de voorafgaande conjunctuurcyclus was vooralsnog geen sprake. Tijdens de volgende conjuncturele daling zakte de Nederlandse behoefte aan buitenlandse machines in, zij het langzamer en minder dan tijdens de voorafgaande depressie (bijlage 6). Ondanks de heftige fluctuaties op de Nederlandse markt in de jaren '80 en in mindere mate op de Nederlandse én Duitse markt in de eerste helft van het volgende decennium heeft het Britse machinevervoer naar Nederland zich tamelijk evenwichtig ontwikkeld, al bleven conjuncturele schommelingen niet uit. De verklaring hiervoor is gelegen in de omstandigheid dat de toe- en afnemingen van de vraag op de afzonderlijke markten soms tegengesteld waren of zich slechts op één markt manifesteerden.

De fluctuaties in het Nederlandse invoersaldo van machines en in het vervoer naar Duitsland en België vertoonden tot het midden der jaren '90

weinig parallelliteit, evenals trouwens de perioden van stagnatie en expansie die verder reikten dan het conjunctuurgebeuren. Dat de totale buitenlandse aanvoer desondanks het conjunctuurgebeuren weerspiegelde, vloeide voort uit de vraagontwikkeling op het totaal der verschillende deelmarkten. Daarbij valt Nederland bij een internationale vergelijking conjunctureel tot in de jaren '80 uit de boot. De behoefte aan buitenlandse machines uit of via Nederland aangevoerd stagneerde in België van 1882 tot 1884 en van 1889 tot 1895, in Nederland van 1884 tot in de jaren '90 en in Duitsland tijdens de gehele eerste helft van dit decennium. Al deden zich in de laatste twee gevallen heftige fluctuaties voor die de vraag kortstondig deden uitstijgen boven het voorafgaande hoogtepunt, een stijgende tendentie bleef uit.

Met de conjuncturele opleving in het midden der jaren '90 trad een tendentie tot synchronisatie van de investeringsactiviteit in de onderscheiden landen aan het daglicht, al bleek deze rond de hausse van 1900 nog niet volledig. Nadien heeft deze ontwikkeling der investeringsgolven zich voortgezet, waarbij in 1907 het hoogtepunt in Nederland nog slechts één jaar verschilde van het Belgische en Duitse en in 1913 de gelijkschakeling vrijwel volledig was. Kennelijk was tot omstreeks 1895 de integratie van de Europese volkshuishoudingen nog onvoldoende voortgeschreden om parallelle en gelijkvormige investeringsbewegingen te veroorzaken. Dit behoeft geen verwondering te wekken, want rond 1870 was in Nederland en in mindere mate Duitsland de industrie nog niet een op de wereldmarkt georiënteerd structuurkenmerk van de volkshuishouding. De Duitse industrie reikte, gelet op haar afzet, in deze jaren nog veelal nauwelijks over de grenzen heen, terwijl de economische integratie van Europa voorzover die afhankelijk was van de slechting van handelsbelemmeringen pas na 1860 enige allure had gekregen. De herleving van het protectionisme aan het eind der jaren '70 bracht een vertraging in de economische integratie, die een per land verschillende invloed uitoefende op de economische ontwikkeling. Pas toen de behoeften, het aanbod en de handelspatronen zich aan de gewijzigde internationale constellatie hadden aangepast, m.a.w. de internationale specialisatie over de opgeworpen barrières heenreikte, kon de economische integratie verder voortgang vinden.

Als uitvloeisel van de vermindering der handelsbelemmeringen en de internationale herverdeling van afzetmarkten door de opkomst van nieuwe industriële regio's had het proces van economische integratie in Europa sinds

de jaren '60 in versneld tempo voortgang gevonden. De hausse voorafgaande aan de crisis van 1873 was niet in alle landen even krachtig geweest, evenmin als de daaropvolgende depressie. Duitsland werd het zwaarst getroffen en de werkgelegenheid in de ijzersmelterijen daalde in 1874 met 40% ten opzichte van het voorafgaande jaar. Twee jaar later waren 210 van de 435 hoogovens buiten gebruik.²³¹ Daarentegen zette de economische expansie zich in Frankrijk voort tot 1882, toen ook daar een zware depressie inzette.²³² De economische integratie had niet tot gelijkschakeling van de conjunctuurcycli geleid. Toen aan het einde der jaren '70 primair als gevolg van belangrijke wijzigingen in het wereldaanbod zich een agrarische depressie in Europa aandiende, leidde dit tot een wederopleving van het protectionisme, niet alleen ten behoeve van de agrarische maar ook van de industriële sector.

Of beschermende maatregelen leiden tot economische desintegratie, is afhankelijk van hun effectiviteit. Zijn de maatregelen inderdaad effectief dan zal aanpassing van productie en handelsstromen noodzakelijk zijn.²³³ Dit aanpassingsproces heeft tijdens de jaren '80 - en deels ook in de eerste helft van het volgende decennium - plaats gevonden. Kan men het wijten aan het toeval, dat rond het midden der jaren '90 de opleving in een groot aantal landen samenviel? Het is niet waarschijnlijk, want enerzijds had de agrarische sector zich in de vrijhandel landen op z'n minst gedeeltelijk hersteld van de terugslag als gevolg van wijzigingen op de wereldmarkt, anderzijds had de industriële expansie in een aantal landen doorgezet, vooral in de protectionistische, en reikte zowel met betrekking tot de door haar gecreëerde vraag als het geproduceerde aanbod uit boven de nationale grenzen en deels ook boven de protectionistische tarieven. Na de terugslag der jaren '80 kon de economische integratie opnieuw voortgang vinden onder voortgaande assimilatie van structuur en conjunctuur der afzonderlijke Europese landen.

Het onderzoek van de Brits-Nederlandse handel in de producten van de metaalnijverheid dient te worden begeleid door een analyse van de Duitse metaalnijverheid, want die was van invloed op het positieverlies der Britten. Volgens Clapham was rond 1845 een begin gemaakt met de opbouw van een moderne Duitse ijzerindustrie, maar tot 1860 verliep de vooruitgang relatief traag. In de jaren '60 en in het begin van het volgende decennium werd evenwel een grote stap voorwaarts gedaan.²³⁴ Tussen 1871 en 1874 werden in Pruisen meer ijzersmelterijen, metaalbedrijven en machine-industriën opge-

richt dan in alle voorafgaande jaren tijdens de negentiende eeuw. Daaraan kwam een plotseling einde in een bijna algehele ineenstorting die samenviel met de afschaffing van de invoerrechten op ijzer, scheepsbouwmaterialen en enige andere artikelen. De rechten op ijzerwaren werden verminderd en zouden op 1 januari 1877 geheel verdwijnen.

Terwijl in het decennium '80 over de gehele wereld de prijzen daalden en alom klachten opstegen over de industriële depressie, had de Duitse ijzer-industrie zich hersteld van de eerdere tegenslagen en was de enige in Europa die zich naar tevredenheid ontwikkelde. Groot-Brittannië wist haar ruwijzer-productie nauwelijks te vergroten, maar de staalproductie nam met 40% toe. In Frankrijk waren zowel de ijzer- als de staalproductie stationair, België realiseerde een onaanzienlijke vergroting, maar Duitsland verdubbelde haar productie en kwam bijna tot een verdubbeling voor ijzer. Ondanks het internationale contrast van de jaren '80 bleek uiteindelijk de periode 1890-1910 een, waarin de Duitse metaalnijverheid de leiding nam in Europa; op basis van een enorme ruwijzer- en staalproductie is toen een stelsel van metallurgische industriën van een brede geschakeerdheid opgebouwd. Na de eeuwwisseling bestond geen categorie van ijzeren of stalen producten, waarin de Duitse export de import niet vele malen overtrof. Een uitzondering werd gevormd voor tinplaten uit Zuid-Wales. Ook voor bepaalde soorten machines bleef de invoer groter dan de uitvoer, maar slechts twee daarvan waren werkelijk belangrijk, t.w. spinmachines uit Lancashire en agrarische machines uit de Verenigde Staten.

Clapham geeft in overweging, dat evenals in de mijnbouw de late ontwikkeling der Duitse metallurgische industrie de productie op grote schaal vergemakkelijkte, waarvoor hij onder andere verwijst naar de machinebouw.²³⁵ Daar stelt E. Barth in zijn recent onderzoek tegenover, dat 'Monopolbildungen auf dem Gebiet der deutschen Maschinenbauindustrie erfolgten jedoch infolge der Spezifik dieses Produktionszweiges relativ selten'.²³⁶ Dit neemt niet weg dat in 1870 de groei van de bedrijfsomvang binnen de machinebouw - afgezien van niet onbelangrijke uitzonderingen - in het algemeen sneller verliep dan in andere takken van de metaalnijverheid.²³⁷

Ondanks een vaak vertraagde ontwikkeling volgde ook in de Duitse machinebouw na 1870 als uitvloeisel van de algemeen-economische en technische ontwikkeling een beweging in de richting van het monopolie.²³⁸ Het ontstaan van grondstofkartels met hun in vele gevallen discriminerende prijsvaststelling en leveringsvoorwaarden heeft hierbij als een versnellende factor ge-

fungeerd. Deze dwongen vele Duitse machineproducenten op hun beurt enigerlei vorm van concentratie na te streven.

Al tijdens de depressie in de jaren '70 kwam men in de Duitse machinebouw tot onderlinge afspraken. Het eerste was dit het geval tussen een aantal grootbedrijven in de algemene machinebouw die zich in het bijzonder toelegden op de locomotiefproductie.²³⁹ Daarnaast werden kartelovereenkomsten aangegaan in de rails- en blikindustrie.²⁴⁰ Henderson maakt overigens melding van het feit, dat in 1870 al zes kartels bestonden.²⁴¹ Gelet op de periode waarin de kartels tot stand kwamen, kan men denken aan afweermaatregelen tegen de depressie, m.a.w. aan pogingen van ondernemers door vrijwillige productiebeperkingen een overspoeling van de binnenlandse markt te voorkomen en daarmee een volledig prijsverval.

Zo bevonden zich aan de aanbodzijde voor locomotieven een groot aantal Duitse en andere producenten tegenover een vraag van particuliere en staats-spoorwegmaatschappijen, die bij het plaatsen van hun bestellingen geen of nauwelijks nationaal-economische belangen in het oog hielden;²⁴² zij hanteerden het aanbestedingsstelsel. Bovendien waren de investeringen van de particuliere spoorwegmaatschappijen in hoge mate conjunctuurgevoelig. Deze maatschappijen vertoonden in goede tijden de neiging om orders voor een groot aantal locomotieven te plaatsen, maar bij geringe teruggang van de bedrijvigheid zagen zij al af van vervangingsinvesteringen. De aanschafspolitiek van de latere staatsspoorwegen maakte het mogelijk de behoefte drie jaren tevoren te bepalen, zodat de locomotiefproducenten hun investerings- en productieplannen daarop konden afstemmen.

Het stelsel van aanbestedingen vormde voor de Duitse producenten een stimulans tot onderlinge verdeling van de markt te geraken. Het Duitse locomotievenkartel was veel eerder een gevolg hiervan dan van de depressie na 1873. De verslechterende conjunctuur heeft de locomotiefproducenten echter niet onberoerd gelaten. In het voorjaar van 1877 is het Verband Deutscher Locomotiv Industrieller tot stand gekomen, dat in eerste instantie de tien Noordduitse locomotiefproducenten omvatte, enige tijd later ook de vier Zuidduitse.²⁴³ De overeenkomst was beperkt tot de uitschakeling van de binnenlandse concurrentie en bleek per saldo van korte duur; in 1885 en 1886 kon zij door tegenstand van enige belangrijke producenten niet worden vernieuwd.²⁴⁴ Meer succes had men in 1890, maar de effectiviteit van de overeenkomst werd geremd door belangrijke 'outsiders' en doordat opnieuw geen uitvoerkartel werd aangegaan.²⁴⁵ Ondanks deze defecten golden tegen het

einde van de eeuw het locomotieven- en het railskartel als de enige hoog ontwikkelde kartels.²⁴⁶ Dat al in een vroeg stadium discriminatie tussen binnen- en buitenlandse prijzen voorkwam, bleek uit het feit dat de Berliner Maschinen A.G., voorheen Schwartzkopff, in 1879 locomotieven aan de Warschau-Wenen spoorwegmaatschappij had geleverd tegen een prijs die D.M. 8.500 lager was dan die de Obersilesische maatschappij moest betalen bij een toenmalig prijsniveau van D.M. 30 tot 40.000 per locomotief.²⁴⁷

Al bleef Groot-Brittannië bij de monopolie-, kartel- en trustvorming op Duitsland tenachter, toch namen vele Britse industriële producenten een zeer sterke positie in op de binnenlandse markt. Dit was een gevolg van de omstandigheid dat de Britse vraag eigenaardigheden vertoonde, waaraan de industrie van andere landen, wanneer deze een sterk gestandaardiseerd product voortbracht, niet kon voldoen.²⁴⁸ Dit gold met name voor locomotieven. De speciale vereisten der Britse spoorwegmaatschappijen maakten standaardisatie van de productie onmogelijk en stonden daardoor de buitenlandse concurrentie in de weg. Protectionistische maatregelen konden dan ook worden afgewezen. In 1908 telde Groot-Brittannië 11 zelfstandige locomotiefproducenten en daarnaast een aantal fabrieken in handen van de spoorwegmaatschappijen. De North British Locomotive Company - in 1903 tot stand gekomen - nam daaronder een dominerende positie in.

Heeft de vroege concentratie in de Duitse locomotievenbouw invloed gehad op de afzet naar Nederland? Ondanks de afwezigheid van een uitvoerkartel kon de vermindering van de binnenlandse concurrentie aan de totaliteit van de Duitse locomotiefbouwers een gunstig uitgangspunt verschaffen bij hun operaties op buitenlandse markten. Blijkens staat 8 hadden de Britse locomotiefbouwers tijdens de jaren '70 een overheersende positie op de Nederlandse markt, al was de invloed van Duitse zijde met een marktaandeel van meer dan een kwart zeker niet verwaarloosbaar. Onder de Britse leveranciers was Beyer & Peacock ten behoeve van de Staatsspoorwegen (S.S.) de belangrijkste, onder de Duitse Borsig als leverancier van de Hollandsche Spoorwegmaatschappij (H.S.M.).

Staat 8: Aanschaffingen van nieuwe stoomlocomotieven door Nederlandse spoorwegmaatschappijen naar landen, 1870-1914

	1870-1879		1880-1889		1890-1899		1900-1909		1910-1914	
	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
Groot-Brittannië	153	73	150	46	172	92	143	40	48	22
Duitsland	58	27	149	45	3	2	42	12	96	43
Nederland	-	-	19	6	11	6	171	48	79	35
België	-	-	9	3	-	-	-	-	-	-
Totaal	211 ^x	100	327	100	186	100	356	100	223	100

^x Tijdens de jaren '70 namen de spoorwegmaatschappijen bovendien een tweetal tweedehandse exemplaren in gebruik.

Bron: Van Wijck Jurriaanse, Stoomlocomotieven, 5ff.

Tijdens de jaren '80 waren de aanschaffingen ruim anderhalf maal zo groot. Deze groei is voor het overgrote deel aan de Duitse producenten ten goede gekomen. Daardoor verminderde het Britse marktaandeel. Bovendien streefde Borsig Beyer & Peacock voorbij als de belangrijkste leverancier der Nederlandse spoorwegmaatschappijen.²⁴⁹ De markt werd gelijkelijk verdeeld tussen de Britten en de Duitsers, maar ook Carels uit Gent én locomotieven van Nederlandse makelij wisten zich een plaatsje te veroveren: Backer & Rueb uit Breda leverde er 17 en de centrale werkplaats te Haarlem een tweetal.

Het Duitse kartel kan men echter niet beschouwen als een beslissende factor in de opmars van de Duitse locomotieven; veeleer dient de aandacht uit te gaan naar de investeringspolitiek der spoorwegmaatschappijen. Nam tijdens de jaren '70 de S.S. ruim de helft der aanschaffingen voor haar rekening, orders voor locomotieven die zij alle plaatste bij Beyer & Peacock, een decennium later waren de aankopen van de H.S.M. groter. Zij deed haar bestellingen evenals tevoren in Duitsland. De aanschaffingen van de Staats-spoorwegen waren gedaald tot 39% van het totaal en die van H.S.M. gestegen van 23 tot 46%. De merkentrouw was evenwel afgenomen. Zo schafte de S.S. 15 locomotieven aan bij Hohenzollern te Düsseldorf en 9 bij Henschel te Cassel en kocht de H.S.M. - tot dan toe uitsluitend cliënt van Borsig -

eveneens machines bij Hohenzollern en daarnaast bij Carels te Gent, bij Merryweather in Greenwich en bij Backer & Rueb en liet zij een tweetal bouwen in de centrale werkplaats te Haarlem. Ter verklaring hiervan kan men naast een verhevigde concurrentie denken aan diffusie van de technische kennis in de locomotievenbouw. Dat ook politieke overwegingen een rol speelden is zeker niet denkbeeldig. Het kapitaal van de H.S.M. was overwegend in Duitse handen,²⁵⁰ hetgeen er wellicht toe heeft bijgedragen orders voor locomotieven in Duitsland te plaatsen.

Blijkens staat 8 kwamen de Duitse producenten tijdens de jaren '90 nauwelijks meer voor onder de locomotiefaanschaffingen der Nederlandse spoorwegmaatschappijen; de Britten beheersten vrijwel de hele markt. Het is veelbetekenend dat in 1890 het Deutscher Locomotiv Verband tot stand kwam. De binnenlandse markt werd daardoor voor de Duitse producenten aantrekkelijker. De H.S.M., traditioneel de belangrijkste koper van Duitse locomotieven, bekende zich tot het product van Sharp & Stewart te Glasgow.²⁵¹ Daarnaast was er de invloed van de reorganisatie der Nederlandse Spoorwegen (1890).²⁵² De opdeling van het net der Rijnspoorwegmaatschappij tussen de S.S. en de H.S.M. en het gedeeltelijke medegebruik van elkanders netten tussen de twee laatstgenoemde maatschappijen verhoogde de concurrentie, hetgeen onder andere blijkt uit de na 1890 belangrijk lagere dividenden in vergelijking met de twee voorafgaande decennia.²⁵³ Het is niet onmogelijk, dat de H.S.M. door de concurrentie gedwongen overging tot de aankoop van locomotieven in Engeland, waardoor de vroegere relatie tussen het in de onderneming aanwezige Duitse kapitaal en de op Duitsland gerichte aanschaffingspolitiek kwam te vervallen.

Na de eeuwwisseling hebben de Britten op de Nederlandse markt opnieuw terrein verloren. In eerste aanleg ontmoetten zij vooral concurrentie van Nederlandse zijde en wel van de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel te Amsterdam. Deze verwierf met meer dan eenderde van de markt een groter aandeel dan een van de buitenlandse leveranciers. Het herstel van het Duitse marktaandeel bleef tot 1909 beperkt tot 12%, is nadien echter zowel ten koste van het Britse als het Nederlandse product gegaan. Omgerekend voor de lengte van de periode steeg de Nederlandse vraag in de jaren daarna met een kwart, op basis waarvan het aandeel van de Nederlandsche Fabriek - later Werkspoor - constant bleef, maar de rol der centrale werkplaatsen was in de locomotievenbouw uitgespeeld.²⁵⁴ Daardoor verminderde het Nederlandse product in de totale aanschaffingen van 48 tot 35%.

De Duitse locomotievenbouw reikte in de jaren '70 waarschijnlijk nog niet tot de hoogte van het Britse product en dit gold afhankelijk van de aard der voortbrenging enige decennia later nog steeds. Dit zou men althans kunnen afleiden uit de overgang van de H.S.M. van Duitse op Britse locomotieven. De groei van het Duitse marktaandeel in de jaren '80 moet worden toegeschreven aan het feit, dat, ondanks een toeneming van de Nederlandse vraag naar locomotieven met ruim 50%, de H.S.M. haar aandeel in de aanschaffingen wist te verdubbelen. Van een echte verschuiving in de concurrentieverhoudingen kan men pas spreken in de jaren '90. Mogelijk was de band met de Duitse kapitaalverschaffers minder nauw geworden, oefende althans minder invloed uit op de aanschaffingspolitiek. Aldus was het laatste decennium der negentiende eeuw het eerste waarin de Nederlandse aanschaffingen in hoofdzaak door de internationale concurrentie werden bepaald. Het Britse marktaandeel is na de eeuwwisseling teruggelopen van ruim 90 tot 20%.

Niet op alle deelmarkten van de metaalnijverheid heeft zich een erosie van de Britse positie voorgedaan en waar dit wel het geval was, gebeurde het niet steeds op dezelfde wijze of in hetzelfde tempo. Zo kan men niet spreken van achteruitgang bij de invoer van 'wit ijzer, blik in bladen'; evenals in 1870 kwam in 1914 vrijwel de gehele invoer uit Groot-Brittannië (SIUD).

Dit land was al sinds het einde van de achttiende eeuw 's werelds belangrijkste blikproducent. Er bestond ook elders productie, maar deze was dan onvoldoende ter dekking van de binnenlandse behoefte. In deze situatie kwam in het grootste deel van de negentiende eeuw geen verandering. Ondanks een stijgende binnenlandse vraag vormde de Britse export de belangrijkste stimulans voor productie-uitbreiding.²⁵⁵ Omstreeks 1850 waren in Europa Frankrijk en Nederland de belangrijkste afnemers, maar uiteindelijk was de afzet naar de Verenigde Staten nog groter.

Na een inzinking rond 1870 nam de vraag zo snel toe, dat er geen effectieve concurrentie bestond. Deze expansie duurde tot 1891. Herhaaldelijk zijn pogingen gedaan om tijdelijke perioden van overproductie tegen te gaan door overeenkomst.²⁵⁶ Ondanks dat in 1891 de Amerikaanse markt door het McKinley tarief verloren ging en daar al spoedig een concurrerende industrie ontstond, wist de Britse blikindustrie tot de vlak voor de wereldoorlog haar monopoliepositie in de wereldhandel te behouden. Toen ontstonden de eerste aanwijzingen voor een buitenlandse concurrentie in overzeese markten.²⁵⁷

Het aantal Britse fabrikanten was echter te groot, hun omstandigheden waren te verschillend en hun belangen te tegengesteld om tot een effectieve samenwerking te komen.²⁵⁸ Hoewel 'wit ijzer, blik in bladen' tot de homogene producten behoorden waarin de achteruitgang van het Britse marktaandeel veelal het grootste was, kan men blik anderzijds opvatten als een specialiteit, waarin de Britse positie beter bestand bleek tegen de toenemende buitenlandse mededinging.

De opkomst van de spoorwegen - na Engeland eerst en vooral op het Europese vasteland - had het land tot een belangrijk exporteur van daarvoor bestemd materieel gemaakt. Maar de Britten hebben de Nederlandse markt voor ijzeren spoorstaven al in de jaren '70 verloren, terwijl zij later niet in staat bleken daarop een aandeel van enige betekenis te herwinnen. Terzake van de overgang op stalen rails hebben zij nimmer een rol gespeeld; deze markt was vanaf de aanvang in Duitse handen. Ondanks de Belgische concurrentie rond de eeuwwisseling en na 1910 wisten de Duitsers hun overheersende positie te behouden.

De snelle overgang van de vraag van ijzeren naar stalen rails heeft in de jaren '70 in alle productiecentra²⁵⁹ tot verstoring van het evenwicht geleid, maar deze was in Engeland het grootste. De Britse productie had een groter omvang dan die van de concurrentie en was recentelijk nog uitgebreid. De positie van de Britse railindustrie was bovendien uitzonderlijk wankel doordat een groot deel van de voortbrenging niet alleen bestemd was voor buitenlandse markten, maar in het bijzonder voor gebruik in landen met een eigen productie. Hoewel de vraag naar stalen rails snel toenam, bestond nog in het begin der jaren '70 een zeer actieve vraag naar het ijzeren product, hetgeen een stimulans vormde tot capaciteitsuitbreiding.²⁶⁰ De producenten verwachtten dat het bestaande prijsverschil tussen ijzeren en stalen rails van blijvende aard zou zijn én groot genoeg zou blijken om een grote markt in de nieuwe landen te verzekeren. IJzeren rails zouden gebruikt blijven worden voor nieuwe lijnen met een klein vervoersgewicht.

Bij de railsproductie als een tak van de zware ijzerindustrie heeft zich sneller en eerder dan in andere takken een ontwikkeling in de richting van het grootbedrijf voorgedaan, waardoor slechts weinig ondernemingen overbleven. Dit heeft de samenwerking in de belangrijkste railsproducerende landen begunstigd.²⁶¹ Bij de aanvang der jaren '80 bestonden in Groot-Brittannië een 18- tot 20-tal ondernemingen die zware spoorrails walsten. In Duitsland was al tijdens de 'Gründerkrise' een railsconventie tot stand

gekomen, die in de loop der tijd een opmerkelijke levensvatbaarheid ver-
toonde.²⁶² De Duitse producenten bouwden hiermee aan een voorsprong die be-
slissend zou blijken voor de concurrentie om de Nederlandse markt. Lang
heeft deze voorsprong overigens niet bestaan, want in 1883 is het tot een
internationaal railskartel (International Rail Makers Association) gekomen,
waarbij naast Duitse en Belgische ook Britse producenten waren aangeslo-
ten.²⁶³ Het bestaan hiervan is herhaaldelijk onderbroken geweest, maar des-
ondanks groeide het uit tot een blijvend instituut tot regulering van de
internationale railsmarkt. Spoedig na het sluiten van de overeenkomst zijn
Frankrijk, later ook de Verenigde Staten en Rusland toegetreden. In 1909
behoorde nog slechts één Britse onderneming tot de 'outsiders'.

De producenten der deelnemende landen wisten zich door de overeenkomst
verzekerd van de binnenlandse markt, althans met betrekking tot de concu-
rentie der andere deelnemende landen, terwijl een verdeling der exportge-
bieden plaats vond. Elk lid kon de hem toegewezen exportmarkt als onbetwist
gebied beschouwen. Daarmee opende zich de mogelijkheid van prijsdiscrimina-
tie, waarvan in werkelijkheid ook gebruik is gemaakt - met name van Duitse
zijde.²⁶⁴ Er heeft zich wellicht zelfs dumping voorgedaan tegen een prijs
lager dan de totale kosten.²⁶⁵ Zo is in de Duitse Rijksdag tijdens de be-
schouwingen rond de invoering van de tariefwet van 1879 gewag gemaakt van
het feit, dat de Stahlwerke Ruhrort de Nederlandsche Staatsspoorwegen rails
had aangeboden voor 100 mark, terwijl men van de Main-Wezerspoorwegmaat-
schappij 148 mark verlangde.²⁶⁶ Als uitvloeisel van het railskartel beschik-
ten ook de Britse producenten over een beschermde binnenlandse markt; dit,
ondanks de afwezigheid van een protectionistische overheidspolitiek en on-
danks dat de Britse productie qua prijs en kwaliteit niet boven de buiten-
landse concurrentie uitstak.²⁶⁷

Burn's analyse der binnen- en buitenlandse prijzen voor Duitse en Brit-
se rails leidde tot een drietal conclusies:

1. dat de Duitse railsproducenten op z'n minst vanaf de jaren '80 ge-
durende meer dan een kwart eeuw een politiek van prijsdiscriminatie
hebben gevolgd. Het verschil tussen de binnen- en buitenlandse prij-
zen was vóór 1896 aanzienlijk, nadien zeer veel minder;
2. dat de verminderde discriminatie na 1895 meer het gevolg was van een
daling van het prijspeil in Duitsland dan van een stijgende export-
prijs, en,
3. dat na het midden der jaren '90 de gemiddelde prijs van de Duitse

railsuitvoer iets meer steeg dan de binnenlandse prijs, maar dat de gemiddelde prijs der Britse exporten nog sterker toenam. Daardoor keerde de onderlinge prijsverhouding tussen de Britse en de Duitse railsuitvoer, die voordien vrijwel gelijk was geweest, zich om. De gemiddelde Britse prijs werd voortdurend - en vaak aanzienlijk - hoger dan de Duitse.

Aldus speelde in eerste instantie prijsdiscriminatie van Duitse zijde, later - bij een verminderde prijsdiscriminatie - de relatief hoge exportprijs van Britse rails een rol bij de Duitse verovering van de Nederlandse en van andere markten.²⁶⁸

Al lagen de meeste Britse stalen producten iets gunstiger op de Nederlandse markt dan rails, de Engelse producenten waren in het algemeen slecht tegen de internationale concurrentie opgewassen. Zo heerste op de Nederlandse markt voor stalen platen en staven lange tijd een wankel evenwicht tussen de buitenlandse aanvoer, dat tegen de eeuwwisseling plotseling werd verstoord door een vergrote import uit de Verenigde Staten. Deze was overigens niet van lange duur, maar toen het evenwicht zich herstelde, was het zwaartepunt zeer nadrukkelijk aan Duitse zijde komen te liggen. De snelle vergroting van de Nederlandse vraag kwam vrijwel geheel ten goede aan het Duitse product - in veel mindere mate ook aan het Belgische - bij een stagnerend verbruik van stalen platen uit Groot-Brittannië (SIUD). Bij de verklaring van deze en soortgelijke verschijnselen moet men op de eerste plaats denken aan de verticale concentratie in de Duitse staalindustrie,²⁶⁹ die leidde tot verlaging van productiekosten.

Met de levering van gaspijpen en buizen voor waterleidingen was het al niet beter gesteld. Hadden de Britten tijdens de jaren '70 de Nederlandse markt nog vrijwel volledig in handen, in het volgende decennium dienden eerst de Belgen, later ook de Duitsers zich als ernstige mededingers aan. Door de snelle uitbreiding van de vraag bleef de absolute omvang van de Britse aanvoer ondanks de toenemende concurrentie vrijwel onveranderd tot de jaren '90. Het Duitse en Belgische marktaandeel ontwikkelde zich vanaf het einde van het voorafgaande decennium langs gelijke lijnen, maar tegen het einde van de eeuw bleken de Belgen plotseling sterker. Daarna heeft de Nederlandse markt voor ijzeren buizen en pijpen zich echter als primair een Duits afzetgebied gemanifesteerd met België als een goede tweede en Engeland als een marginale component.

W.S.H. Gastrell, commercieel attaché van de Britse legatie, maakte in

1900 gewag van klachten omtrent de onzorgvuldigheid waarmee Britse pijpen van een beschermende laag werden voorzien. Bovendien waren er reclames over overschrijding van levertijden en over de geringe tegemoetkomendheid met betrekking tot de gewenste lengte en vorm van de pijp. Het zou een uitzondering geweest zijn dat Britse firma's zich bereid toonden tot de levering van afwijkende, i.c. niet-Britse, maten die nu juist in Nederland veel gevraagd werden.²⁷⁰

In een rapport over de Duitse concurrentie met Britse fabrikaten onderscheidde Robinson een viertal belemmeringen voor uitbreiding van de Britse handel met Nederland,²⁷¹ t.w.:

1. de grotere kredietfaciliteiten die Duitse producenten verleenden en het gebrek aan een respons van Britse zijde op klachten nadat betaling was ontvangen,
2. het Britse systeem van maten en gewichten,
3. het gebrek aan klassificatie in de Britse ijzer- en staalproducten, en,
4. de beschermende rechten in Duitsland die tot neerwaartse beïnvloeding der exportprijzen leidden.

Het moest echter mogelijk zijn met succes te concurreren in alle landen die geen differentiële rechten hebben, aldus Robinson. Daartoe behoorde ook Nederland.

Enige maanden later kwam hij op het vraagstuk van de klassificatie en standaardisatie terug.²⁷² Hij wees op de regelmatige vooruitgang die daarbij ook buiten de metaalnijverheid in Duitsland werd geboekt. Weliswaar waren ook enige Britse bedrijven tot standaardisatie, klassificatie en het metrieke stelsel overgegaan, maar zijns inziens vond in Duitsland een meer systematische aanpak plaats, waardoor dit land een toenemende voorsprong verwierf. Dit had al voordelen opgeleverd bij de levering van spoorwegbruggen en andere spoorwegmaterieel en had tot de algehele teloorgang van de Nederlandse markt voor Britse buizen en pijpen geleid, voorzover deze althans nieuwe projecten betrof.

Vijf jaar nadien, in 1902, kwam Robinson op het vraagstuk van de standaardisatie en klassificatie opnieuw terug²⁷³ en constateerde dat de voorsprong der Duitse en Belgische fabrikanten niet gemakkelijk kon worden ingehaald. Maar hij achtte de in vrijwel elke branche van de ijzerhandel bestaande syndicaten of trusts een veel ernstiger bedreiging. De depressie in

de Belgische en Duitse metaalnijverheid had de Britse concurrentie bijna onmogelijk gemaakt. Volgens Robinson scheen de A.E.G. te hebben besloten alle komende contracten voor elektrische machines te verwerven tegen prijzen die elke kans op concurrentie zouden uitsluiten. Gelet op de monopolistische tendenties in de Duitse elektrotechnische industrie²⁷⁴ was deze dreiging bepaald niet denkbeeldig.

De opvolger van Robinson, W.A. Churchill, constateerde in 1909, dat tijdens de laatste drie jaren geen grote contracten voor spoorrails, bruggen, elektrische machines, pantserplaten en geschut aan Britse fabrikanten waren gegund. Ter verklaring voerde hij aan dat het Britse informatiesysteem voor Nederlandse inschrijvingen inadequaat functioneerde²⁷⁵ en dat het met het oog op verbetering aanbeveling verdiende Britse agenten of vertegenwoordigers of een Nederlandse ingenieur aan te stellen. Een maand later merkte hij op: 'At the present time we have the worst system of commercial intelligence as regards engineering requirements in Holland'.²⁷⁶ Daarentegen deden Duitse fabrikanten grote moeite om de Nederlandse behoeften te peilen en beschikten deze over zo'n goede informatiebronnen, dat zij vaak op de hoogte waren van de aanbesteding van openbare werken voordat de inschrijving open stond. Dit was ook noodzakelijk, zo meende Churchill, want de tijd om calculaties te maken was in het algemeen kort. Uit de bijlage bij zijn brief, hoofdzakelijk samengesteld aan de hand van advertenties in technische en andere publicaties, kwam de uitgebreide handelsorganisatie van de Duitse metaalnijverheid in vergelijking met hun Britse concurrenten²⁷⁷ duidelijk naar voren.

De nota's over de achteruitgang van de Britse afzet van metaalproducten in Nederland en de wijze waarop die te vermeerderen zou zijn, bleven hun weg vinden naar het Foreign Office. Zo merkte G.W. Buchanan in 1909 op, dat er goede gronden waren om aan te nemen dat het moment gunstig was voor een poging het verloren terrein te herwinnen, want de Nederlandse autoriteiten zouden hun orders liever bij Britse dan bij Duitse ondernemingen plaatsen. Maar zijns inziens waren de Britse exporteurs er zo vast van overtuigd dat zij door hun Duitse rivalen zouden worden onderboden, dat zij het kennelijk niet de moeite waard achtten de concurrentie aan te gaan. Daarbij zagen zij volgens Buchanan over het hoofd, dat de Nederlandse instanties zich niet uitsluitend lieten leiden door lage prijzen maar ook door de kwaliteit van de materialen en door superieur vakmanschap.²⁷⁸

William S.H. Gastrell zag een aantal bezwaren verbonden aan de benoe-

ming van agenten van Nederlandse nationaliteit. Deze konden namelijk tevens werkzaam zijn voor andere buitenlandse firma's.²⁷⁹ Hij achtte hun bovendien niet steeds in staat voldoende snel over de vereiste informatie te beschikken. Het advies en de assistentie van een technisch deskundige zou de voorkeur moeten hebben. In het geval van de agenten van Duitse ondernemingen hadden deze meestal de Duitse nationaliteit.

'Holland would appear to be an ideal country in many ways for the extensive introduction of British made goods', zo stelde R.C. Michell, vice-consul te Rotterdam, 'taking into consideration the lowness of the customs tariff generally and the facilities and cheapness of transport by sea from the United Kingdom. in the case of German goods the transport by rail or water, as the case may be, cannot be so very much cheaper than the transport from the United Kingdom'.²⁸⁰ Hij meende dat de Britse machines ongetwijfeld de beste ter wereld waren met betrekking tot duurzaamheid, maar stelde tegelijkertijd dat men daaraan geen groot gewicht kon toekennen, want de technische vooruitgang maakte hetgeen vandaag 'up to date' was morgen 'out of date'.

Tot de kern van de problemen rond de Britse afzet van metaalproducten op de Nederlandse markt zijn de hier aangehaalde auteurs echter niet doorgedrongen. De Britten hebben de Nederlandse en deels ook de Europese markt voor de producten van de ijzerindustrie namelijk veroverd onder de omstandigheden die opgeld deden vóór 1870, d.i. bij afwezigheid van concurrentie van andere zijde. In deze situatie kwam een fundamentele wijziging, toen in andere landen deze bedrijfstak op de hoogte van de tijd geraakte ten aanzien van de omvang, de aard en de kwaliteit van de voortbrenging. Al spoedig werd het stadium bereikt waarin de Duitse productie de binnenlandse vraag overtrof, hetgeen tot uitvoer noopte.

Indien de Duitse producenten de wereldmarkt wilden bereiken, dan waren in eerste instantie de omringende landen de aangewezen weg voor afzetvergroting. Dat in dit expansieproces de Nederlandse markt voor de Britten verloren ging, hing ten nauwste samen met geografische omstandigheden die Nederland maakten tot de sluis waarlangs een groot deel van de Duitse afzet de wereldmarkt moest bereiken. Konden de Duitse producenten in de omringende landen beschikken over natuurlijke voordelen, de Nederlandse markt als een op het eerste gezicht neutrale markt tussen Groot-Brittannië, België en Duitsland was voor de Duitse exporteurs vrijwel een absolute voorwaarde bij de verovering van een aandeel in de wereldhandel. In het wereldomspannende

handelsnetwerk der Britten waren de Duitse en de Nederlandse markt niet zonder betekenis, maar toch van een lager rangorde dan voor de Duitsers: de Britten beschikten over alternatieven. Daarin lag op korte termijn de kracht, op lange termijn de zwakte van de Britse export. Rond 1870 was het voor de Britse metaalproducenten niet noodzakelijk om met hun Duitse rivalen te concurreren, enige decennia later wilden zij niet meer in de overtuiging te worden onderboden, nog later konden zij het niet meer.

Gerschenkron heeft gewezen op de door jonge industrialiserende naties ontwikkelde nieuwe instituties ten behoeve van de concurrentie met gevestigde industriële naties.²⁸¹ In Duitsland waren dit vooral kartels, syndicaten en trusts. In 1870 en ook nog daarna was Groot-Brittannië de in economisch opzicht machtigste mogendheid ter wereld. Daartoe hadden ook de economische instituties een bijdrage geleverd, maar deze waren geënt op de in het verleden gegolden hebbende omstandigheden. Zij werden geleidelijk inadequaet voor de toekomst. Van een algemeen-economische voorsprong, ook in het vlak der instituties, tendeerde de Britse positie naar een louter kwantitatieve voorsprong in de economische exploitatie der industriële hulpbronnen. De voorsprong in economische ontwikkeling was op zichzelf al remmend, zoals b.v. door de leeftijdsopbouw van de kapitaalgoederenvoorraad, maar in dit verband moet aan de economische instituties een groter betekenis worden toegekend; zij maakten de voorsprong tot handicap. Vormen de kapitaalgoederen een element binnen het economisch systeem en zullen deze daarom met het systeem evolueren, de instituties behoren tot het kader van de economische ontwikkeling en zullen daardoor eerder aan verstarring ten prooi vallen. De andere attitude van Duitse producenten ten aanzien van internationale concurrentie en de in Duitsland ontwikkelde nieuwe instituties hebben het tempo en de intensiteit van het Britse marktverlies verhoogd. De natuurlijke groei van andere producenten deed de Britse volkshuishouding naar vertraging tenderen. Maar een in eerste aanleg door buitenlandse factoren veroorzaakte verminderde groei kan op den duur in een door interne factoren veroorzaakte stagnatie overgaan. Deze fase heeft de Britse economie in de twintigste eeuw bereikt.

Verschillen in kwaliteit en prijs tussen producten van de Britse en Duitse ijzer- en staalindustrie en de daaruit resulterende verschuivingen in de leveranties hadden naast economische echter ook politieke en militair-strategische consequenties. Dit gold o.a. in het geval van de Nederlandse

marine die haar schepen in Nederland liet bouwen, maar de bewapening van Krupp in Duitsland betrok.²⁸² Kort voor de eerste wereldoorlog had het Nederlandse ministerie van marine de Britse marine-attaché te verstaan gegeven dat het Britse kanon inferieur was aan het product van Krupp. De laatste meende echter, dat de Nederlandse marine desondanks in een oorlogssituatie meer geneigd was tot de Engelse dan de Duitse kant, wat niet wegnam dat een gedeelte der officieren de voorkeur aan Duitsland gaf.²⁸³ De opkomst van deze pro-Duitse groep kon volgens hem worden toegeschreven aan de nauwe band die er in het vlak van scheepsbouw en wapenproductie bestond met Krupp, aan de snelle groei van de Duitse marine en de herhaalde beweringen over de relatieve getalszwakte van de Engelse vloot. Met het oog op de oefening van de manschappen was het onmogelijk van bewapening te veranderen en meerdere kanontypen op de Nederlandse vloot te hebben. Daarom zou men de bewapening van Krupp blijven betrekken, hetgeen impliceerde dat in oorlogstijd Duitsland de sleutel in handen zou hebben tot de Nederlandse defensie: een politieke hefboom van groot belang.

Op welke wijze is het in Nederland ingevoerde metaal gebruikt? De cijfers van De Jonge laten een stijging zien van de arbeidsbezetting in de machine-bouw in de jaren '90, in mindere mate ook daarna.²⁸⁴ Deze was beduidend groter dan de stijging van het invoersaldo van machines en werktuigen en ijzer en ijzerwerk. Toch kan men op grond hiervan niet zonder meer besluiten tot importsubstitutie, want het invoersaldo van onbewerkt metaal als percentage van het totaal der invoersaldi van onbewerkt metaal, metaalwaren en machines vertoonde gemiddeld per decennium een vrij regelmatige daling van bijna 100% in 1870-1879 en $\pm$ 83, 75 en 64% in de volgende decennia tot 61% in 1910-1914 (bijlagen 4 en 7). De Jonge wijst op de betekenis van reparatie- en onderhoudswerkzaamheden als een factor achter de groeiende arbeidsbezetting in de machinenijverheid. Dit noopt om te zien naar de ontwikkeling van enige onderdelen van de Nederlandse metaalnijverheid.

Het beeld is duidelijk ten aanzien van de scheepsbouw, waar na ernstige aanvangsmoeilijkheden bij de opbouw van een moderne scheepsbouwindustrie een proces van importsubstitutie inzette. Toch achtte de Stoomvaart Maatschappij Zeeland tot 1914 voldoende termen aanwezig om de benodigde schepen niet in Nederland te doen bouwen, maar bij John Elder & Co., later Fairfield Shipbuilding & Engineering Company, Ltd. te Glasgow,²⁸⁵ dezelfde scheepsbouwer waarbij de Stoomvaart Maatschappij Nederland in 1865 3 en in de jaren

'70 nog 9 schepen bestelde.²⁸⁶ De laatstgenoemde maatschappij besloot echter in 1895 een te bestellen schip aan een Nederlandse werf te gunnen, de Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen, en heeft nadien de meeste harer schepen in Nederland laten bouwen.²⁸⁷ De laatste Nederlandse opdrachten uit de periode voor de eerste wereldoorlog zijn bij Fairfield in 1909 voor de Stoomvaart Maatschappij Zeeland uitgevoerd.

Een ander voorbeeld is Van Nievelt, Goudriaan, die tussen 1905 en 1914 9 nieuwe schepen in gebruik nam, alle gebouwd op Nederlandse werven.²⁸⁸ De invloed van de overheid bleek soms onmisbaar bij het plaatsen van nieuwbouworders bij de Nederlandse werven; zelf waren de marine en het ministerie van koloniën van niet te onderschatten belang in de opbouwfase van de Nederlandse scheepsbouw én bij de handhaving van de continuïteit. Het doen bouwen van schepen in Nederland was voor particuliere reders tot in de jaren '70 vaak niet aantrekkelijk door de door overheidsopdrachten veroorzaakte lange levertijden.²⁸⁹ In tegenstelling tot andere particuliere maatschappijen die hun stoomschepen toen nog voornamelijk in Engeland bestelden, is in 1887 bij de eerste besprekingen rond de oprichting van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij gesteld, dat bij toekenning van de tot dan toe in Engelse handen zijnde vaart in de Indische archipel de Nederlandse industrie een aandeel zou krijgen in de bouw en het onderhoud der vloot.²⁹⁰ Het feit, dat deze vaart door de regering werd toegekend én een monopolie behelsde, zal hierop stellig van invloed zijn geweest.

Naast de genoemde factoren was er zoals steeds ook ruimte voor het toeval; dat zou men althans kunnen afleiden uit het geval van de scheepsbouwer Stephen uit Linthouse (Schotland),²⁹¹ waarvan de zaken met Europese scheepvaartmaatschappijen rond 1905 verminderd waren. Na felle concurrentie met andere scheepsbouwers slaagde men erin de bouwopdracht te verwerven voor de 'Hollandia' van de Koninklijke Hollandsche Lloyd, een succes dat werd toegeschreven aan een calculatiefout. Dit schip beviel kennelijk zo goed, dat deze scheepsbouwer in het volgende achttal jaren van dezelfde maatschappij nog drie opdrachten kreeg.

De Jonge besteedt bij zijn analyse van de Nederlandse scheepsbouw slechts summier aandacht aan de grond- en hulpstoffenvoorziening²⁹² en in het hoofdstuk over de metaalnijverheid gaat hij aan deze factor geheel voorbij. Wel merkt hij op, dat de lonen en materiaalkosten tussen omstreeks 1890 en 1910 vergeleken met het buitenland laag waren en refereert voor het laatste aan Bouman. Deze wijst erop dat de Duitse staalindustrie dumping

toepaste, waardoor in 1910 scheepsplaten in Rotterdam 20% goedkoper waren dan in Hamburg.²⁹³ De internationale grondstoffenmarkt heeft aldus een bijdrage geleverd aan de opkomst van de Nederlandse metaalnijverheid in ruime zin, waarbij men ook moet denken aan de invloed van de cyclisch-contraire aanvoeren uit Groot-Brittannië en Duitsland. Let men ook op het steenkolenverbruik dan waren de internationale concurrentieverhoudingen van brede invloed op de ontwikkeling van de Nederlandse nijverheid.

Afgezien van enkele uitzonderingen waarbij de keerpunten niet samenvielen, verliepen de Britse en de Duitse conjunctuur tussen 1870 en 1914 parallel.²⁹⁴ Het mechanisme met betrekking tot de grondstoffenvoorziening van de Nederlandse industrie, waaruit een relatief gunstige concurrentiepositie resulteerde, werkte als volgt. Tijdens een hausse in Europa, hier voornamelijk opgevat als Engeland en Duitsland, stegen de vraag naar en de prijzen van grondstoffen, vooral van steenkolen en ijzer.²⁹⁵ De Engelse producenten zagen hierin aanleiding meer aandacht te besteden aan de Europese markt en een groter deel van hun wereldomspannende handel daar af te zetten, onder andere in Nederland. Daartoe bestond de gelegenheid, doordat de Duitse producenten moeite hadden om aan de binnenlandse behoefte tegemoet te komen.²⁹⁶ De laatsten konden daar namelijk hoge prijzen realiseren door een stuk natuurlijke bescherming, door een stijgende vraag en, na 1879, door protectionistische maatregelen aangevuld met kartelvorming. De geografische verschuiving in de Britse grondstoffenhandel oefende in Nederland enigszins een neerwaartse druk uit op de prijzen, waardoor de industrie een relatief gunstige concurrentiepositie verwierf tegenover de invoer uit Duitsland. De concurrentie van de zijde der Engelsen bleef evenwel onverminderd voortduren.

In de laagconjunctuur nam de Duitse concurrentie op de grond- en hulpstoffenmarkt weer toe, waarbij men zich bediende van een superieure handelsorganisatie, eventueel van prijsdiscriminatie. De Britse afzet naar Nederland verminderde, want de Britten konden elders betere prijzen maken. Voorzover de Engelsen geen terreinverlies wensten te incasseren, leidde dit tot relatief lage prijzen (grafiek 6 en 17). Centraal stond de Duitse noodzaak tot vergroting van de buitenlandse afzet. Deze creëerde voor Nederland een relatief gunstige concurrentiepositie ten opzichte van zowel de Engelse als de Duitse industrie in een conjuncturele situatie, die met name zeer gevaarlijk was voor een industrie in opkomst zoals de Nederlandse. Bij een stagnerende afzet, een verhevigde internationale concurrentie, een productie op

relatief kleine schaal en met financiële reserves van beperkte omvang was de beschikbaarheid van goedkope grondstoffen voor de Nederlandse industrie van doorslaggevende betekenis in de strijd om het bestaan. De betrekkelijk gunstige ontwikkeling der investeringen in de jaren '80 bewijst, dat men er redelijk in slaagde het hoofd boven water te houden.

De typische geaardheid van de Duitse industrie als een gekartelliseerde grootindustrie, met name in de sectoren grondstoffen en halffabrikaten, heeft dit uiteindelijk mogelijk gemaakt. W.A. Churchill was zich van de betekenis van deze factor met name ten aanzien van de Nederlandse scheepsbouw in 1910 terdege bewust, waar hij stelde: 'Although Dutch shipbuilding firms do not possess the advantage of coal-fields and iron and steel works of their own yet they are in a position to compete successfully with the best firms elsewhere, in consequence of cheap labour, "dumped" German steel and low prices of coal owing to keen competition between English and German mines'.²⁹⁷ Aan de doorbreking van de Britse hegemonie in de kolen-, ijzer- en staalleveranties aan Nederland komt dan ook een niet te onderschatten betekenis toe in de industrialisatie vóór 1914. Tesaamen met de verbetering van de infrastructuur in de perifere Nederlandse gebieden was dit het belangrijkste nieuwe element ter verklaring van het zich toen manifesterende industrialisatie.

De fluctuaties op de grondstoffenmarkt verlenen aan de gedachte van een Nederlandse 'anti-conjunctuur', zoals door Ridder ontvouwd,²⁹⁸ een hernieuwde actualiteit, al wordt deze opvatting hier op een enigszins gewijzigde basis gesteld. De Nederlandse nijverheid zou volgens Ridder in de hoogconjunctuur niet hebben kunnen concurreren tegen de buitenlandse industrie, die met geavanceerde kapitaalintensieve technieken een verlaging van de kosten per eenheid realiseerde, terwijl de Nederlandse nijverheid door de aard van de productie geen invloed onderging die de stijging van de grondstoffenprijzen mitigeerde. De laagconjunctuur bracht de traditionele Nederlandse nijverheid in zoverre voordelen, dat een afzetvergroting tot stand kwam door de toenemende vaste kosten in het buitenland. De afwezigheid van een moderne industrie zou aldus Nederland tot voordeel gestrekt hebben, althans, zo meent Ridder, in de jaren 1848-1860.

Nusteling stelt echter dat voor de Nederlandse bedrijven, die normaal veel goederen tegen wereldmarktprijzen, maar ook wel daaronder, van Duitsland betrokken, bij oververhitting van de internationale economie de prijsstijgingen veel groter zijn geweest dan voor de Duitse afnemers.²⁹⁹ Het zal

duidelijk zijn, dat hij hierbij grondstoffen en halffabrikaten op het oog heeft. De relevante vraag is inderdaad die naar de internationale prijsverhouding, maar de mitigerende invloed is door Nusteling onvoldoende in ogenschouw genomen. Door de benodigde hoeveelheden afwisselend van Britse en Duitse producenten te betrekken en gebruik te maken van hun onderlinge concurrentie hebben de Nederlandse ondernemers bij een internationale vergelijking hun prijzen in gunstige zin weten te beïnvloeden, met name in de laagconjunctuur. Aldus waren in Nederland factoren werkzaam, die ondanks een groeiende modern-kapitalistische industrie het conjunctuurverloop ook na 1870 hebben afgezwakt, maar zeker niet geheel voorkomen. De Jonge ziet de doorwerking van de internationale conjunctuur in de Nederlandse volkshuishouding tot na de eeuwwisseling als gemitigeerd en vertraagd, maar hij wijt dit aan de omstandigheid dat nog slechts een begin was gemaakt met de modernisering,³⁰⁰ door hem opgevat als industrialisatie.

Maar naast het bovenstaande kan men ook denken aan de investeringspolitiek van de overheid door spoorwegaanleg, met name na de conjuncturele omslag van 1873. De onderontvangsten van de Nederlandse metaalnijverheid terzake van de spoorwegaanleg verliepen min of meer tegengesteld aan het conjunctuurgebeuren.³⁰¹

De betrekkelijk gelijkmatige ontwikkeling heeft sommige auteurs er toe gebracht pas na 1900 te spreken van een moderne Nederlandse conjunctuur, waarbij als verklaring wordt aangevoerd dat de industrie vóór 1900 afwezig, althans zeer ondergeschikt zou zijn. Zo stelt De Jonge, dat zelfs ten tijde van de crisis van 1890 de betekenis van de moderne sectoren van economische activiteit hier te lande blijkbaar nog beperkt was, 'want ook deze deed zich een jaar later gevoelen dan in het buitenland'.³⁰² Nog afgezien van het feit dat de conjunctuurmeting voor deze jaren met onzekerheden is omgeven, was de Nederlandse economie nauw met het buitenland verbonden, zodat het conjunctuurgebeuren een afgeleide vormde van hetgeen elders plaats vond. Op grond hiervan mag men aannemen, dat fluctuaties in de bedrijvigheid zich hier met vertraging deden gelden.

Toch wijst De Jonge er al op, dat de conjunctuur al in de jaren '70 wat meer vat kreeg op de metaalnijverheid.³⁰³ Het blijft echter een moeilijk te beantwoorden vraag, wanneer de industrie in het algemeen nog niet en wanneer zij wel een belangrijke rol speelde in het cyclisch verloop van het economisch gebeuren. Naast de algemeen aanvaarde prijzenconjunctuur blijkt uit de handelsstatistieken onomstotelijk de aanwezigheid van een

volumeconjunctuur. De snelle industrialisatie van landen als de Verenigde Staten en Duitsland leert, dat dit proces gepaard ging met een labiele conjuncturele ontwikkeling.³⁰⁴ De langzamer industrialisatie in Nederland, grotendeels afgeleid van ontwikkelingen elders, genereerde in tweeërlei opzicht een evenwichtige groei, t.w. zowel met betrekking tot de cyclische fluctuaties als met betrekking tot de bedrijfstakgewijze verdeling van de groei. Ook de afwezigheid van een kapitaalgoederensector, een bij uitstek conjunctuurgevoelige bedrijfstak,³⁰⁵ heeft lange tijd tot een stabiele ontwikkeling bijgedragen.

Na een periode in het tussengebied van vooral de Britse en de Duitse economie te hebben vertoefd, was het de economische integratie van Nederland met de Duitse economie die een conjuncturele lotsverbondenheid met de oosterburen bewerkstelligde. De voordelen van in het tussengebied te verkeren gingen toen verloren. Van een economische afhankelijkheid van Engeland, die een industriële opbloei hier te lande had geremd, kwam Nederland via een overgangperiode in een nieuwe afhankelijkheid te verkeren, ditmaal met een voor de economische groei en in het bijzonder voor de industrialisatie gunstiger uitwerking.

Elke economie heeft zijn eigen golven van hausse en baisse, zo stelt Nusteling, die zijns inziens niet alleen onderscheiden dienen te worden naar de lengte, maar ook naar de economische sectoren en naar landen.³⁰⁶ Dat daaruit voor Nederland vóór 1900 geen krachtige nationale conjunctuur voortvloeide, berustte naast het bovenstaande op de omstandigheid dat de afzonderlijke bedrijfstakken en sectoren geen nauwe binding met elkaar hadden. Voor grondstoffen was men afhankelijk van het buitenland, evenals lange tijd voor halffabrikaten, kapitaalgoederen en schepen. De financiële wereld stond tot omstreeks 1890 betrekkelijk los van de industrie en ontwikkelde pas nadien, en in eerste instantie aarzelend, nauwere banden. Ook de handel en scheepvaart kregen door de toenemende nadruk op de doorvoer hun stimulansen voornamelijk uit het buitenland.

Niet alleen kwamen de impulsen uit het buitenland, deze lekten ook goeddeels daarheen weg. De toenemende lotsverbondenheid tussen de Nederlandse industriële bedrijfstakken, een proces waarin de opkomst van een kapitaalgoederensector en de verdere uitbouw van de industrie in het algemeen een bijzondere plaats innamen, heeft uiteindelijk bijgedragen tot een nationale conjunctuur die aansloot bij de internationale. De periode waarin de conjunctuur zich beperkte tot afzonderlijke bedrijfstakken zonder onderlinge

samenhang en met deels tegengestelde fluctuaties die een zwakke nationale conjunctuur genereerden, was toen voorbij. Rond 1870 was al geen sprake meer van een contraire reactie van de Nederlandse op de internationale conjunctuur.³⁰⁷

Grafiek 22: Invoersaldi van onbewerkt metaal, metaalwaren en machines, 1872-1914 (in duizend ton)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlagen 4 t/m 6.

In het tijdvak van de zwakke cyclische beweging heeft vermoedelijk de economische groei hiervan een terugslag ondervonden, al bestaat omtrent deze relatie geen algehele duidelijkheid.³⁰⁸ Komen in een krachtige hausse

op grote schaal uitbreidingsinvesteringen tot stand die de productiecapaciteit en het aspiratieniveau van de volkshuishouding verhogen, het weglekken van de hausse-invloeden naar het buitenland en de vrijwel voortdurende aanwezigheid van belemmerende baisse-invloeden hebben het optimisme van de Nederlandse ondernemers, speciaal de industriëlen, waarschijnlijk geremd en daarmee ook de economische groei. Werd de Nederlandse economie als totaliteit na de eeuwwisseling in conjunctureel opzicht labiel, de stimulerende werking der hausses heeft waarschijnlijk de groei bevorderd. Ook de metaalnijverheid heeft hiervan een stimulans ondervonden.

Het behoeft na het voorafgaande geen nader betoog, dat de Britse metaalnijverheid in het tijdvak 1872-1914 ten aanzien van de afzet op de Nederlandse markt aan relatieve betekenis heeft ingeboet. Het aandeel van de Britse producten in de totale aanvoer in Nederland daalde onder invloed van de groeiende in- en doorvoer van andere zijde. De doorvoer alléén schiet als verklarende factor tekort, want de aanvoer uit Groot-Brittannië als percentage van het Nederlandse invoersaldo verminderde eveneens.

Neemt men het grondstofverbruik van de Nederlandse metaalindustrie als uitgangspunt in een vergelijking met de ontwikkeling van het invoersaldo van machines en metaalwaren, dan zou van imports substitutie geen sprake zijn geweest (grafiek 22). De laatstgenoemde twee saldi zijn namelijk sneller toegenomen dan het invoersaldo van onbewerkt metaal. Dit neemt niet weg, dat in bepaalde onderdelen van de metaalnijverheid zich wel degelijk invoervervanging heeft voorgedaan, zoals bij de aanschaf van stoomschepen en in de machinebouw. De aard van de metaalnijverheid is in de loop der tijd fundamenteel veranderd. De gegevens uitgedrukt in kilogrammen bieden in deze geen getrouw beeld van de werkelijkheid, want de modernisering in de metaalnijverheid had vooral betrekking op de aard, de kwaliteit en de techniek van de voortbrenging. Van relatief eenvoudige producten is de Nederlandse metaalnijverheid geëvolueerd tot een moderne, zij het in vergelijking met andere landen niet zeer omvangrijke, industrie.

5.5. CONCLUSIES

Grond- en hulpstoffen, halffabrikaten en kapitaalgoederen waren naast manufacturen de belangrijkste door Engeland naar Nederland geëxporteerde goederen. Een deel van deze aanvoer was voor doorvoer naar Duitsland bestemd.

Traden de ingevoerde manufactures in concurrentie met de in Nederland bestaande productie en gold dit in mindere mate ook voor garens, in 1870 droeg de overige Britse invoer in de eerste plaats het karakter van een voor de Nederlandse economie onontbeerlijke invoer van industriële 'input'. Dit laatste kan als een buitenlandse bijdrage tot de industrialisatie van de Nederlandse volkshuishouding worden opgevat. De marktverhoudingen waaronder deze invoer plaats vond, namelijk die van een zeer sterke Britse positie bij een zwakke concurrentie van andere zijde, maakten echter - ondanks lichte wijzigingen in deze situatie vanaf het midden van de eeuw - deze goederen relatief duur. In het algemeen kan men stellen, dat de na 1870 dominerende ontwikkeling naar nieuwe afzet- en concurrentieverhoudingen al vanaf 1850 hier sneller, daar aarzelder op gang was gekomen. De industriële productiemogelijkheden waren mede hierdoor in 1870 al enigszins beter dan twee decennia tevoren, maar van een werkelijke industriële opbloei was nog geen sprake.

Na 1870 vertoont zich het beeld van een betrekkelijk snelle afbraak van de Britse posities in het handelsverkeer met Nederland. Uiteenlopend per goed was deze achteruitgang in het algemeen relatief, soms echter ook absoluut. Uiteenlopend per goed bleek ook het tempo te zijn waarin de achteruitgang zich voltrok. Naast een aantal bijzondere oorzaken kan voor het Britse positieverlies op de Nederlandse markt één algemene oorzaak worden aangegeven, namelijk de opkomst van andere industriële producenten, waaronder in de eerste plaats de snelle expansie van Duitsland. Daardoor werd Engeland eigenlijk voor het eerst geconfronteerd met een hevige industriële concurrentie. Deze leidde tot een geografische herverdeling van markten op een internationale schaal, soms ook tot een product- of bedrijfstakgewijze specialisatie. Nederland kwam in dit proces meer en meer onder Duitse invloed te liggen ten detrimente van het Engelse marktaandeel in Nederland. Door de infrastructurele verbeteringen werd de aanvoer uit het Duitse achterland bevoordeeld boven die uit Groot-Brittannië.

De Britse achteruitgang moet worden onderscheiden naar de aard der goederen. Zij was het grootst voor de homogene producten van de zware industrie zoals steenkolen en, zij het later, onbewerkt metaal. Ook rails behoorden tot deze categorie. Voor garens, manufactures en machines bleek de achteruitgang minder, soms aanzienlijk minder, al verloor Engeland ook voor de twee laatstgenoemde categoriën haar leidende positie. Het zwaartepunt van de Duitse industrialisatie lag in de zware industrie, zodat bij de Neder-

landse invoer daar de Britse achteruitgang het grootste was.

De Britse afzet bleek zich met name in de laagconjunctuur slecht te kunnen handhaven tegenover de toenemende buitenlandse concurrentie. Maar ook hier moet worden onderscheiden naar de aard der goederen. Voor producten waarvoor de prijs in verhouding tot de kwaliteit minder belangrijk was (b.v. machines) vertoonde de aanvoer uit de onderscheiden landen een grote parallelliteit. Dit hing ook samen met het feit dat prijsdiscriminatie en kartelvorming in dit vlak moeilijker te realiseren waren. Dat per goed uiteenlopende factoren een rol speelden, moge ook blijken uit de Britse afzet van blik, dat weliswaar een homogeen goed was, maar dat zich door een vrijwel volledig natuurlijk monopolie in de internationale handel ook op de Nederlandse markt wist te handhaven.

Als secundaire factor achter het Britse positieverlies moet de moderniteit van de Duitse handelsorganisatie tegenover de traditionele aanpak der Britten vermeld worden. De aandacht der Britse industriëlen ging vóór 1870 vooral uit naar de technische aspecten van de productie onder een relatieve verwaarlozing van wetenschappelijke en commerciële factoren in het bedrijfsgebeuren. Dit was rationeel in een tijd dat de vraag overvloedig was en de gebruikte productietechniek de grote kracht van de Britse industrie vormde. Maar de geringe concurrentie- en marktoriëntering der Britten werd een bedreiging van de industriële hegemonie in een tijd waarin de concurrentie van andere landen sterk toenam. De effectieve manipulatie van de afzetmarkt door de Duitse mededingers heeft het Britse marktverlies versneld en geïntensiveerd. Deze manipulatie berustte op prijsdiscriminatie en kartelvorming aangevuld met en mede veroorzaakt door een protectionistisch stelsel. Met een nauwlettend oog voor de behoeften van de markt en met behulp van een efficiënte handelsorganisatie veroverden de Duitse exporteurs de Nederlandse markt én een deel der wereldmarkt.

Hoe onderging Nederland de verheviging van de internationale concurrentie en de verschuiving van het economisch zwaartepunt naar het Duitse achterland? Ten aanzien van het eerste kan worden opgemerkt dat dit een relatieve prijsdaling van de ingevoerde goederen bewerkstelligde. De aard van deze goederen als industriële 'input' vormde een stimulans tot uitbreiding van de gemechaniseerde productie, waardoor ook de industrie tot een pijler van de Nederlandse volkshuishouding kon uitgroeien. Het naar bedrijfstakken evenwichtige karakter van deze groei vond waarschijnlijk zijn grond in de relatieve prijsdaling van industriële 'input' ten opzichte van de factor

arbeid. Nader onderzoek is op dit punt gewenst. Van de voor Engelse en Duitse goederen uiteenlopende prijsfluctuaties is een afvlakkende werking uitgegaan op het conjunctuurverloop in de Nederlandse industrie.

Door de economische expansie van Duitsland kreeg de doorvoer een zwaarder accent, vooral in oost-westelijke richting. Nederland raakte aan alle kanten omringd door hoog-ontwikkelde industriestaten, wier onderlinge goederenuitwisseling deels via Nederland plaats vond en die het in hun eigen ontwikkeling meezogen.

6. DE NEDERLANDSE UITVOER: VOORNAMELIJK LEVENSMIDDELEN

6.1. INLEIDING

De Jonge heeft aandacht geschonken aan de betekenis van de Nederlandse uitvoer van de traditionele industriële bedrijfstakken der textiel- en metaalnijverheid¹ en rekent in het algemeen de expansie van de buitenlandse afzet tot de primaire factoren achter de industriële ontwikkeling.² Ook bij de analyse van enige andere bedrijfstakken besteedt hij aandacht aan de betrekkingen met het buitenland, zoals bij de suikerraffinaderij en beetwortelsuikerfabrikage - waarin de buitenlandse afzet een zeer grote rol speelde³ - en de tabaksnijverheid, waarvan de export weliswaar niet verwaarloosbaar, maar toch van kleiner betekenis was.⁴ Voor de metaalnijverheid was met name de Indische markt van belang.⁵ Bij de integrale behandeling van de buitenlandse vraag naar Nederlandse industrie-fabrikaten concludeert De Jonge, dat deze zich in elk geval relatief sterk heeft ontplooid.⁶

Toch blijkt de Nederlandse industriële export bij lange na niet door de genoemde bedrijfstakken te worden gedekt, want ook in de aardappelmeel-, papier-, sigaren-, chocolade- en conservennijverheid kwam het reeds vóór 1880 tot een pril begin van uitvoer, terwijl na 1890 - naast de genoemde bedrijfstakken - een belangrijke uitvoervergroting werd bereikt met betrekking tot glas en glaswerk, stocarton, vlees en zuivel in blik en andere verduurzaamde levensmiddelen. Hierin, zo stelt De Jonge, reflecteert zich de opkomst van een aantal kleinere industriën, waartoe in de periode na 1880 ook de flessen-, stocarton-, zuivel-, margarine- en biscuit- en beschuitfabrikage behoorden. Afzonderlijk noemt De Jonge nog de uitvoer van fijn aardewerk. Bestudering van de gegevens leert, dat bij de uitvoer de voedings- en genotmiddelen onbedreigd de eerste plaats innamen,⁷ een sector waarvan - wellicht door de sterk gedifferentieerdheid - alleen de suiker- en tabaksindustrie ruime aandacht hebben gekregen.

Het grote belang van de voedings- en genotmiddelenindustrie in de ontwikkeling en modernisering van de Nederlandse nijverheid blijkt duidelijk uit de door De Jonge verzamelde gegevens.⁸ In 1889 was het midden- en groot-

bedrijf (in procenten van de beroepsbevolking) er relatief sterk vertegenwoordigd, nam na de textielnijverheid de tweede plaats in, op korte afstand gevolgd door de metaalnijverheid en met een grote voorsprong op de overige bedrijfstakken. Twintig jaar later bleken de lichte consumptiegoederen deze plaats te hebben behouden, toen achter de metaalnijverheid en vóór de bouw- en textielnijverheid; de ontwikkeling van het midden- en grootbedrijf was in de voedings- en genotmiddelenindustrie vrijwel conform het Nederlandse gemiddelde verlopen. Bezieet men het grootbedrijf afzonderlijk dan blijkt in 1909 echter nog een duidelijke afstand te hebben bestaan ten opzichte van de metaal- en textielnijverheid. In dit jaar werkte een kwart van de nijverheidsbevolking in de textiel- en kledingindustrie, eveneens een kwart in de bouwnijverheid en in de fabrieken van bouwmaterialen, 16% in de voedings- en genotmiddelenindustrie en 15% in de metaalnijverheid.⁹

Bezieet men de voedings- en genotmiddelenindustrie vanuit dynamisch oogpunt dan vond tussen 1859 en 1889 meer dan een kwart van de toeneming der beroepsbevolking in het midden- en grootbedrijf emplooi in deze bedrijfstak, een ontwikkeling die alleen door de metaalnijverheid werd benaderd. Nadien is deze leidende rol overgenomen door de bouw en de metaal, al bleef de lichte consumptiegoederenindustrie een veilige derde plaats innemen. De toeneming van de totale nijverheidsbevolking kwam in 1889-1909 voor 22% voor rekening van de metaalnijverheid, voor 19% van de lichte consumptiegoederen- en voor 18% van de bouwnijverheid. Tijdens de jaren 1859-1889 hadden deze percentages respectievelijk 17, 22 en 29 bedragen.

Dat de beroepsbevolking geen definitief inzicht verschaft in de betekenis van een bedrijfstak, behoeft geen uitgebreid betoog. De onmiskenbare modernisering in de textielnijverheid heeft b.v. in de jaren 1859-1899 aanleiding gegeven tot een kleine vermindering van de beroepsbevolking. Pas de uitbreiding in de twee daaropvolgende decennia was voldoende om de arbeidsbesparing door mechanisering op te vangen en daarenboven 7% van de vermeerdering der totale nijverheidsbevolking werkgelegenheid te verschaffen.

Over de omzetten, de toegevoegde waarde en de kapitaalintensiteit is onvoldoende bekend om te dien aanzien conclusies te trekken. Het lijkt aannemelijk dat van de genoemde bedrijfstakken de textiel- en de metaalnijverheid met betrekking tot de kapitaalintensiteit bovenaan stonden op enige afstand gevolgd door de voedings- en genotmiddelenindustrie, die op haar beurt boven de bouwnijverheid uitstak. In internationaal perspectief lag de betekenis der genoemde bedrijfstakken eveneens verschillend: behoorde

de bouwnijverheid uit de aard der productie grotendeels tot de 'non-tradables', de metaal- en textielnijverheid leidden in de eerste plaats tot importsubstitutie, terwijl de lichte consumptiegoederen in hoge mate exportafhankelijk waren. Voorzover de Nederlandse industriële ontwikkeling op uitvoer geöriënteerd was, dient bij een bedrijfstakgewijze benadering de aandacht dan ook vooral naar de lichte consumptiegoederen uit te gaan.

De voedings- en genotmiddelen - agrarisch en/of ambachtelijk - vormden traditioneel een belangrijke sector, met name voor de export. Deze positie kon in het moderne industriële tijdperk behouden blijven, want vanaf het laatste kwart van de negentiende eeuw werd door de voortschrijdende technologische ontwikkeling in toenemende mate een industriële productie en/of een industriële veredeling mogelijk. Stelt men de bouwnijverheid als een 'non-tradable' sector terzijde, dan was bovendien het invoeraandeel van de uitvoer vermoedelijk relatief laag, wellicht zelfs het laagste van de eerdergenoemde bedrijfstakken. Gelet op de nauwe banden met de agrarische sector - zeer duidelijk aanwezig in onder andere de conserven-, suikerwerk- en zuivelfabrikage - behoorde de voedings- en genotmiddelensector tot de belangrijkste pijlers van de Nederlandse volkshuishouding, die evenwel in de bestaande literatuur niet die aandacht in een samenvattende analyse heeft gekregen overeenkomstig zijn gewicht.

Was de buitenlandse afzet van Nederlandse industriële producten in het algemeen van marginale betekenis, specifieke goederen en regio's vormden daarop een uitzondering. Dit gold met name voor textielproducten en metaalwaren naar Indië, suiker naar Engeland en vooral de uitvoer van voedings- en genotmiddelen in het algemeen. De laatste categorie heeft in feite het industriële gezicht van Nederland in het buitenland bepaald. Bij het belang van deze sector, ook in de betrekkingen met Engeland, valt al het overige vrijwel in het niet.

Goeddeels gebaseerd op de vraag van een groeiende en in welvaart toenemende bevolking in de omringende industriële landen verwerkte deze bedrijfstak in hoofdzaak Nederlandse grondstoffen, waaraan zij mede haar betekenis voor de volkshuishouding ontleende. De relatief langzame daling van het aandeel van de beroepsbevolking werkzaam in de agrarische sector, dat in 1909 nog 28% bedroeg (incl. visserij)¹⁰ tegenover 8% in 1911 in Groot-Brittannië,¹¹ is naast de relatief hoge productiviteit in de Nederlandse landbouw mede bepaald door de vraag van de voedings- en genotmiddelenindustrie. Dat in Nederland vóór 1914 geen echt industriegebied is ontstaan, hing

onder andere samen met de soms sterke regionale spreiding van de consumptie- en genotmiddelensector en, daarnaast en in verband daarmee, de industrie voor verpakkingsmaterialen, al mag in deze het belang van de Zaanstreek niet worden onderschat. Vertoont de zware industrie de neiging om onder invloed van geologische en geografische omstandigheden, van schaalvoordelen en integratieprocessen op één punt samen te trekken, de geografische spreiding van de agrarische productie heeft ertoe bijgedragen de daarop gebaseerde industrie een grote regionale spreiding te geven.

Dat de bevolkingsgroei op de belangrijkste afzetmarkten voor Nederlandse consumptiegoederen groot was, moge blijken uit de gegevens over Groot-Brittannië en Duitsland. De toeneming van de Britse bevolking bedroeg tussen 1871 en 1911 bijna 60%¹² evenals de Duitse bevolking in de periode 1875-1914.¹³ De bevolkingsgroei van een industriegebied als Lancashire lag in de relatief korte periode van 1867-1871 tot 1894-1898 in de orde van grootte van 50%; 'other things equal, demand for food would increase pro rata. But other things were not equal', zo merkt T.W. Fletcher op. 'Whatever form the Great Depression took, it was not a period of depression for the working classes, by comparison with whom the inhabitants of Lombard Street were insignificant as consumers of food.'¹⁴

De reële lonen zijn in Groot-Brittannië - evenals trouwens in Duitsland - tot de eeuwwisseling aanmerkelijk toegenomen. Het gemiddelde wekelijkse looninkomen steeg in Groot-Brittannië met 35% bij een daling van het prijs-prijspeil met 22%.¹⁵ Nadien zijn de reële lonen tot 1914 niet meer gestegen, wellicht zelfs enige procenten gedaald.¹⁶ Daarentegen is bij de Duitse reële lonen na de eeuwwisseling nog een bescheiden voortgang geboekt.¹⁷ De in het navolgende te behandelen heroriëntering van de afzet op de Duitse markt kan wellicht naast de sterke toeneming van de concurrentie op de Britse markt worden toegeschreven aan de relatief gunstige loonontwikkeling in Duitsland.

Nederland behoorde vanouds tot de belangrijkste leveranciers van consumptiegoederen aan Groot-Brittannië en stond met name voor zuivelproducten en tuinbouwgewassen lange tijd bovenaan. Engeland was op haar beurt de belangrijkste Nederlandse afzetmarkt. Tussen 1870 en 1914 hebben zich echter een tweetal fundamentele wijzigingen voltrokken, t.w.

1. de opkomst van nieuwe productiegebieden en afzetmarkten, waardoor de omvang van de Britse invoer uit Nederland voor een aantal producten relatief, soms ook absoluut verminderde,

2. een wijziging in de aard van de Nederlandse productie van een in hoofdzaak agrarische afzet van boter, kaas en vlees naar een industriële voortbrenging of veredeling van onder andere margarine, conserven en, eveneens, zuivelproducten.

Het grootste deel van de aanvoer uit de nieuwe overzeese productiegebieden (vooral granen) leidde niet tot concurrentie met de Nederlandse afzet op de Britse markt. Maar in de zuivel- en vleessector is de strijd hevig geweest. Transformeerde de industriële ontwikkeling de productiewijze, afgezien van kwaliteitsverschillen vormde de aard van de in Nederland voortgebrachte goederen een stabiliserend element, al heeft de technologische ontwikkeling b.v. in het geval van boter tot een gedeeltelijke substitutie door margarine geleid. Aldus was, zeker met betrekking tot de voedings- en genotmiddelensector, de Nederlandse industrialisatie historisch bepaald. Voorzover de agrarische productie een verdere industriële bewerking onderging is van de technologische ontwikkeling in de industrie een stimulans uitgegaan tot intensivering van de landbouw. Deze ontwikkeling ligt b.v. voor de hand in de relaties tussen de conservenindustrie en de tuin- en ooftbouw, want de verbetering der conserveringstechnieken leidde tot verruiming van de afzetmarkt.

Ging de industrialisatie in het buitenland veelal samen met een relatief snelle daling van het aandeel der agrarische sector in het nationaal product, waren aldus de agrarische en de industriële sector rivaliserende grootheden, de buitengewone geschiktheid van Nederland als agrarisch producent, de beschikbaarheid van ruime en nabije afzetmarkten en de technologische ontwikkeling in de lichte consumptiegoederensector hebben bijgedragen tot een langzame vermindering van het agrarisch karakter van de Nederlandse volkshuishouding.¹ De vraag of en waarom in Nederland een achterstand bestond in het vlak van de industrialisatie moet dan ook mede in dit licht worden beantwoord. Een verbreding en verdieping van de kennis omtrent intensiveringstechnieken onder de boerenstand was een gebiedende eis voor de Nederlandse landbouw. De discussie over de al of niet vermeende achterlijkheid op het platteland bij het begin der periode lijkt echter definitief beslist ten gunste van de kwaliteit van het ondernemerschap der Nederlandse boeren.¹⁸

J.H. van Stuijvenberg ziet de oriëntering op de buitenlandse markt en de intensieve en rationele productie als de belangrijkste kenmerken van de Nederlandse landbouw.¹⁹ De oriëntering op de buitenlandse markt had zowel betrekking op de grondstoffenvoorziening als op de afzet van eindproducten. Daardoor nam de landbouw in toenemende mate een verkeersindustriële karak-

ter aan. Deze tendentie resulteerde er in 1938 in, dat ruim 40% van de melk in de vorm van zuivelproducten het land verliet, de helft van het pluimvee werd uitgevoerd, 81% van de eieren, 90% van de bloembollen en 60% van de groenten en het fruit. Aanpassing aan de buitenlandse behoeften was al vanaf de jaren '70 van de negentiende eeuw een gebiedende eis en de stijgende welvaart leidde tot een toenemende differentiatie in de vraag. Dit resulteerde in een grotere verbouw van knol-, wortel- en handelsgewassen en in een overgang naar dierlijke producten, zoals zuivel, eieren en bacon.

Als voorwaarden voor het proces van intensivering en rationalisering kunnen worden aangemerkt een voldoende hoeveelheid arbeidskrachten - per eenheid oppervlakte verhouden de benodigde hoeveelheid arbeid in de tuinbouw, de akkerbouw en de veeteelt zich tot elkaar als 13:3:2 -, voldoende kapitaal en een hoog ontwikkelingspeil van de boeren. De intensivering en rationalisering hebben onder andere plaats gevonden door een sterk toenemend gebruik van kunstmest, door meer rationele arbeidsmethoden, door plantenveredeling en rationele fokkerij en door ziektebestrijding bij planten en dieren.

Gaat men uit van een lange-termijn evenwicht tussen de productiviteit in de agrarische en de industriële sector, dan kan de internationaal relatief hoge productiviteit van de Nederlandse landbouw tesamen met de intensivering en rationalisering in deze sector worden aangemerkt als een belemmerende factor voor een intensief en snel industrialisatieproces.²⁰ Daarnaast hebben het gebrek aan een adequate infrastructuur en de structuur van de wereldmarkt voor industriële grond- en hulpstoffen in de eerste helft van de negentiende eeuw Nederlands industrialisatie belemmerd. Daarentegen heeft in het laatste kwart van de eeuw tot 1914 de snelle productiviteitsstijging in de agrarische sector een industriële ontwikkeling weliswaar niet voorkomen, maar wel het tempo daarvan geremd. Pas na de tweede wereldoorlog, toen een duidelijk productiviteitsverschil tussen de modernste industrie en de agrarische sector optrad, is Nederland tot een industriestaat uitgegroeid, al hadden de inmiddels gewijzigde omstandigheden ertoe bijgedragen dat ook de tertiaire sector een niet onaanzienlijk aandeel in de beroepsbevolking opeiste.

6.2. BOTER EN MARGARINE

Al in de dagen van de Republiek en met name in de tweede helft van de achttiende eeuw had de handel in zuivelproducten in de als geheel in econo-

misch opzicht stagnerende natie een grote omvang bereikt. Volgens de schatting van een tijdgenoot werd minder dan 10% van de kaas in het binnenland geconsumeerd.²¹ De verkoop van boter vond daarentegen voornamelijk op de binnenlandse markt plaats, al leert de geschiedenis van het handelsbedrijf van Anthony van Hoboken, dat rond de wisseling van de achttiende naar de negentiende eeuw aan de binnen- én buitenlandse boterhandel - de laatste dreef hij vooral op Engeland - schatten verdiend konden worden.²² Van Hoboken had in deze handel een belangrijk aandeel, een bedrijf dat hij ook in de Franse tijd, toen in april 1895 een uitvoerverbod naar Groot-Brittannië was uitgevaardigd, wist voort te zetten.

De gevolgen van deze en andere verbodsbepalingen voor de Nederlandse zuivelproducenten zijn kennelijk meegevallen, want de prijzen voor boter en kaas bleven nog hoog.²³ Daartoe heeft met name de sluikhandel via enige Noordduitse steden bijgedragen. Deze kwam tot een einde toen na 1803 de Franse overheid zich in toenemende mate direct ging inlaten met de interne Nederlandse aangelegenheden.²⁴ In 1800 was nog 67.884 cwts. boter naar Londen uitgevoerd, hetgeen 23% van de totale Londense invoer uitmaakte.²⁵ Ierland ging met 63% veruit aan kop. Nederland nam met 87.902 cwts. en 84% vooral een voornaam plaats in bij de Londense kaasimport. Deze handel werd echter geleidelijk moeilijker en kwam tenslotte geheel tot stilstand, waardoor de prijzen aanzienlijk daalden.

Ten tijde van de Republiek der zeven provinciën omvatte de zuivelhandel naast binnenlandse productie de handel in ingevoerde hoeveelheden, deels voor binnenlands gebruik, deels ook voor het buitenland bestemd na al dan niet te zijn aangevuld of vermengd met het binnenlands product.²⁶ Dit was geheel in overeenstemming met het karakter van de toenmalige trafiek- en stapelhandel, waarbij men in het ene land kocht en eventueel na bewerking in het andere verkocht, al heeft uiteraard de omstandigheid van een binnenlandse productie ertoe bijgedragen de Republiek te doen uitgroeien tot het centrum van de internationale zuivelhandel. Een schaduwzijde was overigens het reeds in die jaren meermalen opgetreden misbruik van de gunstige reputatie van het Nederlands product. Van de ingevoerde partijen waren er ook uit Engeland en Schotland afkomstig,²⁷ gebieden die zelf lange tijd een overschot hadden, zodat zij als afzetmarkten voor de Republiek onbetekenend waren.²⁸

Het belang van de zuiveluitvoer was groot: een groot deel van de productie vond een weg naar het buitenland, waarbij zoals vermeld voor kaas

slechts een klein gedeelte voor binnenlandse consumptie beschikbaar bleef, voor boter toch nog een zeer aanzienlijk deel.²⁹ Wel bestond er een uitgebreide handel in vreemde boter, maar het binnenlands product diende vooral voor eigen gebruik.³⁰ Oorspronkelijk waren Amsterdam en Rotterdam naast de vangsten van de haringvisserij in hoofdzaak aangewezen op de handel in zuivel, waaruit zich later een bredere handelsstroom ontwikkelde.³¹ Het belang van de zuivelexport bleef gedurende de gehele zeventiende eeuw groot, al vond in de tweede helft waarschijnlijk enige teruggang plaats.³² In het daaropvolgende tijdvak onderging de uitvoer de gevolgen van de hevige veepestepidemiën, hetgeen niet kon verhinderen dat de Republiek in deze handel de eerste plaats bleef innemen. Frankrijk behield bij voortduring de positie als belangrijkste afnemer van de Nederlandse kaas.³³

Voorzover uitvoer naar Engeland plaatsvond, is die waarschijnlijk in de loop van de tweede helft van de zeventiende eeuw gestaakt onder invloed van de Engelse wetten die de invoer van vee en veeteeltproducten verboden.³⁴ Ongeveer een eeuw later kwam in deze politiek een kentering, waarbij weliswaar de invoer van Ierse boter en vleeswaren weer werd toegestaan, maar de invoer van boter en kaas uit andere landen bleef verboden in samenhang met de overvloedige binnenlandse productie.

Pas ten tijde van de industriële revolutie is hierin verandering gekomen. De boterprijs steeg in de jaren 1791-1815 tot meer dan het dubbele van de jaren 1730-1790 en het lag voor de hand, dat aan de toenemende behoefte - na Ierland - in de eerste plaats door Nederland werd voldaan. Men kan voor de jaren 1790-1794 spreken van een ware bloei van de uitvoerhandel op Engeland. Vooral de export van Friese boter is toen sterk toegenomen, waarbij de verscheping voor slechts een gedeelte direct vanuit Friesland plaats vond.³⁵ Harlingen werd pas enige tijd later een belangrijke uitvoerhaven en streefde nog vóór 1806 Amsterdam voorbij.

Met de in 1813 op de Fransen herwonnen onafhankelijkheid lagen aan de andere zijde van de Noordzee opnieuw kansen voor de Nederlandse zuivelexport. De totale boteruitvoer bedroeg in 1814 al 9 miljoen pond, één jaar later 10,3 miljoen; voor kaas was dit respectievelijk 31,9 en 25,9 miljoen pond.³⁶ Engeland was de voornaamste buitenlandse markt voor Nederlandse boter, bleef evenwel ook voor kaas van belang. De Nederlandse afhankelijkheid van de Engelse markt was echter in zoverre niet eenzijdig, dat Engeland rond 1830 driekwart van de ingevoerde boter uit Nederland importeerde.³⁷

Hoewel de gemiddelde boterprijs op de markt te Leeuwarden tussen 1850 en 1876 verdubbelde³⁸ - een uiting van de alom heersende inflatie, maar vooral ook van de stijgende vraag in verhouding tot het aanbod -, traden vanaf omstreeks het midden van de negentiende eeuw bij de afzet der Nederlandse zuivelproducten op de Engelse markt moeilijkheden aan het daglicht, hoofdzakelijk als gevolg van knoeierijen in de zuivelhandel en de snellere voortgang van de techniek der zuivelbereiding in het buitenland.³⁹ Toch ging ook in 1862 nog 93% van de uitgevoerde boter en meer dan de helft van de kaas naar Engeland.⁴⁰

Tijdens de twee decennia volgend op 1850 deed zich in Engeland een belangrijke uitbreiding van de veestapel voor, die alleen door het optreden van veeziekten en ongunstige weersomstandigheden tijdelijk werd onderbroken.⁴¹ Enige decennia tevoren had al een tendentie ingezet, waarbij de 'Shorthorn', voordien zowel om het vlees als om de melk gehouden, vrijwel uitsluitend als vleesproducent gebruikt ging worden. Onderging de Engelse landbouw als geheel in het vierde kwart van de eeuw een fundamentele verandering, ook de zuivelproductie was daaraan onderhevig. Het aandeel van de melk aangewend voor de bereiding van boter en kaas begon aanzienlijk te dalen, nl. van omstreeks 70% in de jaren '60 tot minder dan 25% in de jaren '30 van de twintigste eeuw. In samenhang hiermee breidden de melkleveranties aan de steden zich sterk uit. De Engelse kaasproductie verminderde tussen 1860 en 1910 met ongeveer tweederde, een daling die met name in de jaren '70 snel verliep en daarna geleidelijk een verminderende intensiteit te zien gaf. De veranderingen lieten ook de Engelse boterproductie niet onberoerd. Deze bleef overigens op kleine schaal voortgang vinden.

Aldus ontstond in Groot-Brittannië niet alleen door de toenemende consumptie per hoofd maar ook door het niet-aangaan van de concurrentie door de Britse boeren een snel toenemende behoefte aan geïmporteerde boter en kaas. Bij een stijgende vraag naar losse melk op een door natuurlijke omstandigheden beschermde binnenlandse markt en bij dalende transportkosten behoefden de boeren de concurrentie met de geïmporteerde zuivel niet aan te gaan. De verbeteringen in de zuivelproductie waren voor hun grotendeels irrelevant, omdat zij in meerderheid de kaas- en boterproductie hadden gestaakt ten gunste van de gemakkelijker en winstgevender melkhandel.⁴²

De sterk stijgende behoeften van een verstedelijkte bevolking en de liberale handelspolitiek hadden Groot-Brittannië in de tweede helft van de ne-

gentiende eeuw gemaakt tot wat P. Mathias noemt 'the dumping ground for cheap food and subsidized sugar from all over the world'.⁴³ De vraag had zich onder andere gericht op de Nederlandse zuivel- en suikerproductie. Omstreeks 1870 had niet alleen de Engelse industrialisatie, maar ook die in andere omringende landen een 'geeuwhonger' doen ontstaan naar de Nederlandse agrarische voortbrengselen, al gold toch in hoofdzaak het parool: 'Engeland koopt',⁴⁴ wel bij uitstek voor de uitvoer van veehouderijproducten, later ook voor het substituut van boter, margarine. Zo was de Britse behoef-

Grafiek 23: Nederlandse uitvoer van boter en margarine, 1870-1914
(in duizend ton)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlage 9.

te aan geïmporteerde boter tussen 1851-1855 en 1866-1870 verdrievoudigd,⁴⁵ hetgeen bij de beperkte mogelijkheden tot productie-uitbreiding kansen bood voor een grootscheepse Europese boterhandel⁴⁶ en soms ook aanleiding was tot bedrog op grote schaal.⁴⁷

Nemen wij de uitvoer uit het vrije verkeer (SIUD) als uitgangspunt der beschouwingen - de invoer tot verbruik was verwaarloosbaar -, dan was het Verenigd Koninkrijk met gemiddeld 87% ook in het tijdvak 1870-1879 de belangrijkste buitenlandse markt van Nederland. Daalde van 1870 op 1872 de totale boteruitvoer, evenals het gedeelte dat daarvan naar Engeland ging, voor de jaren daarna bleek een sterk stijgende tendentie te bestaan, die aanhield tot in de tweede helft der jaren '80. Dat achter deze gegevens - weergegeven in grafiek 23 - in werkelijkheid een krachtige toeneming van de Nederlandse boteruitvoer schuilging, is echter niet waarschijnlijk.

Van Tijn geeft weliswaar in overweging, dat de Engelse markt de Nederlandse boter opnam zonder al te kieskeurig te kunnen zijn ten aanzien van de kwaliteit en zuiverheid,⁴⁸ toch stegen klachten op over de kwaliteit van het Nederlandse product en over de achteruitgang van het marktaandeel door de concurrentie van andere landen. Deze ontwikkelingen gaven in het laatste kwart van de negentiende eeuw aanleiding te spreken van de 'boterkwestie' en de 'boteroorlog'.⁴⁹ De Nederlandse boterinvoer in Engeland nam volgens Britse opgave toe van 327.493 cwts. in 1860 tot 406.795 cwts. in 1870, maar desondanks daalde het aandeel in de Britse invoer van 39 tot iets meer dan 35%.⁵⁰

Men zou kunnen stellen, dat de Nederlandse boterhandel op de grenzen van zijn mogelijkheden stuitte. De knoeierijen bij de export bewijzen, dat men vóór 1870 geen middel ongebruikt liet om de omvang van deze winstgevende handel uit te breiden. Zijn deze knoeierijen in de boterhandel in Nederland opgevat als een Nederlands verschijnsel en als een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van deze handel, zij zijn kennelijk van een algemener aard geweest, hebben althans ook in Engeland bestaan.⁵¹ De achteruitgang blijkt in eerste aanleg dan ook veeleer relatief in plaats van absoluut te zijn geweest. De verontrusting over de kwaliteit van het Nederlandse product als factor in de achteruitgang van de Nederlandse boterhandel vóór 1870 was vermoedelijk een gevolg van de groeiende Britse importen uit andere landen.

Een vergelijkbare verontrusting heeft bestaan ten aanzien van de Ierse boter, die door het Franse product leek te worden verdrongen. Maar er be -

stond een groeiende markt 'that was capable of absorbing both the Irish and French imports as well as others.'⁵² Dit sluit echter geenszins uit, dat na 1870 door de toenemende uitvoermogelijkheden van andere landen de kwaliteit een belangrijker plaats is gaan innemen in de afzet en aldus een factor werd in de toen optredende absolute achteruitgang van de Nederlandse boteruitvoer. Dat de concurrentie toenam blijkt ook uit het eerdervermelde feit dat de Britse boeren zich meer op de melkleveranties aan de steden gingen toeleggen.⁵³ Maar hiernaast gold toch evenzeer, dat de Nederlandse productie naar redelijke maatstaven niet in staat mocht worden gebracht aan de groeiende vraag naar zuivelproducten volledig te kunnen voldoen.

Ofschoon door de opkomst van de margarine de achteruitgang van de Nederlandse boterexport statistisch gedurende een lange tijd is gemaskeerd - de margarine is in de Nederlandse en Britse handelsstatistiek respectievelijk tot 1891 en 1886 onder de categorie boter ingedeeld -, was die achteruitgang toch onmiskenbaar. Dit moge blijken uit de Britse opgave voor 1890 toen de Nederlandse invoer in Groot-Brittannië nog slechts 156.069 cwts. omvatte (38% van de omvang van 1870) en 7,5% van de totale Britse boterinvoer uitmaakte. Dat het Nederlandse aandeel in 1875, 1880 en 1885 respectievelijk 24, 35 en 45% beliep, moet voor een niet onbelangrijk deel worden toegeschreven aan de uitvoer van margarine, waarvan de productie toen in Nederland een hoge vlucht nam.⁵⁴ Volgens een schatting van Burnett werd in 1876 reeds meer dan 1 miljoen lb. margarine in Engeland ingevoerd,⁵⁵ vooral uit Nederland.

Op de Londense markt werden in 1886 voor Friese boter belangrijk lagere prijzen genoteerd dan voor andere buitenlandse en vooral Deense boter,⁵⁶ hetgeen als indicatie kan gelden voor de kwaliteit. Naast knoeierijen met de kwaliteit kan de Nederlandse achterstand met betrekking tot de techniek van de boterbereiding ten opzichte van het buitenland als oorzaak worden aangemerkt.⁵⁷

Deze traditionele verklaringsgronden gaan evenwel aan een aantal factoren voorbij. Daarvan mag de invloed niet worden onderschat. In de eerste plaats dateerden de eerste klachten over de Nederlandse boter al van vóór 1870, m.a.w. uit een tijd waarin de boteruitvoer naar Engeland nog belangrijk is toegenomen. Kennelijk was de relatie tussen de kwaliteit en de vraag naar boter niet zodanig, dat daaruit een vermindering van de Nederlandse afzet resulteerde. De internationale concurrentie was relatief ge-

ring bij hoge prijzen; men zou de Britse botermarkt kunnen aanduiden als een 'sellers' market'. Dat veranderde na 1870 toen in eerste instantie andere Europese producenten, vanaf het einde van de eeuw ook Nieuw-Zeeland, voldoende boter konden leveren die qua prijs en kwaliteit beter aansloot bij de behoeften van de Britse consumenten. Door de grote vraag in vergelijking met het aanbod had in de Nederlandse boterhandel een ongezonde situatie kunnen ontstaan, waarvan men pas na 1870 de wrange vruchten heeft geplukt en die nog later door doelbewuste maatregelen is geredresseerd. Marktfactoren hebben aldus een voornamelijk rol gespeeld; kennelijk kwam vóór 1870 een massale markt tot ontwikkeling zonder dat er een aanbod van voldoende omvang en kwaliteit tegenover stond.⁵⁸

Een tweede factor lag in de omstandigheid, dat kort na 1870 enige belangrijke Nederlandse boterhandelaren zich gingen toeleggen op de productie van margarine.⁵⁹ Wilson ziet de historische continuïteit van boter en margarine als waarschijnlijk het belangrijkste element in deze overgang.⁶⁰ De continuïteit lag in de grondstofvoorziening,⁶¹ de afzetkanalen⁶² en de afzetmarkten, want tijdens de jaren '70 ging het merendeel van de Nederlandse margarine naar Engeland en Duitsland. Voor Engeland was dit enige decennia later nog steeds het geval.

De individuele boterproducenten stonden vrijwel machteloos tegenover de handelaren, die als enigen over de kennis en organisatie beschikten om de Nederlandse boter naar het buitenland te zenden. In 1898 is aan deze situatie althans gedeeltelijk een einde gekomen door de oprichting van de Friesche Coöperatieve Zuivelexportvereniging.⁶³ Voor het echter zover was heeft het gebrek aan een eigen verkooporganisatie de Nederlandse boeren in een dubbel ongunstige positie geplaatst bij de opkomst van de margarine. Dat de margarine-productie in eigen land plaatsvond, heeft de knoerijen in de boterhandel nog vergroot.⁶⁴

Later dan de graanprijzen begonnen in de jaren '80 de prijzen van vlees, boter en kaas te dalen.⁶⁵ De binnenlandse boterproductie van Groot-Brittannië was altijd onregelmatig geweest en uitzonderlijk inelastisch.⁶⁶ Met de invasie van het goedkope Amerikaanse en Russische graan in Europa specialiseerde Denemarken zich op de export van dierlijke producten, concentreerde zich o.a. op de voortbrenging van zuivel en gebruikte de goedkope importen als voer. Er bestond in Groot-Brittannië een gunstige markt voor het Deense product en met behulp van coöperatieve organisaties en een systeem van agrarische scholing van de eerste rang veranderde Denemarken

in een boter-, bacon- en eierproducent. In 1906 verkocht het 98,7% van haar boteruitvoer aan de andere zijde van de Noordzee en ondanks een tendentie naar een grotere afzet naar andere landen, nam Groot-Brittannië in 1913 nog 93% van de Deense boteruitvoer voor haar rekening.

Wanneer men de ontwikkeling bekijkt van de kant van de Nederlandse handel in boter én margarine, dan mag blijkens grafiek 23 en bijlage 9 het tijdvak 1872-1887 bepaald gunstig heten, zowel ten aanzien van de totale volume-ontwikkeling als met betrekking tot de afzet op de Britse markt. Nog geheel afgezien van de industriële bereiding van zuivelproducten, waarmee in deze jaren een bescheiden begin is gemaakt,⁶⁷ weerspiegelde zich in de groei van de margarine-productie een modernisering van de economische structuur van Nederland in de richting van industrialisatie.

Het ontstaan en de ontwikkeling van de margarine-industrie was een uiting van de specifieke groei van de Nederlandse industrie in de richting van lichte consumptiegoederen voor de markten der omliggende industriële landen. De gezamenlijke uitvoer van margarine en boter nam toe van ruim 15 miljoen kg in 1872 tot 78 miljoen in 1887; die naar Groot-Brittannië van 13 tot 67 miljoen kg;⁶⁸ de handel mocht tevreden zijn! Het probleem van de boeren lag goeddeels in eigen land, waar zij de concurrentie moesten aangaan met de margarineproducenten om de toegang tot de internationale handel. Door de lagere prijs en de grotere markt voor margarine legden de groothandelaren daarvoor een groeiende belangstelling aan de dag.⁶⁹

Toch is volgens Hoffmann margarine tot 1900 eigenlijk geen concurrerend product van boter geweest; verkoop van margarine vond voornamelijk plaats aan personen met lagere inkomens die zich bijna geen boter konden veroorloven.⁷⁰ Daartegenover stelt Wilson, dat aan het einde der jaren '70 de gevaarlijkste mededinger van margarine de boter bleek te zijn, waarvan margarine uiteindelijk slechts een imitatie was. Bovendien kocht de Engelse afnemer liever boter, zodra het prijsverschil daalde tot twee stuiver per pond of minder. Sneller spreekt over de geringe hoedanigheid van de uit de omstreken van 's-Hertogenbosch - een van de belangrijkste exportregio's - naar Londen gezonden boter,⁷¹ hetgeen de substitutie van deze boter door margarine zal hebben bevorderd, al was ook de kwaliteit van de margarine niet al te best.⁷²

Zoals uit grafiek 24 blijkt, was de uitvoer van margarine in sterker mate aan fluctuaties onderhevig dan die van boter, althans in de periode 1895-1910.⁷³ De bredere geografische spreiding van de margarine-export

Grafiek 24: Conjunctuurgevoeligheid van de Nederlandse boter- en margarine-uitvoer, 1895-1910 (in procenten)

Berekend aan de hand der gegevens in de SIUD. Vgl. ook bijlage 9.

maakte compensatie tussen de verschillende markten mogelijk. In de relatieve afwijkingen van de trend voor boter als een luxe product laat zich gemakkelijk de algemene conjunctuur onderkennen, terwijl zich bij de verklaring van de uitvoerfluctuaties voor margarine complicaties voordoen. Ten eerste waren boter en margarine wel degelijk in zekere mate elkaars substituten, want in de genoemde 16 jaren bleken de afwijkingen van de trend in 10 gevallen een tegengesteld teken te hebben en in 6 jaren hetzelfde teken. Bo-

vendien bracht de margarine een wezenlijke verbetering in het consumptiepatroon van de grote massa, die met haar uitgaven echter nauw gebonden was aan de ontwikkeling van de reële lonen. Geringe verbeteringen en verslechteringen hadden met name tussen 1895 en 1900 en van 1905 tot 1910 relatief grote consequenties voor de Nederlandse margarine-uitvoer.

De situatie lag enigszins anders met betrekking tot de uitvoer voorzover deze op Groot-Brittannië betrekking had. Nederland was in de loop der tijd voor Engeland tot een marginale boterleverancier geworden, hetgeen bijdroeg tot de conjunctuurgevoeligheid van deze uitvoer. De absolute procentuele afwijking van de trend was voor de uitvoer naar Groot-Brittannië gemiddeld driemaal zo groot als voor de totale boteruitvoer.⁷⁴ Kennelijk oefenden de andere exportmarkten een stabiliserende werking uit op de totale Nederlandse boteruitvoer. Daarentegen was en bleef Engeland veruit de voornaamste markt voor de Nederlandse margarine, zodat de fluctuaties zich daar conform de totale margarine-uitvoer voordeden; of liever, de wijzigingen in de totale uitvoer voltrokken zich voornamelijk op grond van de veranderingen in de uitvoer naar Groot-Brittannië.

Het mag niet worden uitgesloten, dat de substitutie tussen boter van goede kwaliteit en margarine inderdaad onbeduidend was, maar de Nederlandse boter bevond zich relatief laag op de kwaliteitsschaal, hetgeen de substitueerbaarheid stellig heeft vergroot. Vermoedelijk hebben de Britse consumenten tijdens en ook na de jaren '70 onder invloed van de verhevigde concurrentie van de zijde van kwaliteitsboter én van margarine hun uitgaven - naar gelang hun bestedingsmogelijkheden - naar deze producten verlegd tot schade van de Nederlands-Engelse boterhandel.

Tenminste tien jaar lang werd de Nederlandse margarine naar Groot-Brittannië en Duitsland verkocht, voordat de fabrikanten vaste voet op de Nederlandse markt probeerden te krijgen.⁷⁵ Voor het jaar 1890 werd de binnenlandse consumptie nog op slechts 10% van de productie geschat.⁷⁶ Indien men de schattingen van de Nederlandse margarineproductie, weergegeven bij Hoffmann,⁷⁷ als uitgangspunt neemt, dan zou de Nederlandse boterexport tussen 1870 en 1880 nog zijn toegenomen van 21,7 miljoen kg tot minimaal 26,5 miljoen en in de jaren tot 1887 tot minstens 44,7 miljoen kg, steeds onder de vooronderstelling van de uitvoer van de totale margarine-productie.⁷⁸ Deze taxaties vallen zo hoog uit, dat zij als onwaarschijnlijk moeten worden verworpen. Dit geldt temeer, omdat op grond van deze gegevens de vermindering van de Nederlandse boteruitvoer geheel voor rekening van

de jaren 1888-1891 zou komen, want in het laatste jaar was deze slechts 13,2 miljoen kg (SIUD). De klachten over het verlies van de Britse markt dateerden van veel eerder. Zeker is in elk geval dat de Nederlandse boteruitvoer naar Engeland beduidend is achtergebleven bij de Deense, maar in Denemarken nam op haar beurt de productie van margarine niet zo'n hoge vlucht als in Nederland.⁷⁹

Na 1850 waren de Britse boter- en de later te behandelen kaasimport snel gegroeid, maar de koopkrachtige binnenlandse vraag had voorkomen dat de agrarische sector hiervan ernstige nadelen ondervond.⁸⁰ Door de Deense concurrentie, in mindere mate ook die van de Verenigde Staten, heeft de daling van het Nederlandse aandeel in de Britse boterimport van 35% in 1870 tot omstreeks 24% in 1875⁸¹ zich in de daaropvolgende jaren voortgezet, al zijn het tempo en de wisselingen daarin niet naspeurbaar. Voorzover de gegevens reiken vormde 1892 een dieptepunt op 12,1 miljoen kg, waarvan 8,6 miljoen naar Engeland ging (bijlage 9). Het mag echter niet worden uitgesloten dat in de jaren '80 een nog lager peil werd aangedaan. Het aandeel van de Britse markt in de Nederlandse boteruitvoer verminderde van omstreeks 90% aan het begin der jaren '70 tot 69% twee decennia later. De heroriëntering op andere markten was nog slechts in haar beginstadium en zou vlak voor de eerste wereldoorlog culminereren op een peil van nog slechts 21% voor Groot-Brittannië.

Na de eerste helft der jaren '90 heeft de Nederlandse boteruitvoer zich van de op de Britse markt geleden verliezen hersteld, al is de vroegere plaats niet herwonnen. Van een gemiddelde van 9 duizend ton voor 1891-1894 was een verbetering duidelijk herkenbaar op 11,3 duizend ton in 1895-1899 en 12,7 duizend ton in 1900-1904. Vanaf het hoogtepunt in 1902, dat overigens nog bijna 20% onder het gemiddelde van 1870-1874 bleef, heeft zich met uitzondering van een éénjarige piek in 1908 een vermindering van de naar Engeland gezonden hoeveelheid voorgedaan, die tot 1911 aanhield. Waren in 1870 Nederland met 35%, Frankrijk met 25, Duitsland met 14 en Denemarken met 11% de belangrijkste boterimporteurs in Engeland, in 1910 verdeelden Denemarken en Nieuw-Zeeland vrijwel gelijkelijk 80% van de Britse invoer, terwijl aan Rusland bijna 14% ten deel viel; de andere genoemde landen - waaronder Nederland - waren tot een onbetekenend aandeel teruggevallen.⁸²

De afzetvergroting van Nederlandse boter naar Groot-Brittannië tussen

1895 en 1902 maakte deel uit van de vergroting van de totale Nederlandse boteruitvoer, enige jaren eerder ingezet en vrijwel tot de eerste wereldoorlog aanhoudend. Zij hing nauw samen met het besef van de noodzaak tot hervorming van de boterproductie en boterhandel. Daarvan had de Friesche Maatschappij van Landbouw al in 1878 blijk gegeven, toen zij een studiecommissie afvaardigde naar Denemarken en Zweden om daar de stand der boterbereiding na te gaan.⁸³ Dit besef kreeg tijdens en na de in 1884 te Amsterdam gehouden internationale landbouwtentoonstelling een nationaal karakter, hetgeen twee jaren later uitmondde in de benoeming van een staatscommissie voor de landbouw.⁸⁴ Was in 1885 de Vereeniging tot bestrijding van knoeierijen in den boterhandel opgericht,⁸⁵ van directe overheidsbemoeienis legde de Boterwet (1889) getuigenis af, in 1904 aangevuld met het onder rijkstoezicht plaatsen van de bestaande controlestations en de invoering van het rijksbotermerk. Deze maatregelen hebben kennelijk succes gehad bij de verbetering van de naam van de Nederlandse boter; het uitvoeraandeel in de productie nam toe van omstreeks 40% in 1903 tot 60% in 1912.⁸⁶ In het eerstgenoemde jaar werd 56% van de boter fabrieksmatig bereid, in het latere driekwart.

Naast de overheidsbemoeiing noemt Sneller de eigen werkzaamheid der boeren en de algemene economische gesteldheid als oorzaken voor het krachtig herstel van de agrarische sector in Nederland sinds de jaren '90, waarbij hij aan de laatstgenoemde factor de grootste betekenis toekent.⁸⁷ Is dit in zijn algemeenheid juist, deze stelling lijkt toch niet op te gaan voor de Nederlandse boteruitvoer, speciaal die naar Engeland. Was de achteruitgang van de boterhandel met Engeland in de twee voorafgaande decennia niet, althans niet in hoofdzaak, aan de algemene economische situatie te wijten alwaar anderen grote vooruitgang boekten, de opleving sedert de jaren '90 kan dan ook niet aan het verbeterend economisch klimaat worden toegeschreven. De eerdergenoemde overheidsbemoeiing en de opkomst van de zuivelindustrie⁸⁸ met een betere kwaliteitscontrole en de aan de industrie - in tegenstelling tot de landbouw - meer geëigend zijnde directe beheersing der afzetkanalen heeft - naar het zich laat aanzien - een grotere invloed uitgeoefend.

Maar het tiende jaarverslag (1900) van de Nederlandse Kamer van Koophandel te Londen vermeldde nog: 'Verreweg het grootste gedeelte van de werkzaamheden der Kamer gedurende het afgelopen jaar betrof den afzet van Nederlandsche boter op de Engelsche markt. De bijzondere eigenschappen van

een groot gedeelte der Nederlandse boter gedurende bepaalde tijden van het jaar en de bestaande knoeierijen zijn oorzaak van een voortdurend aangroeiend wantrouwen tegen dit product; een wantrouwen, dat vrijwel de ondergang van den Nederlandschen boterhandel op Engeland dreigt te worden.'⁸⁹ Twee jaar later stelde de Kamer het dilemma van de Nederlandse regering aan de orde, toen zij constateerde dat de wettelijke bepalingen in Nederland tot dan toe onvoldoende schenen om aan de kwade praktijken een einde te maken, want de wetgever heeft ook de belangen van de Nederlandse margarine-industrie in het oog te houden.⁹⁰ Kennelijk verwachtte zij in deze veel van het particuliere initiatief, want, zo ging zij verder, de 'contrôle van de belanghebbende producenten zelve moet den wetgever steunen' en 'in de oneerlijke mededinging ligt, in verband met de groote toeneming van de wereldconcurrentie, het grootste gevaar; en de strijd tegen oneerlijkheid in het eigen land kan slechts goeden uitslag hebben wanneer daartoe alle producenten samenwerken.'

Ondanks een sprongsgewijze vergroting van de uitvoer naar Engeland in 1896 (+ 51%) en een langzamer toeneming tussen 1899 en 1902 (+ 19%) is de opleving in de totale Nederlandse boteruitvoer toch niet primair gedragen door de Engelse markt; daarvoor waren de jaren van stagnatie te talrijk (1892-1895 en 1896-1899), evenals de daling na 1902 daarvoor te scherp was. Tot 1895 vloeide de opleving in de eerste plaats voort uit de groeiende afzet naar België, tegen het einde van de jaren '90 en daarna vooral naar Duitsland.⁹¹ Kan men aldus in het bijzonder na de jaren '80 spreken van een groeiende verscheidenheid van afzetgebieden, vanaf 1904 kwam de nadruk op Duitsland te liggen. Dit land nam in 1910-1914 gemiddeld bijna de helft van de Nederlandse boteruitvoer voor haar rekening tegenover Engeland 21%.

Daar staat tegenover, dat de gerichtheid van de Nederlandse margarine-uitvoer op de Engelse markt is blijven bestaan en die was na 1887, toen de uitvoer naar Duitsland door een invoerrecht werd getroffen,⁹² groter dan tevoren. In elk geval is volgens de SIUD het Britse aandeel in de Nederlandse margarine-uitvoer van 79% in 1891 tot 97% in 1897 opgelopen. Gingen de Nederlandse fabrikanten na de invoering van het tarief over tot oprichting van fabrieken in Duitsland, - Jurgens opende in 1888 een bedrijf in Goch en Van den Bergh in Kleef⁹³ - vestiging van Nederlandse productieondernemingen in Engeland heeft zich door de aldaar gehandhaafde vrijhandelspolitiek vóór 1918 niet voorgedaan.⁹⁴ De behoeften van Duitsland werden in 1914 vrijwel geheel door binnenlandse productie gedekt; daarente-

gen voerden de Britten nog ongeveer de helft van de benodigde margarine uit Nederland in.⁹⁵

De jaren na 1890 hebben geen grote expansie van de Nederlandse margarine-uitvoer meer gebracht. Van 1892 tot 1896 deed zich een daling voor met 36%, die voor ruim de helft voortvloeide uit een verminderde afzet op de Engelse markt, verder in hoofdzaak door een scherpe daling van de afzet naar België.⁹⁶ Daar belastte het tarief van 1896 ook de geïmporteerde margarine, hetgeen zowel Jurgens als Van den Bergh deed besluiten tot productie achter de tariefmuur.⁹⁷ Van de genoemde teruggang heeft de uitvoer naar Engeland zich slechts langzaam en bovendien vóór 1910 niet volledig hersteld. Een der oorzaken was gelegen in de opkomst van een Engelse margarine-industrie, met name onder invloed van de Deen Otto Monsted.⁹⁸

Hoffmann wijst op de factoren van invloed op de keuze van een vestigingsplaats, zoals daar zijn de aanwezigheid van arbeidskrachten, grondstoffen en afzetmogelijkheden.⁹⁹ Stond tot omstreeks 1900 de inheemse landbouw als leverancier van de grondstoffen rundvet en melk op de voorgrond, de heroriëntering op tropische en subtropische oliehoudende zaden en vruchten maakte de ligging aan havens of rivieren belangrijker. Tegelijkertijd wendde men zich bij de keuze van de vestigingsplaats in toenemende mate tot de afzetmarkt. Deze ontwikkeling heeft de groei van de Nederlandse margarine-uitvoer naar Engeland belemmerd.

Men kan er niet aan voorbij: zeker sinds de jaren '90 waren boter en margarine in bepaalde mate elkaars substituten, want het verloop van de uitvoercurven van beide producten naar Engeland vertoonde in de meerderheid der jaren tot 1914 een contrair-cyclische tendentie.¹⁰⁰ Nadrukkelijk zij hier herhaald, dat dit opgeld deed voor de uitvoer naar Engeland, want de totale Nederlandse boteruitvoer verliep in harmonie met de internationale conjunctuur - hetgeen voor een luxe-product verwacht mocht worden -, terwijl een contraire beweging van de totale margarine-uitvoer met de internationale conjunctuur zich althans niet duidelijk manifesteerde; het verloop van de totale margarine-uitvoer was te grillig om - behoudens de jaren rond 1907 - eenduidige uitspraken te doen.

Rond 1870 bestond er nog geen wereldmarkt voor boter, al was deze wel in ontwikkeling. De wereld was verdeeld in een aantal productiegebieden en markten van regionale betekenis, die onderling nauwelijks met elkaar in verbinding stonden. Een op wereldschaal geïntegreerd vraag- en aanbodpatroon, met een daarbij behorende nauwe samenhang van prijzen, was niet voorhan-

den.¹⁰¹ Daardoor kwamen verstoringen in de vraag-aanbodverhouding in de prijzen tot uitdrukking in steile veranderingen.

H.J. Frietema¹⁰² heeft de prijsontwikkeling van Nederlandse boter op de Londense markt geplaatst tegenover het algemeen prijspeil. Daaruit komt naar voren, dat vóór 1876-1880 de boterprijs relatief is toegenomen (grafiek 25) ondanks de klachten over de kwaliteit. De omvang van de Nederlandse uitvoer is tot omstreeks 1880 vermeerderd, hetgeen in combinatie met de klachten over de kwaliteit een verdere aanwijzing vormt voor een situatie van relatieve schaarste als een belangrijke factor - naast de kostenontwikkeling - in de uiteindelijke prijs.

Grafiek 25: Index van de exportprijs van Nederlandse boter (a), van het Britse algemeen prijspeil (b) en van hun onderlinge verhouding (c), 1841/45-1913 (1913 = 100)

Bron: Frietema, Productie en prijsvorming, 171.

Ofschoon de uitbreiding van de veehouderij voor melkproductie al van voor de jaren '70 dateerde en zich daarna voortzette,¹⁰³ was de uitbreiding van de Britse productie onvoldoende om aan de groeiende vraag te voldoen. Bovendien verminderde de kaas- en boterbereiding ten gunste van de melkleveranties aan de steden, die voor een omvangrijk deel via de spoorwegen werden verzorgd.¹⁰⁴ De groei van de stedelijke markten met hun hogere prijzen vormde een belangrijke factor in de achteruitgang van de kaas- en botermakerij. 'Why make butter and cheese when the milk required was worth nearly twice as much fresh as manufactured?' zo stelt P.J. Perry.

Toen de uitzonderlijke boterschaarste verdween door een uitbreiding van het aanbod uit andere landen - de boterprijzen gingen toen vrijwel parallel verlopen met het algemeen prijspeil -, ging de Britse markt voor Nederland verloren. Handelaren en boeren werden afgestraft voor het oprekken van het aanbod ten koste van de kwaliteit. Een sterke marktpositie was verloren gegaan. Uitgaande van de hypothese, dat de Deense productieomstandigheden niet wezenlijk verschilden - althans niet behoefden te verschillen - van de Nederlandse kan de omstandigheid, dat Denemarken vanaf de jaren '90 40% van de Britse boterinvoer dekte,¹⁰⁵ worden gezien als een aanwijzing, dat - naast de veranderde aanbodverhoudingen - de kwaliteit van het Nederlandse product van wezenlijke invloed is geweest op de achteruitgang.

Deze kwaliteit is vanaf de jaren '90 geleidelijk verbeterd, maar de Britse markt is daarmee niet teruggewonnen. Het devies 'Duitsland koopt!' was het 'Engeland koopt!' opgevolgd. In 1914 had de uitvoer naar Duitsland de dubbele omvang van die naar Groot-Brittannië en was bovendien even groot als die naar Groot-Brittannië in 1870.

6.3. KAAS

Het is tekenend voor de aard van de uitvoer naar Engeland, dat de Nederlandse K.v.K. te Londen zich sinds haar oprichting in 1891 in hoofdzaak heeft beziggehouden met de problemen rond de Nederlandse export van agrarische producten, vooral boter en kaas, en in het geheel geen aandacht besteedde aan industriële voortbrengselen.¹⁰⁶ Dit was een gevolg van zowel het relatieve belang van deze producten in de Nederlandse uitvoer als van hun andere aard en handelsorganisatie.

De kaasuitvoer naar Engeland volgde een soortgelijke ontwikkeling als de uitvoer van boter. Ook hiervoor was het Engelse aandeel tijdens de jaren '60 slechts weinig gedaald.¹⁰⁷ Toch verzwakte de marktpositie van de Nederlandse kaas toen enorm - veel sterker dan voor boter -, ¹⁰⁸ hetgeen een gevolg was van de sterk stijgende invoervraag in Engeland (+ 79%), waaraan de Nederlandse kaasproductie kennelijk onvoldoende tegemoet kon komen. Zowel voor boter als voor kaas steeg de Nederlandse uitvoer (resp. + 24 en + 14%), maar deze hield geen gelijke tred met de groeiende Britse invoerbehoefte.

De klachten over de kwaliteit van de Nederlandse boter krijgen enig-

zins perspectief, indien men bedenkt dat in de jaren '60 - vooral de eerste helft daarvan - de concurrentie vooral van de zijde van Frankrijk kwam, dat haar invoeraandeel in Engeland vergrootte van 11,8 tot 25,0%, nadat dit in 1865 al 32,6% had bedragen. Voor kaas bestond er in zoverre een verschil, dat de concurrentie van de zijde der Verenigde Staten kwam. Daar vond de productie onder andere omstandigheden plaats. Aan de grote toename van de Engelse vraag konden de Nederlandse producenten niet voldoen, zodat aanvoer van andere zijde noodzakelijk was. De groeiende binnenlandse vraag in Amerika heeft de aanvoer uit dit land in de loop der tijd weer doen verminderen, totdat deze in 1910 vrijwel had opgehouden.¹⁰⁹ Na afloop van het reciprociteitsverdrag met de Verenigde Staten (1866) legde ook Canada belangstelling voor de Britse markt aan de dag en dit land heeft geleidelijk de positie van zijn zuiderburen in de Britse kaasimport overgenomen. In 1904 was Canada de leverancier van 72% van de Britse import.¹¹⁰

Hebben wij het over de achteruitgang van de Nederlands-Engelse kaashandel, dan dienen wij in eerste instantie te spreken over de jaren 1870-1883, toen de uitvoer met de helft afnam (van 18,6 duizend ton tot 9,2 duizend ton) (grafiek 26 en bijlage 10) en het aandeel van Groot-Brittannië in de Nederlandse kaasuitvoer daalde van 64 tot 39%; het aandeel in de Britse invoer verminderde van 41 tot 16%.¹¹¹

Was de mededinging vooral van Westeuropese zijde gekomen, de klachten over de hoedanigheid van de Nederlandse kaas zou men zeer ernstig hebben moeten nemen. Maar in de jaren '70 steeg de Britse importbehoefte aan kaas opnieuw met meer dan 70%; hoe zou Nederland onder die omstandigheden haar invoeraandeel hebben kunnen handhaven? Weliswaar liep de absolute omvang van de Nederlandse kaasimport in Engeland terug, maar andere Europese landen, zoals Denemarken en Frankrijk, speelden in deze helemaal geen rol. Dit rechtvaardigt te spreken, niet zozeer van een kwaliteitsvraagstuk, zoals bij boter waarvoor het Deense invoeraandeel in Engeland steeg van 10,9% in 1870 tot 40,7% in 1890,¹¹² maar van een concurrentievraagstuk voortvloeiend uit de ontwikkeling van nieuwe agrarische productiegebieden. Dit neemt niet weg, dat ook de kwaliteit van de Nederlandse kaas in de achteruitgang van de afzet naar Engeland een rol kan hebben gespeeld, zij het een secundaire.

Interessant was ook de eerste helft der jaren '80, toen zich sprongwijze veranderingen voordeden in de internationale concurrentie om de Britse kaasimport. De uitvoer vanuit Nederland steeg plotseling van ruim

Grafiek 26: Nederlandse uitvoer van kaas, 1870-1914 (in duizend ton)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlage 10.

9 duizend ton in 1883 tot 17,5 duizend ton twee jaar later. Het Amerikaanse invoeraandeel daalde van 66% aan het begin tot 46% aan het einde van de eerste helft der jaren '80; tegelijkertijd nam het Canadese part toe van 16 tot 33%.¹¹³ Er manifesteerde zich voor het eerst een contractie van het Amerikaanse invoeraandeel. Dit proces zette zich voort tot na de eeuwwisseling en zou leiden tot een vrijwel gehele verdringing van het Amerikaanse product. Dit heeft echter niet tot grotere afzet voor Nederland geleid, want de Amerikaanse plaats is tot omstreeks 1905 ingenomen door import uit Canada. Nadien heeft deze op zijn beurt plaats moeten inruimen voor invoer uit Nieuw-Zeeland. Uiteindelijk heeft de vergroting van de Nederlandse kaasuitvoer naar België en Frankrijk tot in de eerste helft der jaren '80 enige, maar overigens onvoldoende compensatie geboden voor de verminderende betekenis van de Engelse markt.

Na het herstel in de eerste helft der jaren '80 is de Nederlandse kaasuitvoer naar Engeland opnieuw gedaald. Daarvoor werden in die tijd een viertal fundamentele oorzaken aangegeven, t.w. de zware concurrentie van Canada als gevolg van de lagere productiekosten in dit land; de inferieure kwaliteit van het Nederlandse product; de Britse voorkeur voor kazen van de vorm en smaak van cheddar, en tenslotte, de hoge prijzen die voor het Nederlandse product in Frankrijk, Duitsland en de Nederlandse koloniën gemaakt werden, waardoor weinig belangstelling bestond om te pogen een verloren markt te herwinnen.¹¹⁴ Ondanks de verminderende uitvoer naar Engeland verliep de totale uitvoer dan ook bevredigend.

Ofschoon de Nederlandse kaasuitvoer naar Engeland tussen 1896 en 1901 geleidelijk is toegenomen (grafiek 26 en bijlage 10), is het aandeel in de Britse invoer opnieuw gedaald. De daaropvolgende vermindering tot 1905 (- 32%) bracht deze uitvoer op het peil van die naar België en Duitsland, een verhouding die nadien gehandhaafd bleef. Engeland was niet langer de belangrijkste importeur van een van Nederlands belangrijkste exportproducten. Had de buiten-Europese concurrentie als 'push'-factor gewerkt om de Nederlandse kaas goeddeels van de Engelse markt te verdrijven, de welvaartsontwikkeling in de andere omringende landen had nieuwe afzetmarkten gecreëerd.

Al ging in 1870 omstreeks tweederde van de Nederlandse kaasuitvoer naar Groot-Brittannië, de gerichtheid op deze markt was toch kleiner dan voor boter (vgl. grafiek 23 en 26). Lag de Nederlandse boteruitvoer in 1892 duidelijk onder het peil van 1870, voor kaas bestond een dergelijk verschil niet. In de tweede helft der jaren '80 hebben de Nederlandse exporteurs en producenten bij een stagnerende uitvoer naar België en Frankrijk en een na 1895 geleidelijk weer dalende afzet naar Engeland baat gevonden bij een verdubbeling van de uitvoer naar Duitsland. Was de periode 1870-1892 een van stagnatie in de totaal uitgevoerde hoeveelheid met als ongunstige tijdvakken 1870-1873 en 1875-1883, de vroege oriëntering op andere markten heeft voorkomen dat de dalende betekenis van de Engelse markt uiteindelijk resulteerde in een vermindering van de totaal uitgevoerde hoeveelheid.

De opleving in de Nederlandse kaasuitvoer na 1892 droeg in eerste instantie een aarzelend karakter, gedragen als zij werd door een lichte vergroting van de afzet naar België en Duitsland. De versnelde groei na 1896 vloeyde voort uit een uitvoertoeneming naar alle direct omringende landen met Duitsland op de eerste plaats. Na 1901 is de uitvoer naar Enge-

land gedaald, maar de daaropvolgende jaren kunnen nog het beste gekwalificeerd worden als een periode van matige groei onder conjuncturele fluctuaties van voornamelijk Britse oorsprong. Het gemiddelde peil van 15,5 duizend ton was slechts 5% hoger dan voor de gehele periode 1870-1914. De trendmatige toeneming van de uitvoer na 1901 kwam geheel voor rekening van de grotere vraag in België en Duitsland.

Concluderend kan men stellen dat - anders dan bij boter - primair de opkomst van buiten-Europese mededingers de Nederlandse kaas goeddeels van de Engelse markt heeft verdrongen. Tussen 1870 en 1900 steeg de Britse invoerbehoefte tot meer dan het tweeëneenhalfvoudige, zodat een daling van het marktaandeel voor Nederlandse kaas onvermijdelijk was. Men mag althans aannemen, dat een vergelijkbare productie-uitbreiding onmogelijk was in een situatie waarin de Britse markt al meer dan 60% van de Nederlandse uitvoer voor zijn rekening nam.

Dat de nieuwe Angelsaksische productielanden zich bij hun kaasuitvoer naar Europa primair concentreerden op het vrijhandelsland Groot-Brittannië lijkt vanzelfsprekend voor wie oog heeft voor de omvang en snelle groei van deze markt. De Nederlandse agrarische uitvoer - kaas was daarvan slechts een onderdeel - was traditioneel eveneens sterk op deze markt gericht, hetgeen evenmin een speling van het lot mag heten. De voorafgaande industriële groei gepaard aan een groeiende verstedelijking had de Britten in toenemende mate afhankelijk gemaakt van agrarische importen, waarvan met name de Europese landen, w.o. Nederland, vóór 1870 wisten te profiteren. Nergens in het noordwestelijk deel van Europa had men tegen het eind van dit decennium een direct verweer tegen de opkomst van de nieuwe agrarische productiegebieden, ook de Nederlandse kaasproducenten niet. Dit kan de klachten over kwaliteit en productietechniek niet wegvagen, maar plaatst het verlies van de Britse markt toch meer in de sfeer van de factorkostenverhoudingen tussen Europa en de nieuwe wereld dan tot nu toe, zeker met betrekking tot de kaashandel, het geval is. Kaas stond trouwens minder bloot aan vervalsing en vermenging dan boter.¹¹⁵ Dat het de zuivelproducenten enige tijd slechter is gegaan dan tevoren, is daarnaast gedeeltelijk ook veroorzaakt door de indirecte invloeden van de landbouwcrisis, want vele boeren verminderden de akkerbouw en zochten in uitbreiding van de veestapel en zuivelbereiding bescherming tegen de dalende graanprijzen.¹¹⁶

De chronologie en de oorsprong van de concurrentie week met betrekking tot de Nederlandse kaas enigszins af van die van boter, omdat het

eerste product zich eerder leende voor vervoer over grotere afstanden. Maar de ontwikkeling was in essentie dezelfde, zeker met betrekking tot de gevolgen. Nederland verloor in de decennia rond 1870 in de zuiveluitvoer naar Engeland een marktpositie, waarin het Nederlandse aanbod zo al niet als prijszetter, dan toch in sterke mate als prijsbepalend fungeerde. De zuiveluitvoer heeft de Nederlandse handelaren en boeren ook nadien geen windeieren gelegd, al was de gouden tijd definitief voorbij. Alleen voor gecondenseerde melk en melkpoeder nam de Nederlandse zuivelsector na 1900 nog een belangrijke plaats in op de Britse markt met 65% van de invoer.¹¹⁷ Deze markt vormde ook in 1910 nog een concentratiepunt in de Nederlandse uitvoer van gecondenseerde melk. Met 29,4 duizend ton nam zij vrijwel de gehele Nederlandse export voor haar rekening.¹¹⁸

De integratie der deelmarkten tot een wereldmarkt had verder voortgang gemaakt. Het nadeel dat hieruit kon voortspruiten voor de Nederlandse economie, is gedeeltelijk opgevangen door de opening van nieuwe afzetgebieden die een betere bescherming boden tegen de concurrentie op de wereldmarkt. De internationale mededinging heeft echter ook de stoot gegeven tot de modernisering van de zuivelfabrikage naar een fabrieksmatige productie.

6.4. SUIKER

Heeft zich bij de uitvoer van boter en kaas een afnemende gerichtheid op de Engelse markt voorgedaan, voor de vanuit Nederland naar elders vervoerde suiker gold het tegendeel. Het conjuncturele hoogtepunt van 1873 leidde tot een piek in het Britse aandeel van de in Nederland voor uitvoer beschikbare suiker, andere dan ruwe, op 47% (berekend aan de hand van bijlage 11).¹¹⁹ Afgezien hiervan nam het Britse part toe van 36% in 1872 tot 71% in 1880. Na een kortstondige inzinking in de volgende twee jaren heeft deze toeneming zich enigszins vertraagd voortgezet tot bijna 86% in 1892. De jaren daarna kenmerkten zich door fluctuaties, die per saldo resulteerden in een daling tot het gemiddelde van 61% in 1910-1914.

Volgens De Jonge kon de Nederlandse suiker zich geen toegang verschaffen tot de Franse, Belgische of Duitse markt, omdat die door hoge invoerrechten waren voorbehouden aan de nationale raffinaderij. De producenten van die landen konden evenmin hun suiker op de Nederlandse markt slijten.¹²⁰ Dit impliceert dat de in Nederland aangevoerde buitenlandse suiker voor

Grafiek 27: Algemene in- en uitvoer en het Nederlandse uitvoersaldo van alle andere suiker dan ruwe, 1872-1914 (in duizend ton)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlage 11.

doorvoer bestemd was, waardoor de analyse van het uitvoersaldo actueel is voor de bepaling van de exportactiviteit van de Nederlandse suikerindustrie. Het is niet van belang ontbloot dat de suikerinvoer in de periode 1872-1886 steeg van een onbeduidend percentage van de Nederlandse uitvoer tot 32% in het laatstgenoemde jaar. Bijna éénderde van de uitgevoerde suiker was toen van buitenlandse oorsprong. Duitsland was in 1880 met ongeveer driekwart veruit de belangrijkste exporteur, een plaats die het land nadien heeft weten te behouden. Al was het Duitse aandeel in de Nederlandse suikerinvoer in 1890 tot de helft verminderd, in 1900 en 1910 stond het toch weer op driekwart (grafiek 26 en bijlage 11). Het aandeel van de algemene invoer in de algemene uitvoer van suiker is na 1886 echter dras-

tisch verminderd (32% in 1886, 13% in 1892). De verklaring hiervoor is primair gelegen in de relatief gunstige afzetsituatie in Duitsland die de invoer van deze zijde deed verminderen. Daardoor ontstond enige extra ruimte voor de afzet van Nederlandse suiker op de Engelse markt, want de Duitse suiker werd met name daarheen vervoerd.

De jaren 1883 en 1884 hadden een krachtige exporthausse naar Engeland vertoond als gevolg van de in het eerstgenoemde jaar afbrokkelende, later snel dalende prijs, die ondanks de depressie aanleiding vormde tot een stijgende consumptie.¹²¹ Daarop was tijdens de volgende jaren een terugslag gevolgd naar meer normale verhoudingen, die mede door een sterke uitbreiding van de Duitse uitvoer naar Engeland tot een krachtige uitvoervermindering van Nederlandse suiker leidde. Daarachter ging bovendien de wijziging in de grondslag van de accijnsheffing schuil, die voor het eerst uitging van een door scheikundig onderzoek vast te stellen rendement. De daling van de Britse behoefte deed de rest. Toen in de jaren na 1886 bij een opnieuw groeiende Engelse invoerbehoefte de Duitse suikerinvoer in Nederland drastisch verminderde - Duitsland nam het leeuwendeel van de doorvoer naar Engeland voor haar rekening -, nam het Nederlandse uitvoersaldo toe van 70 duizend ton in 1886 tot 111 duizend in 1892 (bijlage 11).

Na 1892 is het invoeraandeel in de uitvoer weer sterk toegenomen, tot dat omstreeks 1900 een stabilisatie optrad op een gemiddelde van 36%. Voorzover dit uit de Nederlandse gegevens is af te leiden, had de suikermarkt toen min of meer haar evenwicht gevonden, althans met betrekking tot internationale concurrentie. Onder deze omstandigheden traden de conjunctuurele fluctuaties meer en met een grotere regelmaat op de voorgrond, al waren zij ook voordien herkenbaar. Maar incidentele verstoringen, zoals de afschaffing van de Engelse suikeraccijns in 1884¹²² en de onregelmatig verloopende maar uiteindelijk toch tendentiële daling van de prijs,¹²³ hebben het conjunctuurbeeld vóór 1900 vertroebeld. Terecht stelt De Jonge dat hoeveelheidscijfers slechts een partieel beeld geven van de conjunctuur, zeker in het geval van een industrie nauw verbonden aan de agrarische sector die zich kenmerkt door oogstschommelingen onafhankelijk van de conjunctuur. De prijscurve vertoont echter een beeld dat redelijk aansluit bij de hoeveelheidscijfers.¹²⁴

De Nederlandse suikeruitvoer werd tijdens de jaren '70 in hoofdzaak bepaald door een drietal factoren, t.w. een tendentiële daling van de uitvoer naar het Middellandse Zeegebied, door een heroriëntering op de Engel-

se markt én door het conjunctuurverloop op de laatstgenoemde markt. De omslag van 1873 verhinderde dat de grotere nadruk op Engeland een voldoende compensatie kon zijn voor de verminderende afzet naar het Middellandse Zeegebied. Zelfs na 1877 toen de oplevende Engelse conjunctuur een vergroting van de derwaarts vervoerde hoeveelheden bracht - van 29 duizend ton in 1877 tot 51 duizend ton in 1880 - was dit weliswaar voldoende om de totale omvang van de uit Nederland vervoerde hoeveelheid te doen toenemen (+ 11%), maar de groeiende Duitse concurrentie speelde de Nederlandse producenten parten bij de vergroting van hun buitenlandse afzet: de toename van het grensoverschrijdende suikervervoer kwam voor het grootste deel (3,6 van de 5,6 duizend ton) ten goede aan een stijgende doorvoer (bijlage 11).

Niet alleen was het Nederlandse belang bij de uitvoer naar Engeland groot én groeiend - bereikte in de eerste helft der jaren '90 een hoogtepunt op het gemiddelde van 82% -, de Engelse suikerinvoer uit Nederland maakte twee decennia eerder ongeveer de helft uit van het Engelse totaal.¹²⁵ De concurrentie van Duitse zijde heeft nadien het Nederlandse invoeraandeel in Engeland in snel tempo doen teruglopen tot omstreeks 30% in 1880 en iets langzamer tijdens de jaren '80 tot ruim 20% in 1890.

Saul meent, dat de subsidiëring van de bietsuikerelexport verreikende gevolgen heeft gehad voor de handelsbetrekkingen tussen Groot-Brittannië en het Europese vasteland, in het bijzonder in haar bijdrage tot het Britse handeistekort met het industriële deel van Europa,¹²⁶ want dit was de belangrijkste leverancier van de buitenlandse suiker.¹²⁷ De snelle groei van deze bedrijfstak, niet weinig bevorderd door de veredeling van de grondstof en de grote verbetering in het technisch proces, hing echter vooral samen met de directe of indirecte steun van de overheid. Dit gold ook bij de concurrentie met de rietsuikerindustrie.¹²⁸ De bietsuiker kon onder het genot van speciale voorrechten de wereldmarkt veroveren, waarop de rietsuiker onbeschermd en, op enkele uitzonderingen na, zonder steun van staatswege voor het behoud van haar plaats heeft moeten strijden.

Ook in Nederland heeft een premiëring van de export bestaan,¹²⁹ al is deze vanaf het einde der jaren '90 geleidelijk verminderd. De afzet van Europese suiker naar Groot-Brittannië vond haar verklaring in deze en soortgelijke maatregelen. Dit gold tevens voor de afzet naar het Middellandse Zeegebied. Het Nederlandse verlies van de laatstgenoemde markt hing niet samen met een uit de bedrijfsvoering voortvloeiende wijziging

in de concurrentieverhoudingen, maar uit maatregelen van de Franse overheid die de Franse suikerfabrikanten een gunstiger uitgangspunt verschafte.¹³⁰ Groot-Brittannië, een van de weinige landen die deze bedrijfstak niet met bijzondere maatregelen steunde, beschikte over een relatief kleine, maar zeer efficiënte industrie.¹³¹ Maar ondanks deze concurrerende bedrijfsvoering nam het land een belangrijk deel van de elders gesubsidieerde suiker op.

Afgezien van de in 1884 optredende breuk in de curve van de uit Nederland vervoerde suiker als gevolg van de afschaffing van de Britse suikeraccijns vormden de jaren '80 en daarna tot 1901 een periode van betrekkelijk langzame, maar ondanks conjuncturele fluctuaties tendentiële groei van het suikervervoer naar Engeland (grafiek 11). De totale uitvoer nam echter van 1895 tot 1904 met 60% iets sterker toe dan die naar Engeland (+ 40%) (bijlage 11). Zowel de internationale verbeteringen in de conjunctuur als de opkomst van nieuwe afzetmarkten weerspiegelden zich in deze ontwikkeling. De doorvoer exclusief het gedeelte als doorvoer zonder overlading aangegeven nam evenwel procentueel tweemaal zo snel toe als het Nederlandse uitvoersaldo, hetgeen in 1907 culmineerde in 44% als het aandeel van de algemene invoer in de algemene uitvoer. Er bestond in deze jaren een verband tussen de conjuncturele fluctuaties en het veranderende aandeel van de algemene invoer in de algemene uitvoer; zij zijn positief gecorreleerd. Veel nadrukkelijker dan in het Nederlandse uitvoersaldo, dat tussen 1903 en 1907 een weerspiegeling vormde van de scherpe fluctuaties in de algemene uitvoer naar Engeland, waren in de algemene invoer de cyclische bewegingen waarneembaar met hoogtepunten in 1900 en 1907.

De Britse markt bleek toen voor uit Nederland verscheepte suiker niet gunstig. De heftige uitvoerschommelingen van 1904, 1905 en 1906 buiten beschouwing latend is het suikervervoer naar Engeland van 1901 tot 1910 gedaald van 143 duizend tot 80 duizend ton, terwijl het vervoer naar andere landen met slechts 6 duizend ton toenam (bijlage 11). Het is niet uitgesloten, dat bij een verzadiging in de Britse consumptie¹³² de invoer in toenemende mate heeft moeten concurreren met de efficiënte binnenlandse productie. Volgens Hobsbawm was in 1881-1884 de Britse consumptie per hoofd tweemaal zo groot als elders, waarmee Engeland de helft van de Europese suikerconsumptie voor haar rekening nam, evenals veruit het grootste deel van de Europese rietsuikerinvoer.¹³³ In 1901 was in Engeland - ter bestrijding van de kosten van de Boerenoorlog - een verhoging van de suikerbelas-

ting tot stand gekomen,¹³⁴ die de consumptie negatief kan hebben beïnvloed. Tenslotte moet ter verklaring van de verminderende uitvoer naar Groot-Brittannië gewezen worden op de optredende stagnatie in de reële lonen.

Belangrijker dan dit was vermoedelijk de Brusselse conventie van 1902, waarbij in vele landen de aan de beetwortelsuikerindustrie verleende premies kwamen te vervallen. Langzamerhand was in het laatst der negentiende eeuw een streven ontstaan tot afschaffing van de verborgen en openlijke suikerpremies. Er waren echter enige conferenties gedoemd te mislukken vooreer in Brussel (1902) resultaten konden worden behaald.¹³⁵ Er kwam een internationale overeenkomst tot stand, waarbij het de aangesloten landen verboden werd gepremieerde suiker te importeren.¹³⁶ Naast Nederland traden Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië en een aantal andere landen tot de conventie toe.¹³⁷

Aan de invoer van buitenlandse suiker waren voor Groot-Brittannië bepaalde voordelen verbonden geweest, met name doordat naast de afschaffing van de suikerbelasting het consumptiepatroon van de grote massa verbeterd kon worden met behulp van buitenlandse suikerpremies. Maar er waren ook nadelen, zoals de tragere ontwikkeling van de Britse landbouw, de schade veroorzaakt aan de Britse raffinaderijen en de algemene verlaging van de suikerprijs op de wereldmarkt.¹³⁸ Saul meent dat de Britse dreiging over te gaan tot protectie heeft bijgedragen tot de succesvolle afloop van de Brusselse conferentie.¹³⁹

De productie van Nederlandse beetwortelsuiker vertoonde gedurende enige jaren stagnatie, terwijl de totaal voor raffinage beschikbare hoeveelheid inclusief import - rietsuiker kwam daaronder sinds het eind der jaren '80 niet meer voor - tot 1908 daalde.¹⁴⁰ De uitvoervermindering naar de Engelse markt als de belangrijkste afnemer van de raffinaderijproductie was daarvan de oorzaak. De scherpe inkeping in het Nederlandse uitvoersaldo in 1905 (grafiek 27) is op haar beurt veroorzaakt door de lage binnenlandse productie van ruwe beetwortelsuiker, die niet is opgevangen door een vergrote invoer.¹⁴¹ Het Engelse aandeel in de vanuit Nederland vervoerde suiker, andere dan ruwe, is op het peil van omstreeks 62% na 1905 niet langer teruggelopen (bijlage 11). Wel heeft na 1910 het uitvoersaldo zich hersteld, evenals de uitvoer naar Engeland.

In de jaren '60 bedroeg de buitenlandse afzet van Nederlandse suiker het vijfvoudige van de binnenlandse verkopen.¹⁴² Hoewel het Middellandse Zeegebied en Engeland streden om de voorrang in de Nederlandse uitvoer,

bleek de omvang van de uitvoer naar Groot-Brittannië dusdanig dat meer dan de helft van de Britse invoer uit Nederland afkomstig was. De daling van de afzet naar het eerstgenoemde gebied heeft Engeland nog vóór de jaren '80 gemaakt tot de bepalende factor in de Nederlandse beetsuikerproductie en in de raffinage-bedrijvigheid. Het wel en wee van deze markt was uiteindelijk beslissend.

Omstreeks 1900 was het Nederlandse aandeel in de Engelse suikemarkt gedaald tot 15% en de Duitse suiker beheerste toen de Engelse invoer. Tezelfdertijd had de Nederlandse markt echter een omvang gekregen, waarbij één derde van de productie daarop kon worden verkocht,¹⁴³ zodat men van een door de internationale concurrentie en de binnenlandse welvaartstijging gestimuleerde heroriëntering op de binnenlandse markt kan spreken. Het karakter van de Nederlandse volkshuishouding als een open economie primair gericht op de voortbrenging van lichte consumptiegoederen bleef echter ook ten aanzien van geraffineerde suiker gehandhaafd.

6.5. VEE EN VLEES

Tot 1850 bestond er in Groot-Brittannië ondanks een krachtige bevolkingsgroei en een niet onbelangrijke toeneming van de consumptie per hoofd geen aanleiding tot de invoer van vlees. De Britse veehouderij wist de uitbreiding van de vraag bij te houden.¹⁴⁴ Na het midden van de eeuw kwam een snelle invoergroei van varkensvlees op gang, een product dat vóór de uitvinding en brede toepassing van de koelinrichting het gemakkelijkst en meest economisch levend vervoerd kon worden. De internationale handel in levende beesten groeide mede onder invloed van de uitbreiding van het spoorwegnet in West- en Centraal-Europa. In de jaren '70 begonnen de graanprijzen te dalen en gingen de Britse boeren onder andere over op de fokkerij, waarbij zij tussen 1876-1880 en 1881-1885 een uitbreiding van de veestapel realiseerden met 360.000 stuks. Slechts één negende hiervan was bestemd voor de zuivelbereiding.¹⁴⁵

Toen de koeltechniek verbeterde en de buiten-Europese aanvoer mogelijk maakte - de eerste succesvolle verscheping van rundvlees dateerde van 1880¹⁴⁶ - werd vrijwel onmiddellijk de concurrentie van de Verenigde Staten en van Canada gevoeld en later ook van Australië, Nieuw-Zeeland en Argentinië. Maar het was pas in het midden der jaren '90, dat het gekoelde en bevroren vlees in Groot-Brittannië een groter invoerbestanddeel uitmaakte

dan het vleesequivalent van levende beesten. Ondanks de toenemende buitenlandse concurrentie werd de Britse veefokker met een kleiner prijsverval geconfronteerd dan de graanboeren en bovendien met een, dat pas later intrad.¹⁴⁷

Dat het prijsverval in de vleessector minder was dan voor granen werd naast algemene factoren ook bevorderd door het feit dat een groot aantal jaren de invoer van levende beesten in Groot-Brittannië vrijwel verboden was. Alleen voor de aanvoer uit Canada werd een uitzondering gemaakt. Deze maatregel werd bovendien in 1892 definitief.¹⁴⁸ De aanvoer van bevroren vlees bleef toegestaan evenals die van levende beesten, mits deze in de haven van binnenkomst werden geslacht.¹⁴⁹ Ofschoon de Britse verbodsbepalingen van invloed zijn geweest op de concurrentie tussen de exporterende landen onderling, hebben de Britse boeren er per saldo weinig baat bij gevonden. Het verbod op de invoer van levende beesten deed de concurrentie naar het eindproduct verschuiven.

De officiële en parlementaire reacties op de agrarische depressie liepen in Groot-Brittannië sterk uiteen, maar strekten zich niet uit tot de wederinvoering van protectie als een middel tot prijsherstel naar een aanvaardbaar niveau.¹⁵⁰ Twee Royal Commissions bestudeerden de toestand van de agrarische sector in de vroege jaren '80 en in het midden van het volgende decennium, maar men was er in brede kringen van overtuigd dat de enige weg tot verbetering op korte termijn, namelijk de invoering van bescherming, onbegaanbaar was. De bekwaamheid die de Britse boeren zich tijdens de voorafgaande decennia via kostbare experimenten hadden verworven om de buitenlandse concurrentie te weerstaan, zo bleek uit het rapport van de tweede commissie, keerde zich nu tegen hen, doordat buitenlanders onder gunstige omstandigheden konden produceren.¹⁵¹ Bij gebrek aan handelspolitieke bescherming dreigde dit de Britse boeren fataal te worden.

Uit de prijsontwikkeling bleek de achteruitgang ongelijk over de agrarische sector verdeeld te zijn. De daling der graanprijzen bracht de Britse boeren niet louter nadelen. Er waren ook voordelen, met name voor de veeboeren; de granen vormden hun belangrijkste grondstof. Bovendien schiep de daling der broodprijs in het consumentenbudget ruimte voor een grotere vleesconsumptie.¹⁵² Rond 1890 was de Brit met 54,4 kg per hoofd der bevolking de grootste vleesconsument van Europa. In de jaren daarna is deze consumptie nog beduidend toegenomen.¹⁵³

De oppervlakte grasland nam toe, een tendentie die al vóór de depres-

sie in gang gezet was, maar die daardoor wel werd geïntensiveerd en versneld.¹⁵⁴ Dit leidde o.a. tot een grotere vleesproductie. Konden de boeren door deze overgang enige weerstand bieden tegen de depressie-invloeden, de binnenlandse behoefte steeg zo snel dat een voortdurend grotere invoer noodzakelijk werd. Hooker vermeldt een rundveestapel van 9,8 miljoen stuks in 1878 en 11,5 miljoen stuks in 1893, gevolgd door een vermindering met 750.000 exemplaren in de twee jaren daarna.¹⁵⁵ De varkensstapel schommelde met een ongeveer zesjarige cyclus rond het peil van 4 miljoen stuks. Ook in de veeteelt van Centraal-Europa heeft zich een verschuiving voorgedaan; met name in Duitsland, Nederland, België, Denemarken, Oostenrijk en Hongarije heeft de schapenhouderij terrein verloren aan de varkensfokkerij. Deze landen hebben hun varkensstapel tussen 1889 en 1909 verdubbeld.¹⁵⁶

Ondanks de groei van de binnenlandse productie - die de bevolkingsgroei niet bijhield - is de Britse vleesimport tussen 1877 en 1908 toegenomen tot bijna het viervoudige. Deze vergrote invoer heeft de binnenlandse productie niet vervangen, maar was daaraan additioneel.¹⁵⁷ Bestond in de eerste helft der jaren '90 nog bijna tweederde van de Britse consumptie uit binnenlands vlees, dit aandeel was rond 1908 gedaald tot ruim 50%.¹⁵⁸

Nederland was in de jaren '70 nog geen belangrijke vleesexporteur. In 1872-1879 vond zelfs enige vleesimport plaats op een gemiddelde van bijna 750 ton, al hebben de jaren met een in- en uitvoerexcedent elkaar afgewisseld (SIUD). Een invoersaldo deed zich voor in de jaren met een relatief gunstige conjunctuur, zoals daar waren 1872, 1873 en 1878-1881. De Nederlandse veehouderij was primair op de zuivelproductie gericht.

De uitvoer, vooral naar Engeland, verliep niet zonder problemen. Zoals de runderpest en pleuro-pneumonia in de jaren '60 de veestapel hadden gedecimeerd, zo tastte een decennium later de leverbotziekte de schapenpopulatie aan.¹⁵⁹ Op grond van sanitaire overwegingen - de dreiging van veeziekten - had de Britse regering de invoer van buitenlands slachtvee belemmerd, maar de Nederlandse exporteurs zagen deze maatregel als tenminste voor een deel ingegeven door protectionistische motieven.¹⁶⁰ De invoering van de Cattle Diseases Prevention Act (1866) berustte op de gedachte, dat de runderpest uit Nederland en/of uit Duitsland afkomstig was. Protesten van Nederlandse zijde hebben echter niet mogen baten. Door gebrek aan een goede conserveringsmogelijkheid voor vers vlees was men aangewezen op de uitvoer van levende beesten, die door de herhaalde wijzigingen in de Britse voorschriften een sterk speculatief karakter kreeg.¹⁶¹ Dat de Britten zich be-

wust waren van de protectionistische werking van deze maatregelen bleek uit de opvatting van het 'Committee on the Transit of Animals by Sea and Land', dat 'any measure, tending to place the foreigner in the smallest degree at a disadvantage in our markets, as compared with the home producer, would be attended by a gradual, but certain diminution, of our supply of animals from abroad.'¹⁶²

De vleesuitvoer naar Engeland - levende beesten daaronder begrepen - is vanaf 1872 sterk opgelopen en bereikte vijf jaar later een hoogtepunt op 5,3 duizend ton. Had in samenhang met de hausse in de jaren tot 1873 vooral Duitsland als exportland in de belangstelling gestaan, na 1877 was dit opnieuw het geval. Maar het is onwaarschijnlijk dat de Nederlandse vleesproducenten in de vergrote export een aandeel van enige betekenis hadden, want de doorvoer uit de Verenigde Staten ten behoeve van het Duitse achterland was sterk in opkomst. De Duitse tarieven van 1879 hebben aan deze ontwikkeling een voorlopig einde bezorgd; in de eerste helft der jaren '80 is het vleesvervoer naar dit land tot een onbeduidende hoeveelheid teruggelopen (SIUD).

Zoals men uit de bij Hooker aangehaalde gegevens kan afleiden nam het Europese vasteland met nog geen 23% van de invoerbehoefte een bescheiden plaats op de Britse markt in.¹⁶³ Noord-Amerika ging met driekwart veruit op kop. Laat de Britse invoer uit Nederland zich voor de jaren 1877-1879 op gemiddeld 370 duizend cwts. berekenen, het aandeel in deze invoer in het Britse totaal bedroeg minder dan 2%, waarin dan nog de doorvoer vanuit Duitsland is begrepen. Voor de uitvoer naar Groot-Brittannië bleken de jaren 1877-1881 bepaald ongunstig. Verliep de daling in eerste instantie langzaam, het laatste jaar bracht een diepe inkeping op 40% van het peil van het voorafgaande jaar en minder dan eenderde van 1877. De verscherping der Britse voorzorgsmaatregelen tegen veeziekten komt in deze cijfers duidelijk tot uiting. Het vermoeden komt op dat tussen deze verscherping en de wederinvoering van protectionistische tarieven in Duitsland een verband heeft bestaan. Zoals is gebleken, was Duitsland de belangrijkste Europese leverancier van Groot-Brittannië én een die - al dan niet via Nederland - voornamelijk levende beesten daarheen zond. Het mag niet worden uitgesloten, dat de Nederlandse exporteurs met hun Duitse collega's hebben moeten lijden onder Britse represaillemaatregelen, die althans formeel de vrijhandelsspolitiek onaangetaast lieten.

Toch bracht 1881 ook een nieuw begin: er heeft toen een periode van

regelmatige groei ingezet, die tot na de eeuwwisseling zou voortduren. De Nederlandse gegevens over deze jaren zijn echter niet homogeen als gevolg van het feit dat men in 1889 in de SIUD afzonderlijke categoriën voor slachtvee heeft geïntroduceerd. Eén ding is echter zeker: mede onder invloed van de bescherming in Duitsland was en bleef Engeland de belangrijkste exportmarkt voor het Nederlandse vlees. Maar pas vanaf 1883 groeide Nederland definitief uit tot een per saldo vleesexporterend land. De tendentie van de uitvoer van slachtvee naar de uitvoer van vlees heeft zich toen en in de beginjaren van het decennium '90 voortgezet. Zij heeft zich uiteraard het eerst en vooral voltrokken in de betrekkingen met Groot-Brittannië. Bedroeg de uitvoer van schapen in 1889 nog meer dan 240 duizend stuks waarvan 80% naar Engeland, in 1893-1897 was dit aantal teruggelopen tot gemiddeld iets meer dan 40.000 stuks, waarvan enkele tientallen naar Engeland gingen. Ook bij de overige categoriën werd de verschuiving van vee naar vlees bij de uitvoer naar Groot-Brittannië vrijwel volledig.

De verbodsbepalingen van de Britse regering noopten tot deze snelle overgang en de verbetering van de conserveringstechnieken heeft hem mogelijk gemaakt. De opkomst der exportslachterijen - vooral in de Nederlandse havensteden - stond hiermee in nauw verband. Toch zijn deze bedrijven voor de eerste wereldoorlog niet uitgegroeid tot industriële ondernemingen. Van een aantal van 111 in 1913 hadden er 90 minder dan 10 arbeiders in dienst, slechts 5 konden tot de grotere bedrijven worden gerekend, waarvan twee in Oss gevestigd waren.¹⁶⁴ De statistische gegevens over de vleesexport in de jaren '90 moeten in het licht van de opkomst van deze bedrijven worden gezien: het grootste deel van de toeneming was een gevolg van de verminderde uitvoer van levende beesten.

De vleesuitvoer heeft in de jaren na 1900 een niveau bereikt waarop zij niet langer is toegenomen. Indien er in Nederland een overgang heeft plaats gevonden van zuivel- naar vleesproductie dan moet deze zich blijken de handelsstatistiek vóór de eeuwwisseling hebben voltrokken. Uit de gegevens van Croesen blijkt, dat de toeneming van de rundveestapel tussen 1880 en 1913 bij het mestvee bijna tweemaal zo groot was dan bij het melkvee (41 tegenover 22%), terwijl de varkensstapel verviervoudigde.¹⁶⁵ Men mag aannemen dat dit samenhang met een geleidelijke welvaartstijging in het binnenland, waaraan volgens Brugmans ook de grote massa der arbeiders haar bescheiden deel kreeg.¹⁶⁶ Met name de zeer grote toeneming van de varkensstapel zou hiervoor een aanwijzing kunnen zijn. In de jaren '80 en in

het begin van het volgende decennium bevond de vleesinvoer - vooral als gevolg van de toegenomen exportactiviteit van de Verenigde Staten - zich weliswaar op een hoog peil, maar dat deze invoer een wezenlijke bedreiging vormde voor de Nederlandse veefokkers is niet waarschijnlijk. Het invoerrecht van 15% ad-valorem bleef namelijk ook bij de tariefsherziening van 1895 gehandhaafd.¹⁶⁷ Deze aanvoer is vooral voor Duitsland bestemd geweest.

De Britse invoer kwam aan het eind der jaren '70 voor een aanzienlijk deel van het Europese vasteland, in het bijzonder met betrekking tot levende beesten, en wel van Duitsland, Nederland en Denemarken.¹⁶⁸ Ook Spanje, Portugal en Zweden namen deel aan deze handel, maar de noodzakelijke sanitaire maatregelen hebben alleen Denemarken en, in mindere mate, Nederland ertoe gebracht over te gaan op de export van vlees. Dit neemt overigens niet weg dat de doorvoer in de vanuit Nederland verscheepte hoeveelheden een rol bleef spelen. Zo zond Duitsland rond 1908 nog 50.000 levende schapen naar Nederland, die in Rotterdam werden geslacht voor de uitvoer naar Engeland.

Volgens Hooker bereikte de totale Britse vleesinvoer in 1888 een voorlopig hoogtepunt. Deze nam echter na de eeuwwisseling nog met een kwart toe.¹⁶⁹ Vanaf 1898 vormde vers varkensvlees het belangrijkste bestanddeel. Tien jaar later ontving Engeland meer van dit vlees uit Nederland dan uit enig ander land. In 1904 bedroeg het Nederlandse aandeel in de Britse invoer van vers varkensvlees ruim 70%.¹⁷⁰ Maar in de rij van belangrijkste Britse vleesimporteurs nam Nederland toch pas de zevende plaats in na de Verenigde Staten, Canada, Nieuw-Zeeland, Argentinië, Denemarken en Australië.¹⁷¹

In tegenstelling tot andere producten is de Nederlandse vleesuitvoer sterk op Groot-Brittannië geconcentreerd gebleven. Was in de jaren '90 bijna tweederde van deze uitvoer voor Engeland bestemd, in de daaropvolgende vijf jaar zelfs driekwart. Nadien is dit aandeel wel enigszins teruggelopen, maar vlak voor de eerste wereldoorlog bevond het zich nog altijd op tweederde. Omstreeks 1908 dreef de Nederlandse schapenhouderij hoofdzakelijk op de export naar Engeland en België.¹⁷²

Later dan voor andere agrarische producten kwam Nederland als vleesexporteur tot ontwikkeling. De Nederlandse vleesexporteurs zijn bovendien verstoken gebleven van marktbepalende invloeden; afgezien van uitzonderingen bleef de uitvoer namelijk steeds klein ten opzichte van de Britse invoerbehoefte. En tenslotte is de uitvoer naar Engeland ook absoluut vermin-

derd van 53 duizend ton in 1902-1903 tot 40 duizend ton in 1910-1913. Men kan hierbij denken aan de ontwikkeling der reële lonen vanaf de late jaren '90, want vlees had een hoge inkomenselasticiteit van de vraag.¹⁷³ Het totale verbruik van het Verenigd Koninkrijk stagneerde op ongeveer 46 miljoen cwts. en de invoer en binnenlandse productie op respectievelijk 25 en 21 miljoen cwts..¹⁷⁴ Kennelijk heeft de concurrentie van derde-landen Nederland afzetmoeilijkheden op de Engelse markt bezorgd. De Nederlandse exporteurs zijn er echter in geslaagd de afzetvermindering naar Groot-Brittannië grotendeels op te vangen door een vergrote export naar andere landen. Was Duitsland vroeger een exporteur van vee en vlees geweest, de industrialisatie van dit land leidde tot een belangrijke vergroting van de Duitse vraag, waaraan door invoer uit o.a. Nederland is voldaan. Het continentale achterland heeft zich met name in het begin van de twintigste eeuw gemanifesteerd als een markt, waarop niet alleen plaats was voor uit Amerika via Nederland doorgevoerd vlees maar ook voor een deel van de Nederlandse productie. Volgens een ruwe schatting bedroeg de uitvoer naar Duitsland in 1910-1914 echter nog altijd minder dan eenderde van de naar Groot-Brittannië verscheepte hoeveelheden.

6.6. ENIGE ANDERE PRODUCTEN

'Een goed ontwikkelde tuinbouw', aldus Bouman, 'wijst steeds op een verfijning in de agrarische productie, welke, steunend op ervaring en specialisatie, slechts onder gunstige omstandigheden vorderingen kan maken.' Daartoe rekent hij een goede bodem, een voldoende, maar niet te overvloedige neerslag dan wel een bevredigende beheersing van het waterpeil, stedelijke afzetmarkten en goede land- of waterwegen.¹⁷⁵ Tijdens de laatste helft der negentiende eeuw kwamen er voor Nederland nog bij: de economische opbloei van de nabijgelegen industrielanden, de verbeteringen in de verkeerstechniek, de resultaten der landbouwwetenschap, nieuwe verkoopmethoden en de algemene stijging der welvaart, die aan de tuinbouwproducten een grotere markt verschafften.

Zowel voor de tweede helft der achttiende eeuw als voor het begin der negentiende ontbreekt het aan gegevens omtrent de aard van het vroegtijdig gespecialiseerde tuinbouwbedrijf.¹⁷⁶ Hadden de boomkwekerijen en bloembollenhandelaren na 1795 het meest te lijden van de opkomende handelsbelemmeringen, ook de binnenlandse afzet werd in de Franse tijd getrof-

fen door het verval van vele buitenplaatsen.¹⁷⁷ Vermoedelijk is echter in de groenteteelt en de ooftbouw niet veel verandering gekomen. Of er direct na 1814 van een herleving van de tuinbouw kan worden gesproken, is twijfelachtig, want belangrijke afzetmarkten waren verloren gegaan en de toepassing van wetenschappelijke kennis had in Engeland en in de Zuidelijke Nederlanden sneller voortgang gemaakt.¹⁷⁸ Wel staat vast dat de stoomvaartverbinding met Engeland vanaf de jaren '20 de groentenuitvoer der Zuid-Hollandse telers heeft bevorderd,¹⁷⁹ want de uitvoer van bederfbare producten zoals bladgroenten eiste snelle vervoermiddelen.¹⁸⁰

Er ontstond toen ook een Engelse vraag naar Nederlands fruit maar de gunstige perspectieven zijn in één jaar tijd verloren gegaan. Pas tegen het midden van de eeuw is de uitvoer van fruit naar Engeland opnieuw op gang gekomen.¹⁸¹ Toch behoort deze categorie tot een van de weinige tuinbouwproducten, waarvoor Nederland in de negentiende eeuw een belangrijke invoer had. Een zeer groot deel hiervan had echter betrekking op zuidvruchten, maar er is ook wel fruit ingevoerd uit nagenoeg overeenkomstige luchtstreken.¹⁸²

Was de periode 1850-1880 een tijdvak van welvaart in de landbouw, ook de tuinbouw deelde in deze ontwikkeling. Hierbij is vooral te denken aan de uitbreiding van het kanalenet en de aanleg van spoorwegen; dit laatste in het bijzonder met betrekking tot de afzet naar Duitsland met welk land de aansluiting in 1856 tot stand kwam.¹⁸³ In de jaren '50 werd herhaaldelijk bericht dat de geldelijke uitkomsten van de Westlandse tuinbouw alle verwachtingen overtroffen, vooral als gevolg van de grote Engelse vraag.¹⁸⁴ De tuinbouwers gingen zich steeds meer toeleggen op de teelt van vroege aardappelen en ook de groenteteelt onder glas nam toe. Maar vanaf 1870 ontmoetten de Westlandse aardappelen op de Engelse markt een sterke concurrentie van aardappelen uit Zuid-Frankrijk. Tengevolge daarvan daalden de prijzen, al was ook in dit geval geknoei met de producten aan de achteruitgang niet vreemd.

De buitenlandse afzet van tuinbouwproducten hield gelijke tred met de binnenlandse en er bestond omstreeks 1870 te dien aanzien een geografische verdeling, waarbij Venlo exporteerde naar Duitsland, Noord-Brabant naar België en het Westland naar Engeland.¹⁸⁵ De Westlandse producten werden vanuit Rotterdam onder stoom naar Londen, Harwich, Hull en Leith vervoerd. De Friese tuinbouw benutte Harlingen als exporthaven. Aan de uitvoer van vroege aardappelen naar Engeland is kort na 1870 een einde geko-

men, waartoe met name klachten over onderwicht en slechte kwaliteit hebben bijgedragen. Naast de genoemde streken raakte ook de Betuwse ooftbouw nauwer bij de buitenlandse handel betrokken: appels gingen naar Duitsland, kersen naar Engeland. Was het tijdperk 1878-1895 een van agrarische depressie waarin men op brede schaal trachtte de landbouw zoveel mogelijk te intensiveren, de sterke uitbreiding van de groenteteelt en de ooftbouw was hiervan een uiting.¹⁸⁶

De uitvoer van kersen was in 1825 nog onbekend, enige decennia later wel en richtte zich toen vooral op Engeland.¹⁸⁷ Nadien heeft Duitsland de eerste plaats onder de buitenlandse afnemers weten te veroveren, een ontwikkeling die zich vlak na 1905 in hoog tempo heeft voltrokken. Vlak voor de eerste wereldoorlog ging nog slechts iets minder dan een kwart van de uitvoer naar Engeland tegenover tweederde in 1905-1906.¹⁸⁸ Maar zozeer was in de aanvang de export-oriëntering op Engeland geweest, dat tot omstreeks 1890 daar het zwaartepunt van de prijsvorming lag.¹⁸⁹ Als gevolg van de toenemende binnen- en buitenlandse vraag verplaatste dit punt zich tegen het einde der eeuw naar het productiegebied, alwaar toen de voorlopers der veilingen ontstonden. Naast het product van de Betuwe kon men in Engeland Limburgse kersen aantreffen, maar het vervoer daarvan liep via Antwerpen.

Was Engeland in de jaren '70 nog de grootste afnemer van Nederlandse groenten, de uitvoer naar Duitsland groeide aanzienlijk sneller.¹⁹⁰ De exportcijfers laten na 1878 enige daling zien, maar in de Landbouwverslagen werden nimmer de depressie, de verminderde koopkracht of verkleinde uitvoer als oorzaken genoemd maar steeds de slechte weersomstandigheden.¹⁹¹ De neiging om de Nederlandse tuinbouw op export te richten werd voortdurend sterker. In tegenstelling tot de uitvoer vóór 1880 was deze daarna zowel voor Engeland als voor Duitsland bestemd. Beliep de groentenexport in de jaren '70 en '80 gemiddeld 40 miljoen kg per jaar, in 1900 was deze tot het viervoudige, in 1912 tot het 5,5-voudige opgelopen. Het Engelse aandeel daarin daalde van 62% in 1880 tot 34% in 1900; inmiddels was het uitvoergewicht toegenomen van 20,1 tot 55,5 duizend ton (SIUD).

Knoeierijen bij de Nederlandse uitvoer van agrarische producten vormden een in de tweede helft en speciaal in het laatste kwart der negentiende eeuw herhaaldelijk aanleiding tot klachten. De regelmaat hiervan en het brede scala van producten doen vermoeden, dat wij te maken hebben met een vrijwel alomheersende uitwas als gevolg van de agrarische bloei in de decennia sinds omstreeks 1850. In deze periode was de vraag door de snelle

bevolkingsgroei en verstedelijking in de omringende landen relatief groot in vergelijking met het aanbod, hetgeen resulteerde in prijsstijgingen. Bij gebrek aan een intensieve buitenlandse concurrentie hebben toen misstanden in de Nederlandse handel kunnen binnensluipen, die met name tijdens de agrarische depressie het gevaar van marktverlies in zich droegen. Zo is er voor het eerst in 1886, later in 1906, gewaarschuwd, dat ook de Nederlandse uienhandel op Engeland door misbruiken ten gronde dreigde te gaan.¹⁹² De voornaamste klachten bleken te bestaan over het onderwicht en het vuil afleveren en niet sorteren der uien, evenals de levering van andere dan de gevraagde variëteiten. Uit een rapport van 1910 blijkt dat de Nederlandse tuinbouwproducten op de Londense en Berlijnse markt werden achtergesteld bij groenten en fruit van Franse herkomst: 'de Nederlandse verzender wil steeds den buitenlandsche koper te slim af zijn'.¹⁹³

Bij de behandeling van het vraagstuk van de marktmacht zal er nog op teruggekomen worden, maar aan de hand van dit en de eerder gegeven voorbeelden kan men concluderen, dat de Nederlandse landbouw vóór de eeuwwisseling een aantal marktposities dreigde te verliezen - en ook heeft verloren - mede als gevolg van een marktverdrag, dat stamde uit een tijd waarin de concurrentieverhoudingen waarneembaar anders lagen. De Nederlandse exporteurs van agrarische producten beschikten tussen 1850 en 1870 op een aantal regionale buitenlandse markten, in het bijzonder de Engelse, dan wel niet over een monopolistische concurrentiepositie, de aanvoer uit Nederland was - ongeacht de kwaliteit - in elk geval onontbeerlijk in samenhang met onvoldoende aanbod van andere zijde. Toen dit aanbod - deels vlak voor de jaren '70 maar ook daarna - loskwam, rezen de klachten over het Nederlandse product op én dienden deze serieus genomen te worden. Het heeft echter enige tijd geduurd voor adequate maatregelen genomen zijn en voordat die ook effectief waren. De opbloei van de Nederlandse landbouw - speciaal met betrekking tot de buitenlandse afzet - in de twee decennia voor 1914 moet mede worden gezien in het licht van het onder invloed van de internationale concurrentie veranderende kwaliteitsbesef. Drukte een viertal decennia tevoren het adjectief 'Dutch' of 'Hollandsch' vaak een stempel van lage kwaliteit op de agrarische uitvoer, nog voor de eerste wereldoorlog kon het als een keurmerk gelden.

De Nederlandse uitvoer, hoe eenzijdig ook, had een grotere diversiteit dan uit het bovenstaande zou kunnen worden opgemaakt. Zo had b.v.

Van Houten in 1828 een werkwijze ontwikkeld om een gedeelte van het vet uit cacaobonen te verwijderen. Daarmee werd het mogelijk een absoluut zuivere cacaopoeder te produceren dat opgelost gebruikt kon worden als drank. Bovendien was de overblijvende cacaoboter geschikt als grondstof voor de bereiding van chocoladetabletten en pralines. De uitvinding van Van Houten werd slechts weinig toegepast - in Engeland niet voor het laatste derde deel van de negentiende eeuw¹⁹⁴ -, zodat er een levendige internationale handel kon ontstaan. In de jaren '60 heeft Van Houten zijn technologische voorsprong nog vergroot door de ontdekking, dat de toevoeging van alkali de cacaopoeder beter deed oplossen.

De groei van de cacao- en chocolade-industrie in de negentiende eeuw ging samen met de ontwikkeling van een uitzonderlijk complex patroon van internationale handel.¹⁹⁵ Voor een deel was dit het resultaat van technologische veranderingen maar ook van het ontbreken van een massale markt. Luxe producten hebben door hun aard een grotere geografische markt. Bovendien stonden de belangrijkste uitvindingen uit kleine landen - in Zwitserland verscheen in de jaren '70 voor het eerst melkchocolade op de markt - met een zeer beperkte binnenlandse afzet. De langzame diffusie van de moderne productietechniek gaf de initiërende firma's ruime gelegenheid om buitenlandse markten te exploiteren. Waarschijnlijk had Van Houten nog in de jaren '90 in Groot-Brittannië een grotere afzet dan enige Britse firma. Twee decennia eerder had men al agentschappen in Londen, Leeds, Liverpool, Edinburgh, Glasgow en Dublin.

Maar de internationale handel in cacao-producten bleef mede zolang in stand, omdat de consumenten van luxe producten ook minder rationeel leken te handelen. Lang nadat Britse substituten van gelijke kwaliteit en prijs beschikbaar waren gekomen, bleef import noodzakelijk. Pas toen Britse bedrijven erin slaagden nieuwe markten te openen in andere sociale lagen, kon de invoer worden teruggedrongen. Tenslotte moet nog worden gewezen op de verbonden productie van cacao en chocolade. Aangezien Van Houten een veel grotere afzet van cacao dan van chocolade wist te realiseren, moesten rond het midden van de eeuw grote hoeveelheden cacaoboter op de buitenlandse markt worden afgezet, die door andere chocoladeproducenten als grondstof werden opgekocht. Dit bevorderde de internationale specialisatie.

Tegen het einde van de eeuw traden fundamentele veranderingen in het handelspatroon op als gevolg van veranderingen aan de vraagzijde geïnitieerd door inkomens- en substitutie-effecten.¹⁹⁶ Het meest voor de hand liggende

argument is dat de reële lonen toenamen door prijsdaling. Naast suiker, zeep, tabak en wellicht ook fietsen, naaimachines en piano's behoorde cacao tot de lijst van producten die de grote massa van de Britse bevolking zich voor het eerst kon veroorloven. Maar aangezien de reële lonen na de eeuwwisseling niet langer toenamen, moet de verdere stijging van de cacao-consumptie per hoofd worden toegeschreven aan substitutie-effecten, waarbij men zou kunnen denken aan het dalend alcoholverbruik.

De veranderende marktsituatie lokte een reactie van de Britse producenten uit: de in Engeland geconsumeerde cacao-producten kwamen in toenemende mate uit Britse bedrijven.¹⁹⁷ Daardoor viel Van Houten's marktaandeel in 1900 in het niet bij dat van de jaren '70. Was tussen 1880 en 1900 de Nederlandse cacao- en chocolade-uitvoer krachtig gegroeid onder behoud van de concentratie op de Britse markt, in het daaropvolgende decennium is de uitvoer iets minder sterk toegenomen bij een dalende relatieve betekenis van Engeland (SIUD). De exportgroei was vóór de eeuwwisseling voor meer dan 70% het gevolg van een vergrote afzet naar Engeland, daarna nog slechts voor 32%. Aldus kan cacao gelden als een product waarvoor al vroeg een moderne technologie beschikbaar was die een productie op grote schaal vergde. Maar het product bleef lange tijd een luxe karakter dragen. Dit was tot het laatst van de negentiende eeuw een belangrijke factor achter de internationale specialisatie. Toen de consumptie sterk toenam, werkte dit in het voordeel van de producenten die zich in de nabijheid van de snelgroeiende markten bevonden.

'De stoccartonindustrie is een typische exportindustrie', zo stelt Minderhoud, 'Het overgrote deel van het carton werd steeds naar Engeland uitgevoerd.'¹⁹⁸ Sterker nog dan de aardappelmeelindustrie was dit een Groningse tak van nijverheid. Beide zijn de weg gegaan van in eerste instantie particuliere ondernemingen naar coöperatieve samenwerking. Bij deze overgang stonden de boeren bij de kartonfabrikage voor grote problemen, want van de techniek der kartonbereiding wist men weinig af, het benodigde kapitaal was groter dan voor een aardappelmeel- of zuivelfabriek, de afzetkanalen naar de Britse markt waren hun onbekend, terwijl de stro-prijzen voor de boeren wel van belang waren, maar toch niet beslissend voor de bedrijfsuitkomsten.¹⁹⁹

De factoren die bijdroegen om deze nieuwe tak van nijverheid in de Groninger veenkoloniën te doen gedijen waren grotendeels dezelfde als die

voor de aardappelmeelfabrikage, t.w. goedkope brandstof in de vorm van turf, goede verbindingen over water en de achteruitgang van de zeilvaart die werkkrachten vrijmaakte.²⁰⁰ Kwam de kartonproductie pas in de jaren '60 goed van de grond, het belang van deze bedrijfstak moge blijken uit het gegeven, dat tijdens de agrarische depressie de verkoop van stro voor de Gro-

Staat 9: Nederlandse uitvoer van aardappelmeel (in duizend kg)^x

	Totaal waarvan nr. G.B.			Totaal waarvan nr. G.B.	
1870	6.034	3.439	1900	58.068	9.238
1880	9.375	1.527	1910	82.863	11.186
1890	29.688	4.775	1914	117.370	27.070

^xIn 1910 beliep de invoer 35% van de uitvoer, in de overige jaren aanzienlijk minder.

Bron: SIUD.

Staat 10: Nederlandse uitvoer van bord- en kaartpapier (in duizend kg)^x

	Totaal waarvan nr. G.B.			Totaal waarvan nr. G.B.	
1880	8.665	8.650	1900	70.789	66.851
1890	33.750	32.469	1910	159.842	135.082
			1914	161.466	144.315

^xStrokarton was in deze jaren ondergebracht in de groep bord- en kaartpapier, waarvan het 90 tot 95% uitmaakte. De invoer was verwaarloosbaar.

Bron: SIUD.

ningse boeren mede aanleiding vormde om de graanbouw niet in te krimpen.²⁰¹ De landbouw in de veenkoloniën heeft deze periode dan ook zonder ernstige moeilijkheden doorstaan, want ook de aardappelteelt wist zich gesteund door de industrie. 'De landbouw', zo meent Brugmans, 'werd hier een exportbedrijf, dat bijzonder gevoelig was voor de veranderingen in de wereldconjunctuur.'²⁰² Maar op haar beurt verleende de industriële verwerking de boeren

enige weerstand tegen de agrarische cyclus. De gegevens in staat 9 en 10 geven een indruk van de export.

Verreweg het grootste deel van het in Nederland geproduceerde droge aardappelmeel werd uitgevoerd, hoofdzakelijk naar landen met een uitgebreide textielnijverheid waar de invoer van dit artikel niet door hoge rechten werd belast.²⁰³ Na de jaren '70 was er van een duidelijke exportconcentratie op Engeland geen sprake meer. In 1890 ging wel nog 96% van het uitgevoerde strokarton naar Groot-Brittannië,²⁰⁴ dat ook nadien de stuwende kracht achter de Nederlandse uitvoer bleef. Van de vrijwel vervijfvoudiging van de export tussen 1890 en 1910 kwam meer dan 80% voor rekening van een vergrote afzet naar Engeland. Naast de textielindustrie en de mijnbouw waren de aardappelmeel- en strokartonindustrie voorbeelden van in de Nederlandse periferie gelegen bedrijfstakken, die op export waren gericht.

Maar de lijst met agrarische of met de agrarische sector samenhangende exportproducten is hiermee nog niet volledig. Al in de zeventiende eeuw moesten in Holland bloembollenhandelaars gevestigd zijn geweest, die na de jaren van de tulpenwindhandel (1636-1637) hun activiteiten op geregelde basis hebben voortgezet.²⁰⁵ De tulpeneteelt, bevrijd van buitensporigheden, bleef in de jaren daarna een zeer lonend bedrijf.²⁰⁶ De windhandel had in het buitenland belangstelling gekweekt voor dit Hollandse product, waardoor de bloembollenexport tot een geregeld bedrijf uitgroeide. Slechts enkele handelaars lieten zich ermee in en de omvang van de uitvoer bleef gering, al nam deze wel toe. De uitvoer naar Engeland is kort na het einde van de windhandel begonnen.²⁰⁷

In de achttiende eeuw waren de buitenlandse kopers bijna uitsluitend particulieren, bezitters van landgoederen en bloemenliefhebbers, met een sterke vertegenwoordiging van de vermogenden. Deze producten waren dan ook hoog geprijsd. Liever een beperkte omzet bij een hoog gewin dan een grotere verkoop tegen lagere prijzen, zo schijnt het parool te hebben gegolden. De met bloembollen beteelde oppervlakte bleef klein.²⁰⁸ De teelt en de export ontwikkelden zich ook in de tweede helft der achttiende eeuw gestadig en de Haarlemse bloemisten werden in het buitenland als vermogend beschouwd.²⁰⁹

In het begin van de negentiende eeuw bracht de opgang van de Engelse landschapsstijl een radicale wijziging in de tuinaanleg - ook op het Europese vasteland -, waardoor het gebruik van bollen in perken toenam. Het werd noodzakelijk grotere hoeveelheden hyacinten en tulpen te kweken en de in gebruik zijnde oppervlakte te verruimen. De handel kreeg een bredere spreik-

ding, doordat ook Rusland, Turkije, Kaap de Goede Hoop en de Verenigde Staten in het afzetpatroon werden opgenomen.²¹⁰

Omstreeks 1830 voltrok zich echter een fundamentele verandering, t.w. die naar een grotere afzet door lagere prijzen, hetgeen met name ten koste ging van de oudere firma's. De schaalvergroting heeft zich ook bij de uitvoer naar Engeland voorgedaan. In sommige berichten wordt gewag gemaakt van een ongunstige gang van zaken, speciaal met betrekking tot de export, maar de bloembollenhandel werd daarmee ongunstiger voorgesteld dan zij in werkelijkheid was. De gemelde visie vond haar oorsprong in de idealisering van de achttiende-eeuwse toestand, toen bloembollen werden gekocht door een kleine schare gefortuneerde liefhebbers.²¹¹ De gouden tijd voor de Hollandse bloembollenteelt brak pas aan onder de regering van koningin Victoria, speciaal met betrekking tot het kweken van hyacinten.²¹² Tussen 1860 en 1890 behoorden deze in Engeland tot de meest geliefde bloemen en de Nederlandse exporteurs hebben daarvan weten te profiteren. De door Engelse firma's op de voorjaartentoonstellingen ingezonden exemplaren waren uit Nederland betrokken.²¹³

Omstreeks 1880 voltrok zich een snelle uitbreiding van de teelt, vooral in Zuid-Holland, en het centrum van deze cultuur bewoog zich geleidelijk van Haarlem en omgeving in zuidelijke richting naar Lisse en Hillegom. Krelage meent dat deze ingrijpende verandering in hoofdzaak een gevolg was van een gewijzigde regeling van de waterstand (o.a. een nieuw stoomgemaal), die een bijna onbeperkte uitbreiding van de cultuur mogelijk maakte.²¹⁴ Men kan zich echter afvragen of de agrarische depressie niet eveneens aanleiding heeft gevormd tot de productievergroting. De bloembol was (en is) een Nederlandse specialiteit met relatief weinig internationale concurrentie. Al liep het prijsverval der verschillende soorten tussen 1875 en 1890 tamelijk uiteen - naast prijsdalingen traden ook stijgingen op²¹⁵ -, de daling lijkt matig geweest te zijn. De intensieve cultuur en de grote vraag naar arbeid - met name in de oogsttijd - kan de uitbreiding van de bloembollenteelt hebben bevorderd.

Wil men het belang van de export nagaan, dan zijn daartoe vóór 1897 alleen schattingen voorhanden, want in dit jaar werden de bloembollen voor het eerst afzonderlijk in de SIUD opgenomen. Er bestaan geen gegevens omtrent de hoeveelheid en de waarde van de uitvoer in de zeventiende en achttiende eeuw. Het is echter niet waarschijnlijk, dat in de meest-voorspoedige periode van de achttiende eeuw het bedrag van f 500.000,- is over-

schreden.²¹⁶ De nabije ligging en de uitgebreide handelsbetrekkingen met Groot-Brittannië hebben bijgedragen tot de exportconcentratie op dit land. De vermindering van het Britse invoerrecht van 20 tot 5% (1836) heeft de uitvoer bevorderd. Helaas ontbreken ook de gegevens over het tijdvak 1860-1890, maar Krelage schat de totale uitvoer omstreeks 1880 op een bedrag van f 2.500.000,-,²¹⁷ waarbij men mag aannemen dat de oriëntering op de Britse markt toen het sterkste was. Dat die ook in 1897 en daarna nog aanwezig was, blijkt uit de gegevens van staat 11.

Staat 11: Bloembollenuitvoer van Nederland, 1897-1914 (in duizend kg)

	Totaal	nr. G.B.		Totaal	nr. G.B.
1897	5.702	2.528	1906	11.900	4.785
1898	6.902	3.973	1907	15.277	6.341
1899	6.780	3.312	1908	14.333	5.029
1900	8.417	3.984	1909	17.923	6.479
1901	10.057	4.916	1910	17.238	6.446
1902	10.303	4.399	1911	17.308	6.058
1903	9.778	5.354	1912	22.752	7.753
1904	9.809	4.296	1913	24.961	10.193
1905	11.655	4.607	1914	24.894	7.646

Bron: Krelage, Bloembollenexport, 76 en 115. Vgl. ook SIUD.

Tot 1903 was gemiddeld nog bijna de helft der uitvoer voor Engeland bestemd. Tussen 1897 en 1913 is de uitgevoerde hoeveelheid naar dit land verviervoudigd, maar het Britse aandeel in de uitvoer liep na 1903 terug tot omstreeks 35% vlak voor de eerste wereldoorlog: andermaal een bewijs van een toenemende Nederlandse afhankelijkheid van de buitenlandse handel, ook van die met Engeland, bij een overigens afnemende relatieve positie van dit land. (Van alle tuinbouwgewassen leverde de bloembollenteelt de grootste bijdrage aan de Nederlandse export.²¹⁸

Naast de uitvoer van agrarische producten en goederen afkomstig van de

lichte industrie had Nederland geen omvangrijke export van eigen bodem of het zouden de industriële specialiteiten moeten zijn. Deze ontsproten in het algemeen aan de zwaardere industrie, die zich merendeels in het westen van het land bevond. Veroorzaakte de voortgaande industrialisatie van Europa in velerlei opzichten een vermindering - althans relatief - van de internationale handel, te denken valt hier bijvoorbeeld aan de imports substitutie bij de garendindustrie in Duitsland, Nederland had de omringende landen aan specifieke eigenschappen van grondstoffen, vestigingsplaatsen en technologie weinig te bieden dat elders ook niet voorhanden was. Alleen voorzover de Nederlandse omstandigheden een vraag deden ontstaan naar goederen waarnaar elders een kleinere of minder geconcentreerde vraag bestond, heeft de ontwikkeling van speciale producten Nederland internationaal een zekere faam bezorgd.

Een moeilijkheid bij het naspeuren van de buitenlandse afzet van Nederlandse industriële specialiteiten ligt in de omstandigheid, dat deze is weggestopt achter grotere categoriën en zich hieruit moeilijk kwantitatief laat afleiden. Veelal geproduceerd volgens de wensen van de afnemer, kleine series soms beperkt tot een enkel exemplaar, werd deze uitvoer ondergebracht onder een algemenere categorie. Zo gold dit bijvoorbeeld voor de producten van de Nederlandse metaalnijverheid. Hoewel de Nederlandse machinebouw relatief laat tot ontwikkeling kwam - voornamelijk door het afgeleide karakter van de vraag naar kapitaalgoederen en de hoge prijs van de ingevoerde grondstoffen - wist zij op een relatief vroeg tijdstip in haar bestaan een niet onaanzienlijke uitvoer naar Nederlands-Indië te realiseren. De specifieke vraag naar bijvoorbeeld machines en pompen voor de rietsuikerindustrie heeft al vóór 1870 een bijdrage geleverd tot de opkomst van de Nederlandse machine-industrie. Nadien ging deze bedrijfstak zich steeds meer richten op de wensen van de grotere groepen afnemers.

Maar het was zeker niet alleen de Indische vraag, die aan de Nederlandse industrie het karakter verleende waardoor zij zich van het buitenland onderscheidde. Er bestond een streven tot aanpassing aan zowel de behoeften van de verschillende hier te lande bestaande bedrijven als aan die, welke voortvloeiden uit de gesteldheid van de bodem. Deze relatie zag Everwijn met name als een factor in de ontwikkeling van de Nederlandse machinebouw.²¹⁹ Als tweede factor noemt hij de grote activiteit die in de tweede helft der negentiende eeuw is ontwikkeld bij de verbetering der waterwegen, de aanleg van havens, de drooglegging van polders en andere werken op wa-

terbouwkundig gebied. Deze gaven aanleiding zich toe te leggen op de vervaardiging van werktuigen voor grondverplaatsing, op het maken van diepe funderingen, machines voor polderbemaling e.d.. Ook de aanleg van spoor- en tramwegen heeft ondanks een grote invoer bijgedragen tot het ontstaan en de uitbreiding van de algemene machine- en metaalnijverheid.

Men kan veilig stellen dat de Nederlandse positie als zeevarende mogendheid en als havengebied voor het Duitse achterland een bijdrage heeft geleverd aan de opkomst van een moderne scheepsbouw. Waren vóór het decennium '80 de stoomschepen onder de Nederlandse vlag vrijwel steeds in het buitenland gebouwd en kan men nadien spreken van imports substitutie, uitvoer van in Nederland gebouwde schepen anders dan ten behoeve van de vaart in de Indische wateren vond nauwelijks plaats. De scheepsbouwmaatschappijen beperkten zich niet tot de bouw en reparatie van schepen, want enige van de voornaamste machinefabrieken waren aan de werven verbonden. Deze combinatie van machinebouw en de behandeling van zware metalen stukken maakte deze bedrijfstak ook voor andere productieprocessen dan die van de directe scheepsbouw geschikt.

Dit gold met name voor de bouw van baggermolens, zandzuigers en hoppers en het bijbehorende hulpmateriaal als onderlossers en bakken. Hiermee werd aansluiting verkregen op specifieke Nederlandse behoeften, terwijl met de toeneming van het wereldverkeer in vrijwel alle windstreken van de wereld vraag naar deze producten ontstond.²²⁰ In vergelijking met de directe scheepsbouw was het uitvoeraandeel bij deze goederen vermoedelijk groter. In welke mate Engeland als afzetmarkt fungeerde, laat zich slechts raden, maar in het belang van het bredere perspectief dan de Brits-Nederlandse handels- en scheepvaartbetrekkingen mochten deze goederen niet onvermeld blijven. Voorzover in het buitenland vraag bestond, richtte deze zich op een klein aantal Nederlandse producenten. Deze vonden op hun beurt een relatief groot deel van hun afzet in het buitenland. Hiermee leverden zij een naar verhouding belangrijke bijdrage tot het daar bestaande industriële beeld van Nederland.

6.7. CONCLUSIES

Nederland was in 1870 een sterk op Engeland georiënteerde agrarische exportnatie. Maar dit is een nog te wijde aanduiding voor een uitvoer die hoofdzakelijk uit boter en kaas bestond met daarnaast enige suikeruitvoer

naar het Middellandse Zeegebied en tuinbouwexport naar, wederom, Engeland. De gunstige agrarische conjunctuur had in de voorafgaande twee decennia bepaald geen uitdaging gevormd tot industrialisatie. Tegen het einde van die periode nam de internationale concurrentie om de Britse zuivelmarkt echter snel toe. Vormde dit een specifiek probleem van de Nederlandse zuivelsector, tegen het eind van de jaren '70 kregen de moeilijkheden een algemeen karakter door het inzetten van de agrarische depressie. Op deze ontwikkeling heeft de Nederlandse landbouw op uiteenlopende wijze gereageerd.

In de zuivelsector vormde de uitvoer naar België (Frankrijk) en Duitsland geen, of een althans onvoldoende compensatie voor de dalende betekenis van de Engelse markt. Hierin was, naar het zich laat aanzien, een belangrijke factor gelegen met betrekking tot de ontwikkeling van een enigszins omvangrijke vee- en vleesuitvoer. Maar ook dit bood slechts in beperkte mate soelaas, want de buiten-Europese vleesproducenten verwierven kort na de verbetering der conserveringstechnieken een dominerende positie op de Engelse markt. In de jaren '90 zocht men voor boter een oplossing in de geografische verbreding van de afzet. Onder invloed van de sterk stijgende uitvoer naar België en Duitsland hervond de totale boteruitvoer haar opgaande lijn, zodat zij voor het eerst kon uitgroeien boven het peil van 1870. Voor kaas gold het laatste al tijdens de jaren '80.

Aanpassing aan de voortdurend toenemende internationale concurrentie was het parool voor de Nederlandse landbouw. Bij de totstandkoming van een wereldhandel voor boter en kaas, later vlees, leidde dit tot een beklemtoning van de tuin- en ooftbouw, want daarin kon de export nog enige bescherming vinden tegen de buitenlandse concurrentie en de dalende prijzen. De sterke positie van de Nederlandse zuivel op de Engelse markt werd opgevolgd door een grotere verscheidenheid naar producten en afzetmarkten. Van enige marktbepalende invloed waarop de vroegere welvaart gebaseerd was, was toen geen sprake meer.

De verslechterende situatie van de landbouw maakte het zoeken naar oplossingen in de richting van een industriële ontwikkeling tot een gebiedende eis. De opkomende industrie zou echter voor een deel nauw met de agrarische sector verbonden blijven. Dit gold b.v. voor de suikerfabrikage en -raffinerij, waarvan de productie rond 1870 vooral naar het Middellandse Zeegebied ging. Toen daar de concurrentie toenam, richtte de uitvoer zich op de vrije Engelse markt. Dit kon niet verhinderen, dat zich pas rond 1880 opnieuw een stijgende lijn in de uitvoer manifesteerde. Ook voor de uitvoer van aardap-

pelmeel en strokarton richtte men zich in eerste instantie op Engeland.

De traditionele en een deel van de nieuwe agrarische uitvoer naar Engeland kwam tussen 1870 en 1914 onder het spervuur van de internationale concurrentie te liggen. Dit heeft echter niet geleid tot een wezenlijke substitutie naar de uitvoer van industriële producten anders dan die van de industriële verwerking en verdeling van agrarische producten. De dalende welvaart in de agrarische sector maakte een industriële ontwikkeling urgent. Toen deze goed op gang kwam, bleek zij - althans met betrekking tot de uitvoer - nauw met de agrarische sector verbonden. De groei van de export, de voedings- en genotmiddelenindustrie en de welstand in de agrarische sector waren aldus vanaf de jaren '90 nauw met elkaar verbonden. De vroegere eenzijdige agrarische exportoriëntering op de Engelse markt ging meer en meer verdwijnen; zij bleef door de protectionistische politiek der omringende landen alleen voor suiker, margarine en enige minder belangrijke producten bestaan.

7. DE BRITSE EN DE NEDERLANDSE NOORDZEEVAART

Was het vervoer per schip de enige mogelijkheid om personen en goederen van de ene naar de andere zijde van de Noordzee over te brengen, het was tevens de vervoersvorm die in de tweede helft van de negentiende eeuw een opvallende vooruitgang boekte. In deze jaren viel de technologische doorbraak waarbij het houten zeilschip werd vervangen door het moderne vaartuig gebouwd van ijzer, later staal, en voortgedreven door stoom.¹ Niet dat voordien de stoomvaart nog niet bestond, maar de moderne tijd in de scheepvaart werd pas in deze jaren definitief ingeluid. Voorzover dit het zeevervoer betrof, speelde Groot-Brittannië ook hierin de voornaamste rol. De veranderingen leidden onder andere tot de opkomst van de moderne scheepsbouwindustrie.

Vanaf de jaren '40 groeide de Britse handelsvloot gestaag tot de viervoudige omvang in 1910; tegelijkertijd namen de in- en uitklaringen van geladen Britse schepen in de havens van het moederland toe tot ruwweg het tienvoudige. Het land beschikte tijdens het grootste gedeelte van dit tijdvak over éénderde van de wereldtonnage, waarbij men dan nog een aanpassing moet maken voor de stoomschepen die tegen het einde van de eeuw veel efficiënter waren dan zeilschepen. Het Britse aandeel in de wereldstoomtonnage beliep in 1840 ruim 24%, was in de jaren '80 echter aangeland op het hoogtepunt van 50%. Zelfs in 1913, toen andere landen al enige decennia een felle strijd waren aangegaan met de Britse commercieel-maritieme suprematie, werd omstreeks de helft van de wereldzeehandel en tweederde van de Britse buitenlandse handel vervoerd met schepen onder Britse vlag. Na 1890 was tweederde van alle nieuwe stoomschepen in Groot-Brittannië te water gelaten.² De groei van de wereldhandel - na 1840 groter dan ooit - en de toeneming van scheepvaart en scheepsbouw resulteerden voor een belangrijk deel uit de spreiding van de industrialisatie naar landen als Frankrijk, België, Duitsland, de Verenigde Staten en Japan, waardoor in de jaren '80 aan een klein aantal landen de helft van de zichtbare wereldhandel toeviel.³

De toenemende behoeften van industrie en scheepvaart gaven gestalte aan hetgeen de ruggegraat vormde van de Britse zeevaart, de internationale kolenhandel. Hoe belangrijk deze ook was, de kolenhandel bleek toch niet de enige stuwende kracht waarover de Britse scheepvaart beschikte. Er was ook de uitvoer van fabrikaten, waarin het land in 1899 een wereldhandels-aandeel vertegenwoordigde van 32,5%.⁴ Bovendien stond daar een omvangrijke invoer van grondstoffen en voedingsmiddelen tegenover, zodat in de Engelse havens de in- én de uitvracht vrijwel verzekerd waren.⁵ Dit had bijgedragen om het land tot het scheepvaartcentrum van de wereld te maken. In 1912 vervoerden Britse schepen 92% van de eigen imperiale handel, 55% van de handel tussen het Imperium en derde-landen en 30% van het zeevervoer tussen derde-landen onderling.⁶

Men kan de vraag stellen naar de richting van de causaliteit tussen de groei van de handel en de groei van de scheepvaart. Het lijkt een logisch uitgangspunt de redenering te laten verlopen van de handel naar de scheepvaart, maar Dyos en Aldcroft wijzen er daarnaast op, dat de handel toenam zodra transportfaciliteiten beschikbaar kwamen tegen prijzen, die het vervoer van volumineuze goederen rendabel maakten tegen lage kosten per eenheid over lange afstanden.⁷ In deze redenering is de technische vooruitgang de initiërende factor en zijn de groei van handel en scheepvaart afgeleiden. Gelet op het feit dat ook de technische ontwikkeling in de scheepvaart een autonome en een geïnduceerde component had, mag men aannemen dat de vergroting van de wereldhandel en de verbeteringen in het transport elkaar wederzijds beïnvloedden.

Ondanks de snelle toeneming van het handelsvolume na 1815 reageerde de Britse scheepvaart hierop zeer langzaam.⁸ In feite verminderde tussen 1816 en 1825 de netto registertonnage en het peil van het eerstgenoemde jaar werd pas in 1838 opnieuw bereikt. Zoals Thornton opmerkte, 'there was little to be proud of in the British mercantile marine. The ships were vastly inferior, as ships, to the American and no better than were being built in the Dutch ports or in the yards of the Hansa towns.'⁹ Dit is een opmerkelijk gegeven voor hen, die de Nederlandse scheepsbouw in de eerste helft van de negentiende eeuw bestuderen. De Britten hadden vooral een achterstand ten opzichte van de Amerikanen, die tijdens de eerste vier decennia van de eeuw zelf omstreeks 90% van hun buitenlandse handel vervoerden en op vele lijnen een dominerende positie innamen. Het laatste gold in het

bijzonder op de Noordatlantische routes. Daarop eisten zij tegen 1850 driekwart van het emigrantenverkeer op.¹⁰ Tien jaar later was de Amerikaanse vloot met 5,3 miljoen ton nog steeds de grootste ter wereld - de Britse omvatte 4,7 miljoen ton - en ofschoon ruim de helft hiervan emplooi vond op de Grote Meren, vormde de grotere snelheid en vervoerscapaciteit van de overige schepen een gedeeltelijke compensatie voor de kleinere omvang van de tonnage in de oceaanvaart.

Pas tegen het einde der jaren '40 waren er indicaties dat de Britse reders en scheepsbouwers pogingen ondernamen de opgelopen achterstand in te halen. De opkomst van het stoomschip leidde de doorbraak in en tegen 1860 was tweederde van de stoomtonnage in Britse handen tegenover 14% voor de Amerikanen. De laatsten verdwenen tijdens het volgende decennium vrijwel van het toneel, terwijl de Britten hun positie verder uitbouwden. In tegenstelling tot andere auteurs zijn Dyos en Aldcroft van mening, dat de Britse scheepvaartwetten niet de oorzaak zijn geweest van de achterstand in de eerste helft van de eeuw en dat de afschaffing van deze wetten (1849) ook niet de oorzaak was van de latere groei. Tijdens het eerste decennium na de afschaffing is de Britse tonnage - ondanks een vergroting met 52% in de jaren tot 1861 - namelijk relatief verminderd ten opzichte van de Noorse en Amerikaanse;¹¹ de afschaffing der scheepvaartwetten had niet automatisch tot een opleving in de Britse scheepvaart geleid. Als structurele verklaring zien zij primair de verandering in de scheepsbouwtechnologie. Deze bood de Britse scheepseigenaren de mogelijkheid zonder protectie te leven; zij konden met behulp hiervan de suprematie der Amerikanen - in mindere mate ook van de Scandinaviërs - doorbreken, want die beschikten bij de bouw van houten schepen over zekere voordelen.

De overgang van zeil naar stoom was een proces van technologische verandering en diffusie, zo meent Harley, en dient als zodanig bestudeerd te worden.¹² De technische ontwikkeling - voor stoomschepen verliep deze sneller dan voor zeilschepen - en de veranderende input-prijzen leidden tot een relatieve verlaging van de kosten van stoomschepen.¹³ De belangrijkste technologische verandering bestond voor stoomschepen uit de min of meer continue verbetering van het brandstofverbruik, waarbij de concurrentie der zeilschepen voortvloeide uit de aard van de aan de stoomvaart verbonden kosten. De enige belangrijke oorzaak voor de lange overgangsperiode in de oceaanvaart was, dat een stoomschip de benodigde brandstof zelf diende te vervoeren. Daarom verving de stoom het zeil eerder op de kortere routes

en in de nabijheid van kolenvoorraden en zou zij zich pas later uitbreiden over de langere routes. Bovendien moest op de korte afstanden het passagiersvervoer belangrijk zijn, het grootste deel der lading uit hoogwaardige producten bestaan en de snelheid en regelmatigheid van de dienst worden gewaardeerd.

Aldus geschiedde het passagiersverkeer in de Ierse Zee en over het Kanaal al vóór het midden van de eeuw hoofdzakelijk onder stoom, bereikte tegen 1855 bijna alle lading uit de havens tussen Brest en de monding van de Elbe Groot-Brittannië op deze wijze, maar vond de omvangrijke Britse kolenuitvoer toen nog in houten zeilschepen plaats. Deze arriveerden in ballast aan de oostkust. In feite werd de ontwikkeling van de stoomvaart bepaald door de omstandigheid, dat 'most of the uses of steamships prior to 1865 involved premium freights for speed and regularity.'¹⁴ Daardoor was zij in het begin en rond het midden der jaren '60 stevig gevestigd in de korte vaart tussen Groot-Brittannië en het Europese vasteland én in de vaart tot omstreeks 3.000 mijl lengte, in het bijzonder naar de Middellandse Zee, waar de veranderlijke wind een ernstige handicap vormde voor het zeilschip. Bovendien had de stoomvaart tegen het midden van de eeuw een plaats verworven in het Atlantische passagiersverkeer. Pas in de tweede helft der jaren '60 hebben de stoomschepen daar terrein gewonnen in de vrachtvaart.

Afgezien van de binnenwateren behoorde de opening van de vaart van Amsterdam en Rotterdam naar Londen tot de beginfase van het stoomtijdperk onder de Nederlandse vlag. De in 1825 opgerichte Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij (A.S.M.) had onder andere het onderhouden van diensten op Hamburg en Londen ten doel.¹⁵ Met dit initiatief heeft de onderneming overigens weinig succes gehad, want de dienst op Londen moest al in 1828 - één jaar na de opening - om meerdere redenen vervallen. Eén daarvan bestond uit de moeilijkheden voortvloeiend uit de Britse scheepvaartwet van 1651. Ook de verlenging van de lijn op Hamburg tot Stockholm moest worden opgeheven (1836), terwijl de vaart van Amsterdam op Hull al evenmin een succes bleek. De lijn op Hamburg werd echter gecontinueerd, hetgeen de nader te bespreken Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij ervan zou weerhouden de s.s. 'Batavier' op deze haven in te leggen.

In 1849 probeerde de A.S.M. het opnieuw met een lijn op Londen. Daarvoor werd toen een schip met schroefaandrijving gebruikt, ondergebracht in

de Stoomschroefschooner-Reederij. Ook deze onderneming bleek geen succes. Na een betrekkelijk kwijnend bestaan te hebben geleden - het hoogste dividend bedroeg 2,5% - is de A.S.M. in 1877 overgenomen door de Rotterdamse firma P.A. van Es en Co., die in samenwerking met Phs. van Ommeren de dienst op Hamburg tot kort voor de eerste wereldoorlog heeft voortgezet.

Ook in Rotterdam nam men initiatieven tot opening van de stoomvaart op Londen en Hamburg. Al vanaf 1822 werd onder de Engelse vlag een wekelijkse dienst onderhouden, die twee jaar later door samenwerking tussen enige stoombooteigenaren werd uitgevoerd door de General Steam Navigation Company (G.S.N.C.).¹⁶ In 1824 besloot de Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij (N.S.M.) een boot te bouwen voor de vaart tussen Hamburg en Amsterdam of Rotterdam en Londen, de eerder genoemde s.s. 'Batavier'.¹⁷ Maar toen het schip eindelijk gereed was, werd in de vaart tussen Hamburg en Amsterdam al enige jaren door de A.S.M. voorzien. De directie besloot daarop aarzelend een lijn op Londen te openen.¹⁸

De vanaf 1829 uitgevoerde dienst ondervond veel tegenwerking van Engelse zijde en de door Cockerill geleverde machine voldeed aanvankelijk slecht. Maar de resultaten vielen uiteindelijk toch nog mee 'wegens de stellige voorkeur' die het schip bij het reizend publiek genoot.¹⁹ Na verloop van tijd raakte het schip echter in comfort en snelheid tenachter bij de nieuwere Engelse schepen en aangezien de 'Batavier' vooral voor de passagiersdienst was ingericht en bovendien in de winter enige tijd werd opgelegd, groeide de behoefte aan een moderner schip.²⁰ De verladers waren 's winters namelijk op Engelse schepen aangewezen, die daardoor ook in de andere jaargetijden de klanten wisten te binden. Dit laat de structurele moeilijkheid onverlet, dat de Engelse exporteurs het schip bepaalden, waarmee de goederen werden verscheept:²¹ een ongunstige situatie voor een buitenlandse maatschappij.

In 1836 nam de directie het besluit tot de bouw van de s.s. 'Batavia', die naast de 'Batavier' op Londen kon worden ingelegd en ook voor andere vaarten geschikt zou zijn.²² Maar in 1838 was het schip door een gebrek aan fondsen nog niet afgebouwd. Dit zou nog vele jaren zo blijven, waarna het uiteindelijk een andere bestemming kreeg.²³ Toen vervanging van de 'Batavier' uitbleef, was men in de jaren '40 meer en meer genooddaakt zich op het vervoer van vee en lading toe te leggen.²⁴ De ontwikkeling van een geregelde stoomvaart op Engeland, waarvan het passagiersverkeer een belangrijk bestanddeel vormde, verliep aldus zeer moeizaam.

In het vervoer over het Kanaal en op de Noordzee speelde met name voor de geregelde diensten het postverkeer een belangrijke rol. Dit vervoer werd door het Britse Post Office sinds een ver verleden met eigen pakketboten uitgevoerd. Daarin kwam verandering toen in 1830 een langdurig onderzoek naar het beheer van overheidsinstellingen begon. Hieraan werd ook het Post Office onderworpen.²⁵ De administratie en controle bij de pakketboten bleken te wensen over te laten en de opbrengsten liepen terug. De voornamelijk op reizigersverkeer gebaseerde exploitatie van scheepvaartdiensten werd niet langer tot de taak van het Post Office geoordeeld, hetgeen in 1837 resulteerde in het afzien van het beheer van alle pakketdiensten. Wel diende men te blijven voldoen aan de bepaling uit het verdrag tussen het Post Office en de posterijen in de Nederlanden (1818), waarbij tweemaal per week via Oostende en Hellevoetsluis postverzending zou plaatsvinden. Om deze verplichting na te komen werd met de G.S.N.C. een mailcontract afgesloten. Hierbij werden Harwich en Hellevoetsluis als verscheephavens vervangen door Londen en Rotterdam.

Het Post Office heeft na de opheffing van de lijn Harwich-Hellevoetsluis de aandacht voornamelijk op Oostende geconcentreerd. Deze plaats was voor de Engelsen een aantrekkelijke badplaats geworden.²⁶ Het aantal afvaarten werd in 1834 in beide richtingen van twee op vier per week gebracht. Naast een functie als badplaats kreeg Oostende ook de voorkeur vanwege de goede verbindingen naar het achterland. In 1838 kwam de spoorlijn Oostende-Brussel gereed en vijf jaar nadien kon men per trein doorreizen naar Keulen. Rotterdam had daartegenover niets te bieden; het lag door de onbevredigende verbinding via het Voornse Kanaal ver van zee, de uitrusting in de haven was pover en pas in 1847 kreeg de stad een spoorwegaansluiting met Den Haag en Amsterdam. De lijn naar Duitsland liet nog langer op zich wachten.

Tot het midden van de negentiende eeuw, zo meent Brugmans, is de Nederlandse stoomvaart niet verder gekomen dan een aarzelend begin, waarbij Roentgen (N.S.M.) en Van Vlissingen (A.S.M.) als pioniers optraden. Het was de zeilvaart, die nog vrijwel onbetwist de suprematie op de zeeën had.²⁷ Zoals gemeld, had de Britse stoomvaart op een aantal routes het zeilschip toen al zware concurrentie aangedaan, zodat men zich kan afvragen of de Nederlandse scheepvaart een achterstand had opgelopen bij de overgang op stoom. Lag dit aan de omstandigheden van de Nederlandse scheepvaart of aan het conservatisme der reders? Het laatste wordt door Brugmans

ontkend, want hij meent, 'dat het overigens alom in Nederland heersende gebrek aan energie en ondernemingslust zich niet vertoond heeft in het redersbedrijf.'²⁸ Blijkens staat 12 was de Nederlandse achterstand in de overgang op stoom echter onmiskkenbaar.

Staat 12: Scheepvaart en stoomtonnage naar landen, 1850, 1860 en 1870

	1850			1860			1870		
	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Verenigd Koninkrijk	39,5	23,0	4,7	35,0	31,3	9,8	33,9	41,9	19,6
Nederland	3,2	0,4	0,9	3,3	0,7	2,3	2,3	0,7	5,0
Frankrijk	7,6	1,9	2,0	7,5	4,7	6,8	6,4	5,8	14,4
Verenigde Staten a.	17,6	6,1	2,8	19,2	6,7	3,8	9,0	7,3	12,7
b.	21,0	65,7	25,3	20,7	53,1	28,0	15,9	33,3	33,0
c.	38,6	71,9	15,1	39,9	59,8	16,4	25,0	40,5	25,6

I. Aandeel in de wereldtonnage in procenten

II. Aandeel in de wereldstoomtonnage in procenten

III. Aandeel van de stoomtonnage in 's land totale tonnage in procenten:

a. Geregistreerd voor de vaart op het buitenland

b. Geregistreerd voor de vaart op de rivieren en meren

c. Totaal van a. en b

Bron: Kirkaldy, British shipping, appendix XVII.

Indien de opvatting van Brugmans juist is - veel wijst hierop - dan dient de verklaring gezocht te worden in de omstandigheden van de Nederlandse scheepvaart, want die bepaalden de diffusie van de nieuwe technologie. De vaart op Groot-Brittannië - behorend tot de korte routes, waarop de stoomvaart het eerste penetreerde - werd gehinderd door de Britse scheepvaartwetten, waarvan de afschaffing (1849) voor de Nederlandse reders een stimulans vormde tot de ontplooiing van nieuwe initiatieven.²⁹ De aanvoer van Engelse kolen zou echter door de aard van het product nog lange tijd per zeilschip worden verzorgd. Ook de vaart op Indië woog zwaar in de Nederlandse tonnage. Dit vervoer zou door de lengte van de zeeweg nog lang onder zeil worden uitgevoerd. Bovendien beschikte Nederland over onvoldoende uitvoerproducten.

Daarnaast, zo meent althans De Boer, kan het achterblijven van Nederland in de ontwikkeling van de stoomvaart als een klassiek voorbeeld van de nadelen van protectie gelden.³⁰ De Nederlandse reders hadden zijns inziens geen belang bij het streven naar technische perfectie. De bevrachtingspolitiek van de Nederlandsche Handel-Maatschappij (N.H.M.) maakte het namelijk mogelijk, dat zeilschepen van een verouderd type vrachten verwierven die 50 tot 100% boven het niveau van de vrije internationale markt lagen. 'Voor vele reders en werven een voordeel, maar in wezen een premie op het handhaven van de traditionele scheepsbouw hier te lande, die Engeland gelegenheid bood zijn voorsprong in de stoomvaart van jaar tot jaar te vergroten.' De politiek der N.H.M. heeft weliswaar tot gunstige uitkomsten in de zeilvaart geleid - volgens Mansvelt betaalde zij tussen 1824 en 1830 f 4 miljoen teveel aan vracht en tussen 1830 en 1868 nog eens f 80 miljoen³¹ -, maar de vloot voldeed niet aan de eisen des tijds met betrekking tot snelheid en gemiddelde tonnage per schip.

Toch lijkt het bovenstaande een onvoldoende verklaring voor de achterstand in de stoomvaart. Ook in het buitenland was rond het midden van de eeuw en nog enige tijd daarna een dergelijke reislenkte voor stoomschepen ongebruikelijk. Met de opening van het Suezkanaal in 1869 is in deze situatie verandering gekomen, maar de gewraakte bevrachtingspolitiek der N.H.M. was vier jaar eerder afgeschaft. Aldus lagen aan de relatief langzame introductie van de stoomvaart in het algemeen economische overwegingen ten grondslag, hetgeen een falen in afzonderlijke gevallen geenszins uitsloot.

Het jaar 1858 kan gelden als het topjaar van de Nederlandse zeilvaart, aldus Brugmans, daarna is de achteruitgang begonnen.³² Maar dan heeft de Nederlandse zeilvaart kennelijk eerder terrein verloren op de stoomvaart dan de Britse, want uit de gegevens van Kirkaldy blijkt, dat daarvoor de top tussen 1860 en 1870 lag.³³ Kan men ter verklaring hiervan ook nu denken aan divergenties tussen het Britse en het Nederlandse scheepvaartpatroon, de vraagstelling verschuift tevens naar de ontwikkeling van de Nederlandse scheepsbouw. Aangezien de bevrachtingspolitiek der N.H.M. de mogelijkheid opende tot een rendabele vaart tussen Nederland en de Oost met relatief kleine en trage houten zeilschepen, heeft de Nederlandse scheepsbouw de technische ontwikkeling voor zeilschepen onvoldoende gevolgd. Waren de Amerikanen er met hun 'clippers' in geslaagd een koopvaardijship met een grote laadruimte te bouwen, dat tevens alle records

in snelheid sloeg, de Engelsen wisten daarop ijzeren clipperschepen te construeren, die nog weer betere resultaten boekten.³⁴ Door enerzijds de overgang van het houten op het ijzeren zeilschip en anderzijds de overgang van het houten zeilschip naar het houten stoomschip en vanuit beide punten naar het ijzeren stoomschip verliep de technische ontwikkeling en ervaring in de Britse scheepsbouw geleidelijker dan in de Nederlandse. De scheepsbouw moest in Nederland goeddeels rechtstreeks de oversteek maken van het ouderwetse houten zeilschip naar het ijzeren stoomschip. Dit was een der oorzaken achter de problemen bij de vestiging van een moderne scheepsbouwindustrie.³⁵ Aldus was de bevrachtingspolitiek der N.H.M. naar alle waarschijnlijkheid nadeliger voor de Nederlandse scheepsbouw dan voor de scheepvaart. Toen de stoomvaart in Nederland eenmaal op gang kwam - veelal door de aankoop van in het buitenland gebouwde schepen -, heeft het ouderwetse Nederlandse zeilschip de concurrentie met de stoomboot minder lang kunnen volhouden dan het moderne Britse zeilschip.³⁶

Indien zich in Nederland een achterstand heeft voorgedaan met betrekking tot de stoomvaart door andere oorzaken dan de omstandigheden van de Nederlandse scheepvaart, dan zou deze van na 1850 moeten dateren. Toen waren de Engelse scheepvaartwetten afgeschaft en kon door toepassing van het ijzeren stoomschip, de scheepsschroef en de compoundmachine³⁷ ook de stoomvaart naar de Oost lonend zijn.³⁸ In de jaren '50 is het Nederlandse aandeel in de wereldstoomtonnage opgelopen van 0,4 tot 0,7%, terwijl het volgende decennium een handhaving op het bereikte niveau bracht (staat 12). Deze twintig jaar tesamen lieten een vermeerdering van de wereldstoomtonnage zien tot het 3,6-voudige, van de Britse stoomvloot tot het 6,6-voudige, terwijl de Nederlandse 7,2-maal de omvang van 1850 kreeg.³⁹ Al bleef het aandeel der stoomschepen in 's lands tonnage en in de wereldtonnage klein in vergelijking met andere zeevarende naties, de uitbreiding verliep nog enigszins sneller dan die van het Verenigd Koninkrijk, de stoomvaartnatie bij uitstek.

Bij de analyse van de verhouding zeilvaart-stoomvaart in het Nederlandse havenverkeer dient men te bedenken, dat er - met name in het begin van de periode - aanzienlijke verschillen bestonden in het vaarpatroon onder de onderscheiden vlaggen. Was het grootste gedeelte der Britse schepen rechtstreeks uit Engeland afkomstig, voer een nog groter percentage daaraan ook rechtstreeks terug en gaf het havenverkeer onder de Britse vlag aldus gestalte aan slechts een zeer klein deel van het vaarpatroon der

Britse rederijen, het vaarpatroon onder de Nederlandse vlag gaf een goed inzicht in de totale activiteiten der Nederlandse rederijen. De Nederlandse havens waren niet opgenomen in de lange routes van de Britse scheepvaartmaatschappijen, zodat men bij de inklaringen onder de Britse vlag te maken heeft met een sterke vertegenwoordiging van de korte routes. Daardoor had men ook te maken met een oververtegenwoordiging van het mechanisch voortgestuwde schip onder deze vlag. Een directe vergelijking van het stoomvaartandeel in de Nederlandse havens onder de Britse en de Nederlandse vlag doet aldus onrecht aan de Nederlandse rederijen.

Zodra zich veranderingen aandienden, wisten de Nederlandse reders snel te reageren. Dit blijkt onder andere uit het feit, dat de N.S.M. in het jaar van de afschaffing der Britse scheepvaartwetten een tweede schip in de vaart op Londen bracht, de ijzeren schroefschoener 'Fijenoord'. De 'Batavier' was enige jaren eerder ingrijpend verbouwd.⁴⁰ Zoals gemeld was een soortgelijke poging van Van Vlissingen van de A.S.M. een mislukking geworden, want toen een Engelse concurrent dreigde zich op de vaart op Hamburg te zullen toeleggen, heeft men de lijn naar Hull verplaatst. Dit mocht overigens niet baten. De Stoomschroefschoener-Reederij werd in 1862 geliquideerd. De A.S.M. bleef daarna op enige andere Westeuropese havens varen, breidde haar activiteiten zelfs nog uit, maar moest mede door de concurrentie der Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij in 1877 ook zelf in liquidatie gaan.⁴¹

Schepen onder de Britse vlag namen in de negentiende eeuw een belangrijk deel van het Nederlandse havenverkeer voor hun rekening. Tijdens de drie decennia volgend op 1870 voer meer dan de helft der in- en uitgeklaarde tonnages en meer dan 40% van het aantal schepen onder deze vlag, hetgeen enige decennia eerder ook al het geval was.⁴² Niet alleen in de Nederlandse havens maar over vrijwel de hele wereld domineerde de Britse scheepvaart de havens en zeeroutes, een suprematie die was gebaseerd op een samenstel van factoren, t.w.

1. de Britse koloniale handelspolitiek,
2. het feit dat de industrialisatie Groot-Brittannië de kennis van de machinebouw en metaalbewerking verschafte die het mogelijk maakte ijzeren stoomschepen te bouwen,
3. de bevolkingsgroei die de Britse voedselproductie overtrof en aldus leidde tot een importvraag, die grotendeels werd betaald met

industriële producten, later steenkolen, en

4. de omstandigheid dat het onderhouden van lijndiensten een uitgebreide organisatie op de vaste wal vergde die - eenmaal opgezet - een voordeel betekende voor de gevestigde reder. De nieuwkomer moest een hindernis overwinnen, voordat hij kon concurreren.⁴³

In een eilandenrijk als het Britse zijn de buitenlandse handel en de scheepvaart elkaars natuurlijke partners. Stootte de traditionele Britse nijverheidsproductie vlak voor de industriële revolutie op het einde van haar mogelijkheden en bracht de ontwikkeling van een nieuwe - industriële - technologie uitkomst in een doorbraak naar een nieuw tijdperk in de fysieke goederenproductie, de overgang naar een nieuwe technologie in de scheepvaart - gesteund door de Britse positie in de wereldhandel en mogelijk gemaakt door de kennis omtrent de industriële technologie - leverde een additionele bijdrage aan de commercieel-maritieme suprematie. De immense toeneming van de internationale handel verschaftte de gelegenheid de verdiensten uit de onzichtbare uitvoer te vergroten.⁴⁴ Deze waren noodzakelijk om het tekort op de goederenbalans te compenseren.

De Britse handelsvloot was zo groot, dat daarmee meer vracht vervoerd kon worden dan ten behoeve van de eigen in- en uitvoer nodig was. Daardoor kon het land ook profiteren van de activiteiten van andere dan Britse handelaren.⁴⁵ Naarmate andere landen zich meer op de moderne scheepvaart gingen toelagen, moest deze gunstige omstandigheid aan betekenis verliezen. De totstandkoming van directe handels- en scheepvaartbetrekkingen tussen derde-landen ging ten koste van de Britse scheepvaart.

Groot-Brittannië boette ook als scheepvaartcentrum aan relatieve betekenis in ten gunste van andere landen. Betekende de opkomst van de omringende landen voor de Republiek in de achttiende eeuw een toeneming van de 'voorbijlantvaart',⁴⁶ een soortgelijke tendentie heeft zich ten aanzien van Groot-Brittannië na 1870 gemanifesteerd.⁴⁷ Dit gold ook in de verhouding tot Nederland, waar de toenemende beschikbaarheid van uitvracht - o.a. door een groeiende Duitse doorvoer - de scheepvaart in de loop der tijd belangrijke stimulansen heeft gegeven. Uitgaande van hetgeen Ashworth noemt 'the commonly accepted reckoning that the carrying service obtained in a given period from a steamship is equivalent to that from sailing vessels of four times the net tonnage',⁴⁸ nam tot 1910 de vervoerscapaciteit van de Nederlandse handelsvloot in gelijke mate toe als het wereldvolume, de Britse aanzienlijk sneller, maar bleef uiteindelijk toch nog

achter bij die van Duitsland.⁴⁹

De technologische voorsprong in de scheepsbouw en de scheepvaart bood de Britse reders bij de aanvang van het stoomtijdperk bescherming tegen de buitenlandse concurrentie, terwijl de uitgebreidheid van het scheepvaartnet de toetreding tot de markt bemoeilijkte. Met name op de langere routes en naar havens met minder frequente verbindingen bleef men veelal uiteindelijk toch op Britse schepen aangewezen. Toen in andere landen een commercieel-economische en technologische emancipatie op gang kwam en buitenlandse handelaren bovendien de Britse usance tot bepaling van het schip van in- en uitvoer overnamen, werden directe verbindingen tussen buitenlandse productie- en afzetgebieden rendabel en nam de concurrentie op de internationale scheepvaartmarkt sterk toe. Het vervoer ging voor een groter deel aan de eigen reders toevallen. Dat onder deze omstandigheden de Britse reders in staat waren hun aandeel op éénderde van de wereldtonnage te handhaven,⁵⁰ mag een opmerkelijk feit heten, ook al moet men voor de jaren 1901-1911 van een langdurige depressie in de Britse scheepvaart spreken.⁵¹

Dat de Britse reders zich in het algemeen wisten te handhaven, impliceert echter geenszins dat dit ook voor de afzonderlijke havens en regio's gold. Zo verminderde tussen 1880 en 1911 het Britse aandeel in de in- en uitklaringen van een groot aantal landen met uitzondering van Canada, Nieuw-Zeeland en de Britse bezittingen, terwijl de daling het grootst was met betrekking tot Chili, Nederland, België, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk zelf.⁵² Met name komt hierin de verdere emancipatie van het economisch leven in Europa - ook in het vlak van de zeevaart - duidelijk tot uiting.

Blijkens de SIUD heeft Groot-Brittannië na 1870 in een betrekkelijk gelijkmatige ontwikkeling als land van laatste uitklaring terrein verloren bij de inklaringen in de Nederlandse havens. Deze ontwikkeling heeft zich na 1900 enigszins versneld. In de jaren '70 had bijna de helft van de ingeklaarde tonnage voor het laatst een Britse haven aangedaan, in 1910-1914 nog slechts een kwart.

Bij de uitklaring uit de Nederlandse havens was de Engelse positie als scheepvaartcentrum in 1870 nog sterker dan bij de inklaringen en deze bleef nadien ook beter gehandhaafd. Tussen 1870 en 1900 richtte tweederde van de uitgaande tonnage zich op Engeland, waarna een daling optrad tot 59% in 1900-1909 en 48% in 1910-1914.

Ter verklaring van dit verschil kan men aanvoeren, dat het ballastvervoer bij de inklaringen uit Engeland veel kleiner was dan bij de uitklaringen en dat het laatste zelfs niet onbelangrijk is toegenomen. Bij de inklaringen bedroeg dit gemiddeld 6% (1870-1914), bij de uitklaringen was er een toeneming van 41% in de jaren '70 via 52% twee decennia later tot 57% in 1910-1914. Schepen afkomstig uit of op weg naar de Nederlandse havens deden kennelijk eerst Engeland aan ter lading of lossing van vracht. Dat de Engelandvaart relatief is verminderd, vormt een indicatie voor het feit dat men in toenemende mate ook elders vracht kon bekomen. Maar de relatieve toeneming van de ballastuitklaringen op Engeland vormt op haar beurt een aanwijzing voor het feit, dat, indien men ondanks de verbeteren- de uitvrachtsituatie in Nederland geen of onvoldoende lading kon bemachtigen, men meer en meer op Engeland was aangewezen.

Naast de Engelse positie als scheepvaartcentrum moet men de aandacht richten op Engeland als scheepvaartnatie. Schepen onder de Britse vlag namen tot vlak voor de eeuwwisseling de helft van de in- en uitklaringen in Nederlandse havens voor hun rekening. De daaropvolgende achteruitgang verliep in zo'n snel tempo, dat in 1910-1914 het tonnage-aandeel nog slechts 30% bedroeg (SIUD). Kan men tot omstreeks 1900 spreken van een evenwichtige ontwikkeling van de Britse tonnage in het totale scheepvaartverkeer in Nederland, naast zoveel stabiliteit deed zich ook verandering voor. Deze betrof met name de gemiddelde tonnage van de in- en uitgeklaarde schepen. De onder de Britse vlag varende schepen waren in het decennium '70 niet onaanzienlijk groter dan die onder een ander vlag varende, zodat het Britse aandeel in het aantal schepen kleiner was dan bij de tonnage. De niet-Britse reders hebben hun op de Nederlandse havens ingelegde schepen in de volgende decennia sneller vergroot dan de Britse reders, waardoor dit verschil tegen het einde der jaren '90 vrijwel was opgeheven.

De relatieve achteruitgang van de Britse scheepvaart in de Nederlandse havens is niet, althans niet primair, door Nederlandse concurrentie veroorzaakt. De Nederlandse schepen behielden tijdens de hele periode 1870-1914 een vrijwel constant aandeel in het Nederlandse havenverkeer van iets meer dan een kwart. Alleen in de jaren '80 heeft zich een kleine vergroting voorgedaan, die echter in het volgende decennium weer verloren ging. Kennelijk was de concurrentie tussen de Britse en de Nederlandse vlag gering. Men mag echter niet uitsluiten dat de Nederlandse reders de Britse schepen op de afzonderlijke routes terdege hebben beconcurréerd,

daarbij de Britten naar andere routes verdringend waarop zij ten opzichte van derde-landen terrein hebben moeten prijs geven.

De directe vaart tussen Groot-Brittannië en Nederland was een route, waarop de Brits-Nederlandse concurrentie zich sterk deed gevoelen. In 1870 was deze vaart met bijna 90% vrijwel geheel in Britse handen. Ongeacht de vlag voer 80% van de uit Engeland in- en uitgeklaarde tonnage onder stoom: iets meer dan 80% voor de tonnage onder de Britse vlag, 70% voor die onder de Nederlandse. Dit "stoomaandeel" liep in de loop van het decennium op en bereikte tegen het einde het niveau van 95%. Het is daarna slechts langzaam verder toegenomen. Naast de omstandigheid dat de zeilschepen relatief meer vertegenwoordigd waren onder de Nederlandse vlag, hadden de Britse schepen in het begin der jaren '70 bovendien gemiddeld ongeveer de anderhalfvoudige inhoud. Maar in korte tijd is deze verhouding omgekeerd.

De relatief sterke toeneming van de stoomvaart onder de Nederlandse vlag en de wijziging in de relatieve grootte van de Britse en de Nederlandse schepen moet in deze jaren vooral worden toegeschreven aan de opening van de dienst tussen Vlissingen en Queenborough door de hierna te behandelen Stoomvaart Maatschappij Zeeland. Maar dat in de jaren '80 en later de in- en uitgeklaarde Nederlandse schepen vaak 25% groter waren dan de Britse moet toch primair worden toegeschreven aan de indirecte vaart. De relatief grote schepen op de verre routes bleven zowel bij de uit- als de thuisvaart Engeland aandoen om vracht te laden en/of te lossen, dan wel om bunkerkolen in te nemen.

Het schamele Nederlandse aandeel van 10% in het Brits-Nederlandse zeeverkeer is in de loop der jaren stootsgewijze vergroot. De Stoomvaart Maatschappij Zeeland begon de exploitatie van haar dienst met zes afvaarten per week, op 26 juli 1875. Aanvankelijk werd de dienst onderhouden op Sheerness in plaats van Queenborough, omdat de pier aldaar nog niet gereed was.⁵³ De dienst moest echter half november vanwege de slechte uitkomsten en de onveiligheid van de haven van Sheerness worden gestaakt.⁵⁴ Zes maanden later werd de dienst, nu op Queensborough Pier, hervat. Hij was naast het passagiersverkeer ook bedoeld voor het vervoer van vee, maar pas eind '76 verleende de Engelse regering de daartoe aangevraagde toestemming. Op grond van de in Duitsland uitgebroken veepest volgde al spoedig een invoerverbod. Ofschoon dit de maatschappij schade bezorgde, won bovendien de gedachte veld dat passagiersschepen in de korte vaart geen vee behoorden te vervoeren. Deze regelmatige dienst heeft belangrijk bijgedragen tot de

vergroting van het Nederlandse tonnageaandeel in het Brits-Nederlandse zeeverkeer van 11% in 1876 tot 29% drie jaar later (SIUD).

Sturmey, die een onderzoek heeft ingesteld naar de relatieve vermindering van de Britse vlag in de wereldtonnage tussen 1900 en 1960, ziet daarvoor een viertal mogelijke oorzaken, die ook op de verminderende betekenis van de Britse vlag in de Nederlandse havens van toepassing kunnen zijn.⁵⁵ In de eerste plaats wijst hij op fundamentele veranderingen in de concurrentiesituatie voortvloeiend uit economische factoren met betrekking tot de werking van de scheepvaart. Hiernaast bestaat de mogelijkheid van ingrijpen in de concurrentie, waardoor - ondanks dat Engeland over economische voordelen beschikte bij de verschaffing van scheepvaartdiensten - buitenlandse overheden de effectiviteit aan deze voordelen ontnam. In de derde plaats wijst Sturmey op 'random factors', zoals oorlogen en hun nasleep, wijzigingen in de handel of in het overheidsbeleid anders dan die specifiek gericht op de scheepvaart. En tenslotte kon de oorzaak gelegen zijn in de reacties van de Britse reders op veranderende omstandigheden. Het laatste wil zeggen, dat er interne beperkingen bestonden tegen een voortgezette groei.

Al heeft de Nederlandse overheid zich niet onthouden van ingrijpen in de scheepvaart - als voorbeelden kunnen dienen het nader te behandelen postcontract met de Stoomvaart Maatschappij Zeeland en de overname der verbindingen in de Indische archipel door de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij van de in Britse handen zijnde Nederlandsch-Indische Stoomboot Maatschappij -, van een frequent-incidentele of systematische bevoordeling van de scheepvaart onder de Nederlandse vlag was in de behandelde periode geen sprake: met de aanneming van de drie scheepvaartwetten van Van Bosse was aan deze bevoordeling een einde gekomen.⁵⁶

Zelfs in 1890-1910, toen de Britse vloot van schepen boven 100 ton toenam van 10 tot 18 miljoen ton, verminderde het Britse aandeel in de wereldtonnage.⁵⁷ Sturmey ziet een verband tussen de betrekkelijk regelmatige groeicurven van de Britse, Noorse en Nederlandse tonnage, die, ofschoon in tempo verschillend, uiteindelijk de groei uitbeeldde van een vloot die niet consistent of substantieel door de overheid werd gesteund. Voorzover overheidsingrijpen van invloed was op de vermindering van het Britse aandeel in het Nederlandse havenverkeer, was dit meer een gevolg van ingrijpen van derde-landen. Zo genoot bij voorbeeld de Duitse scheepvaart overheidssteun in de vorm van concessionele spoorwegtarieven, waarbij de Duit-

se handel via Rotterdam en Antwerpen werd afgeleid naar Duitse havens. Deze tarieven waren van toepassing onder voorwaarde, dat het zeevervoer plaats vond in Duitse schepen. Het ongunstige was voor de Britten met name hierin gelegen, dat zij een groot aandeel hadden in het havenverkeer van Rotterdam en Antwerpen en niet in die mate in de Duitse havens.

'De begunstiging van de Duitse Noordzeehavens door de Pruisische staatsspoorwegen is mettertijd meer uitgesproken van karakter geworden', zo meent Nusteling.⁵⁸ De Pruisische spoorwegen traden niet alleen in concurrentie met de buitenlandse spoorwegen, maar ontpopten zich tevens als concurrenten van de Rijnvaart, m.n. vanaf de jaren '90. Deze politiek had overigens ook gevolgen voor de scheepvaart in de Nederlandse zeehavens, want Duitse schepen kwamen hier Ruhrkolen innemen en leverden een bijdrage aan de verhevigde concurrentie op de vrachtenmarkt. De teruggang in het Britse tonnage-aandeel moet voornamelijk aan het opdringen van de Duitse scheepvaart worden geweten.

Maar ook de Nederlandse overheid bevorderde de scheepvaart onder eigen vlag. De begunstiging van de Stoomvaart Maatschappij Zeeland bestond uit het op 3 oktober 1876 met de staat overeengekomen postcontract. Daarbij waarborgde de staat voor tien jaar een bedrag van f 151.000,- per jaar.⁵⁹ Op een verzoek van de Tweede Kamer, gesteund door de Eerste Kamer, dat het wenselijk was een snelle en geregelde postgemeenschap met Engeland in te stellen was de minister van Financiën met een ontwerpovereenkomst gekomen.⁶⁰ Met de ondertekening verplichtte de Maatschappij Zeeland zich naast het bestaande materieel minstens twee geheel nieuwe stoomschepen van de eerste klasse van niet minder dan 800 ton in dienst te stellen. Bovendien verbond zij zich zowel in Nederland als in Engeland alle brievenmalen aan boord te nemen en te vervoeren, waartoe de Nederlandse postadministratie opdracht zou geven. Het contract bevatte ook bepalingen omtrent de uitvoering van de dienst. De Zeeland zou vaste bedragen per kilogram vervoerde post ontvangen, terwijl de waarborg van f 151.000,- zou vervallen op de dag waarop gedurende drie achtereenvolgende jaren de opbrengst het bedrag van de waarborg zou hebben bereikt. De opbrengst boven de waarborg zou door de staat worden ingehouden tot zodanig bedrag als in de vorige jaren eventueel door de staat bij wijze van aanvulling op de bedoelde opbrengst was uitbetaald.

Het parlement nam pas kennis van deze overeenkomst toen het garantiebedrag van f 151.000,- op de begroting voor 1878 verscheen.⁶¹ Zeer veel

leden betwijfelden de bevoegdheid van de minister om de staat op eigen gezag in zulk een mate te verbinden; anderen achtten het contract een indirecte subsidieverlening. Zonder het algemeen belang uit het oog te hebben verloren zou men het particulier belang van de Zeeland hebben bevorderd. De minister wees echter op het belang van de maatschappij dat weliswaar gebaat was met het contract, maar dat tevens een waarborg vormde voor de behoorlijke uitvoering van de overeenkomst. Overigens spitste de discussie zich geheel toe op de kwestie van de wettelijke goedkeuring. De Kamer meende, dat de overeenkomst niet gesloten had mogen worden vooraleer zij aan de daaraan verbonden uitgave haar wettelijke goedkeuring had verleend.

In de tweede helft der jaren '80 is het Nederlandse aandeel in de inklaringen uit Groot-Brittannië opnieuw sprongsgewijze toegenomen, nl. van ongeveer 25% in 1882-1884 tot 36% in 1887-1889. Ook hierin speelde de Maatschappij Zeeland een belangrijke rol. Het jaar 1885 bracht namelijk een nieuwe postovereenkomst, die onder andere een vergroting van het garantiebedrag tot f 300.000,- en een uitbreiding van de vaart met een dagdienst omvatte.⁶² Ook nu weer achtten meerder Kamerleden de financiële verplichtingen van de regering te groot; andere verheugden zich over de vooruitgang en de ontwikkeling van de Maatschappij Zeeland. Gelet op het gebrek aan overheidssteun voor de andere reders die een geregelde dienst op Engeland poogden te realiseren en het verschil in resultaat met de Maatschappij Zeeland mag men veilig aannemen, dat het postcontract een hoeksteen vormde van het succes van de laatstgenoemde onderneming.

Tenslotte moet worden gewezen op de versterking van de Nederlandse positie vlak na de eeuwwisseling. Deze moet vooral worden toegeschreven aan de oorlog in Zuid-Afrika. Deze veroorzaakte in Engeland een grote vraag naar scheepsruimte. In hoeverre sprake was van ressentimenten tegen de Engelsen laat zich vooralsnog niet kwantitatief vaststellen.

Ondervond de Zeeland vanaf haar oprichting een hevige concurrentie van de onder de Engelse vlag uitgevoerde dienst tussen Hoek van Holland en Harwich, deze werd nog versterkt door de oprichting van de Hollandsche Stoomboot Maatschappij (1885). Deze had ten doel om Amsterdam als doorvoerhaven tot ontwikkeling te brengen. Men dacht hierbij aan het vervoer tussen Engelse havens en het Ruhrgebied en het was om deze reden, dat naast de Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij ook de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij zich bij de oprichting interesseerde. De nieuwe lijndienst had vooral de concurrentie van de onder Engelse vlag varende rede-

rij te duchten, die tot dan toe tegen hoge tarieven het zeevervoer tussen Amsterdam en Engeland had verzorgd.⁶³ Op den duur zijn alle op Engeland varende lijnrederijen tot overeenstemming met elkaar gekomen, zodat tegen redelijke vrachtprijzen kon worden gevaren.

Maar het waren niet alleen het overheidsingrijpen en de directe lijnvaart, die de concurrentie tot een hevige maakten. Veel van de entrepôt-handel via het Verenigd Koninkrijk met het Europese vasteland als uiteindelijke bestemming ging over op Nederlandse, maar vooral ook Duitse schepen die een directe vaart konden aanbieden. Bovendien richtten de Duitse reders een inlichtingendienst op, die de identiteit van de geconsigneerde van in Britse schepen vervoerde goederen vaststelde. Men trachtte hem dan over te halen om onder eigen vlag te gaan vervoeren. Tenslotte verzekerden de Duitse lijnen zich van toegang tot de scheepvaarconferenties en vonden zij de Britse reders bereid tot onderhandelingen over terreinafbakening. De laatsten gingen vaak er mee akkoord om hun diensten op het vasteland niet uit te breiden en in sommige gevallen de vaart op bepaalde havens volledig stop te zetten in ruil voor een Duitse toezegging niet te concurreren in de vaart op Britse havens.⁶⁴ Door dit samenstel van factoren behoorde Duitsland in 1890-1910 na Japan en vlak vóór Nederland tot de snelste groeiers op scheepvaartgebied.⁶⁵

Het volume van de internationale zeehandel is de belangrijkste afzonderlijke factor, die het gebruik van de wereldhandelsvloot bepaalt.⁶⁶ Afgezien van de snelheid waarmee de reizen worden uitgevoerd is de toeneming van de wereldhandelsvloot uiteindelijk afhankelijk van de groei van de wereldhandel. Maar de vloot van een land kan sneller toenemen dan de wereldtonnage, wanneer men erin slaagt een evenredig deel te verwerven in de sneller groeiende delen van de wereldvaart of een groter aandeel in het overige vervoer. Anderzijds zal de groei minder snel verlopen dan de wereldtonnage, indien de vloot in hoge mate afhankelijk is van de langzamer groeiende sectoren of er niet in slaagt een aandeel te verwerven in de sneller groeiende delen. Voorzover de Britse scheepvaart afhankelijk was van de Britse handel, betekende de langzamer groei van de laatste tussen 1904 en 1912 een beperking van de expansiemogelijkheden.⁶⁷

De sterke groei van de handel op de inter-Europese zeeroutes - een handel die in toenemende mate een tweezijdig karakter kreeg - heeft er toe bijgedragen de Engelse voorsprong in dit zeeverkeer te doen verminderen.

De in de Britse havens voortdurend aanwezige in- én uitvracht was een belangrijke factor gebleken achter de groei van de vaart op deze havens. Deze was door de sinds het midden van de eeuw toenemende technologische voorsprong voornamelijk aan de Britse vlag ten deel was gevallen. De Nederlandse scheepvaart stond er zowel in het vlak van de technologie als met betrekking tot het evenwicht tussen in- en uitvracht in de Nederlandse havens aanzienlijk ongunstiger voor. Neemt men het verschil tussen het aandeel van de vaart in ballast van respectievelijk de uit- en inklaringen als een maatstaf voor de relatie tussen het volume van de af- en aangevoerde goederen - een overigens ruwe indicatie -, dan heeft zich in de Nederlandse havens een ontwikkeling naar het evenwicht voorgedaan, ook al is dit vóór 1914 niet bereikt. Het aandeel van de ballasttonnage bleek in de jaren '70 bij de inklaringen ruim 40% groter. Daarin is tot 1900-1909 geen verandering gekomen. Wel is er vanaf de jaren '90 een lichte verschuiving te bespeuring naar een groter aandeel van het ballastverkeer in zowel de in- als de uitklaringen als een uiting van de verscherpte concurrentie. Pas vanaf omstreeks 1910 is er een duidelijke kentering naar een groter evenwicht, die voor ruim driekwart voor rekening kwam van een verminderd ballastverkeer bij de uitklaringen. Vanaf de eerder genoemde 40% voor de voorafgaande decennia verminderde het verschil tot omstreeks éénderde in 1910-1914 (SIUD).

Als bezwaar tegen deze maatstaf kan worden aangevoerd, dat zich wijzigingen in de verdeling der goederen over de schepen kunnen hebben voorgedaan. Het is met name niet uitgesloten, dat de uit de havens verzonden goederen breder over de beschikbare tonnage zijn verdeeld en dat daardoor het percentage uitklaringen in ballast is verminderd, of dat zich bij de aangebrachte goederen een concentratie heeft voorgedaan.

Bij de eerstgenoemde factor zou men kunnen denken aan de mogelijkheid, dat uitvracht beschikbaar kwam voor schepen die voordien in ballast naar bepaalde bestemmingen uitvoeren en daarvan al dan niet direct en/of geladen terugkeerden. Een tweede mogelijkheid vormt de verbreding van de vaart vanuit de Nederlandse havens van een relatief sterke concentratie op enkele bestemmingen naar een heel netwerk van aanloophavens. Hierdoor was het bij voorbeeld minder frequent noodzakelijk om goederen eerst naar een buitenlandse haven, met name een Britse, te dirigeren en vandaaruit naar de uiteindelijke bestemming.

Al ligt een samenhang tussen het verkeers- en het vervoerspatroon in

de rede, het zal duidelijk zijn dat er geen zekerheid bestaat over de vraag of bij een afzonderlijke analyse van de uit- en inklaringen het verkeer zal blijken te zijn bepaald door het vervoersaanbod uit of door het vervoersaanbod naar een bepaalde haven. Het uitgaande verkeer kan namelijk mede afhankelijk zijn van het uitgaande vervoersaanbod in de haven van bestemming. Dit geldt *mutatis mutandis* ook bij de inklaringen. Slechts in uitzonderingsgevallen zullen de in een haven geladen en geloste hoeveelheden met elkaar in evenwicht zijn. Aldus kunnen wijzigingen in het verkeerspatroon voortvloeien uit veranderingen in de relatie tussen het vervoersaanbod in de havens van eerste inklaring en het vervoersaanbod in buitenlandse havens, dan wel in het vervoersaanbod tussen buitenlandse havens onderling.

In tegenstelling tot hetgeen vrij algemeen wordt aangenomen, namelijk, dat Nederlandse schepen in ballast met een zekere voorkeur naar Engelse havens werden gedirigeerd, waren het ballastvervoer op Britse en op andere havens tijdens de twee decennia volgend op 1870 vrijwel in evenwicht. Er bestond zelfs een lichte voorkeur voor een dergelijke vaart op havens in derde-landen. Men kan het ook anders formuleren, namelijk, dat naar de Britse havens meer uitvracht beschikbaar was. De jaren '90 brachten in deze een verandering. De ballastvaart op Engeland nam relatief sterk toe, hoewel het aandeel van deze uitklaringen naar dit land in het totaal ongewijzigd bleef. Naarmate de uitvracht uit de Nederlandse havens in een gunstiger verhouding kwam te staan tot de aanvoer van goederen via directe verbindingen of via Nederland aandoende Duitse verbindingen is het belang van de vaart op Engeland gedaald. Toen vlak voor de eeuwwisseling de uitklaringen naar Groot-Brittannië relatief aan betekenis begonnen in te boeten, heeft de tendentie tot vergroting van de vaart in ballast op de Engelse havens zich voortgezet.

Voor een land als Nederland, dicht bij Groot-Brittannië gelegen, is een samenhang tussen vaart en vlag een aannemelijke hypothese. Het tot omstreeks de eeuwwisseling bestaande overwicht van de Britse vlag in de Nederlandse havens stond in nauw verband met de vaart op Engeland. In de eerste helft van de jaren '70 had 80% van de ingeklaarde Britse schepen een Britse haven als haven van voorafgaande uitklaring, terwijl 96% van deze schepen naar Groot-Brittannië werd uitgeklaard: zover dit de Britse vlag betrof, nam de directe vaart tussen Nederland en Engeland een overheersende positie in. Zoals gemeld was het ballastpercentage bij de in-

klaringen ongemeen laag op gemiddeld ruim 4%, maar bedroeg bij de uitklaringen 39%. Het eerstgenoemde percentage is nadien ook laag gebleven, maar het tweede is opgelopen tot bijna 60% vlak voor de eeuwwisseling. Daarop volgde een vermindering tot gemiddeld 50% in 1900-1914. Men kan hieruit concluderen, dat als gevolg van de toenemende concurrentie in eerste instantie de ballastvaart is toegenomen, maar dat later een aanpassing heeft plaats gevonden naar een verminderde ballastvaart en tevens naar een kleiner aandeel van de Britse vlag in het Nederlandse havenverkeer.

De vaart-in-ballast is ook in ander opzicht van belang; zij kan namelijk inzicht verschaffen in de eventuele voorkeur van verladers voor verzending onder een bepaalde vlag. Tot de jaren '90 bleek bij inklaring uit Groot-Brittannië een duidelijke voorkeur te bestaan voor verzending in Britse schepen, want het ballastpercentage onder de Nederlandse schepen kwam aanzienlijk hoger uit. Dit verschil was bij de tonnage - zoal aanwezig - in elk geval aanzienlijk kleiner. Kennelijk waren het vooral de relatief kleine Nederlandse (zeil-)schepen die in ballast uit Engeland terugkeerden. Deze schepen, die veelal in de directe vaart tussen beide landen waren ingelegd, konden in Engeland moeilijker lading verkrijgen dan hun Britse concurrenten. Hoe dit ten aanzien van de grotere schepen lag is moeilijk na te gaan, omdat die veelal verre reizen maakten, daarvan geladen terugkeerden, maar een deel van de vracht in Engeland losten. Of en in welke mate hun in Nederland aangebrachte lading in Engeland was ingenomen, blijft vooralsnog onbekend.

Al vanaf het midden der jaren '70 trad een relatieve vermindering op in de ballastvaart onder Nederlandse vlag, terwijl zich vanaf de tweede helft van het volgende decennium een toeneming daarvan voordeed bij de Britse schepen. Ook toen bleven de in ballast ingeklaarde Nederlandse schepen relatief klein, al bestond er een tendentie naar het gemiddelde. De ballastvaarders onder de Engelse vlag bleven een redelijk getrouwe afspiegeling geven van de gemiddelde in Nederland ingeklaarde inhoud van de Britse schepen. De voorkeur die er bij verzending uit Engeland bestond voor grotere Britse schepen boven kleinere Nederlandse is in de loop der tijd verminderd.

Een dergelijke voorkeur heeft ook in Nederland bestaan. Het ballastpercentage was in de hele periode 1870-1914 onder de Britse schepen groter dan onder de Nederlandse vlag, in de jaren '80 en '90 zelfs een veelvoud. De vermindering van de ballastvaart onder de Nederlandse vlag, die overi-

gens geen pendant had bij de Britse schepen, is vanaf de tweede helft der jaren '90 weer verloren gegaan. Bleken de Nederlandse schepen-in-ballast qua gemiddelde inhoud een goede vertegenwoordiging van de totaal naar Groot-Brittannië uitgeklaarde tonnage, het waren juist de grotere Britse schepen die in toenemende mate geconfronteerd raakten met onvoldoende uitvracht in de Nederlandse havens.

In het voorafgaande blijkt bovendien de relatie tussen de positie van Engeland als exportmogendheid en de richting en de vlag van de scheepvaart. De Britse schepen voeren bovenal naar de Nederlandse havens om daar goederen af te leveren! Het waren voornamelijk de behoeften van het Nederlandse achterland die tot de eerste wereldoorlog de verkeersdrukte van Britse schepen in de Nederlandse havens bepaalden. Dat de Britse schepen in toenemende mate uit anderen dan Britse havens afkomstig waren, kan als een bewijs gelden voor het feit dat aan deze behoeften in afnemende mate door Britse producten werd voldaan. Aangezien de Britten echter een krachtige positie in de inter-Europese en intercontinentale scheepvaart innamen, kon ondanks de vermindering van de directe scheepvaart tussen Engeland en Nederland vóór 1900 het aandeel der Britse schepen in het Nederlandse havenverkeer constant blijven. De directe vaart bij inklaring was in 1910-1914 afgenomen tot bijna de helft van het percentage der jaren '70.

Bij de uitklaringen deden zich een aantal tegengestelde tendenties voor. Was de directe vaart in de eerste helft der jaren '70 sterker vertegenwoordigd dan bij de inklaringen, de daaropvolgende vermindering was bovendien aanmerkelijk kleiner, namelijk van 95% voor de jaren '70 tot 80% in 1910-1914. Men zou op grond van de Britse positie als exportnatie mogen verwachten, dat bij een toenemend aandeel van de ballastuitklaringen uit Nederland bij (vrijwel) gelijkblijvend ballastaandeel bij de inklaringen uit Groot-Brittannië de Britse schepen vanuit de Nederlandse havens zouden uitvaren naar het laatstgenoemde land, m.a.w. dat de directe vaart van Britse schepen tussen Nederland en Engeland relatief nog zou toenemen. Dit was echter niet het geval. De directe vaart verloor terrein, zij het langzamer en minder dan bij de inklaringen. Enerzijds - voorzover de schepen geladen waren - bevorderde de geografische verbreding van de afzet van uit de Nederlandse havens vervoerde goederen een vermindering van het relatieve aandeel van de vaart op Engeland, anderzijds is vermoedelijk het relatieve vervoersaanbod tussen de Britse en de andere havens in de omringende landen gewijzigd ten gunste der laatste. Deze factor was in het bijzonder

van belang voor de in ballast uitvarende schepen. Kennelijk hebben de laatstgenoemde twee factoren de overhand gehad over de eerste factor.

Het verkeerspatroon, waaraan de Britse schepen in de jaren '70 met betrekking tot de vaart op Nederland gestalte gaven, werd nadien ingewikkelder. Vormden de Britse havens bij de aanvang het onmiskenbare zwaartepunt in het verbindingsstelsel, de betekenis hiervan is later verminderd. De aanvoer bleef weliswaar de pijler waarop de Britse positie in de Nederlandse havens rustte, maar aangezien de geografische oorsprong van de aanvoer zich verbreedde en Engeland in mindere mate een entrepôtfunctie ging vervullen, daalde het strategische voordeel van de Britse scheepvaart.

De schepen onder de Britse vlag richtten in de jaren '70 de steven eerst en vooral op Rotterdam en de nabijgelegen havens en daarnaast op Amsterdam. Rotterdam was bovendien extra in het voordeel, omdat de tonnageder ingeklaarde schepen enigszins groter was dan het gemiddelde. Deze steden namen tesamen 70% van de ingeklaarde schepen en bijna driekwart van de tonnageder voor hun rekening. Amsterdam profiteerde van de opening van het Noordzeekanaal. De hieruit resulterende efficiëntieverbetering leidde tot een vergroting van het Amsterdamse aandeel in de inklaringen met omstreeks 10%. Daarentegen is met betrekking tot Rotterdam en de Nieuwe Waterweg een soortgelijke ontwikkeling achterwege gebleven; ondanks schommelingen bleef het Rotterdamse aandeel in de loop der tijd gehandhaafd op 60%, al is het aandeel in de ingeklaarde tonnageder enkele procenten opgelopen. Daarmee stak de stad overigens gunstig af ten opzichte van haar belangrijkste rivale, die zowel naar het aantal schepen als naar de tonnageder haar aandeel in de inklaringen onder de Britse vlag vanaf de jaren '80 geleidelijk zag teruglopen.

Had men in Vlissingen - zeker na de totstandkoming van de havenverbetering - grote verwachtingen ten aanzien van de groei als havenstad,⁶⁸ men is daarbij nog al bedrogen uitgekomen. De doorvoer werd in eerste instantie ernstig belemmerd door de slechte aansluiting op het spoorweganet, maar de verbetering hiervan heeft de stad toch niet die voordelen bezorgd die men ervan verwachtte. De komst van de Maatschappij Zeeland opende gunstige perspectieven, maar van een aanvullende expansie was geen sprake. De vaart onder Britse vlag bleef zeer bescheiden. Deze berustte voornamelijk op de aanvoer van steenkolen, die onderhevig was aan de algemene tendentie tot vermindering van het relatieve aandeel der Britse kolen op de Nederlandse markt. Het ballastpercentage bewoog zich gemiddeld op een hoog peil. Wel zagen enige Duitse maatschappijen in Vlissingen gunstige kansen liggen,

maar na kortere of langere tijd hebben zij deze haven weer uit hun vaarplan geschrapt. Waren in het decennium '70 de verwachtingen ten aanzien van de toekomst van Vlissingen als havenstad wellicht onrealistisch hoog gespannen, de feitelijke ontwikkeling is bepaald door de excentrische ligging en de kennelijk toch onvoldoende infrastructuur. Nusteling heeft aangevoerd, dat bij de doorvoer aan de zeezijde de concurrentie tussen de spoorwegen en de Rijnvaart hevig was.⁶⁹ Uitgaande van de gedachte dat bij het vervoer over de binnenwateren Vlissingen inferieur was aan het Waterweggebied, boden de spoorwegen kennelijk een onvoldoende alternatief om de stad tot ontplooiing te brengen.

Geheel anders was de situatie met betrekking tot Harlingen. Traditioneel een belangrijke uitvoerhaven van voor Engeland bestemde zuivelproducten is het scheepvaartverkeer onder Britse vlag er in de jaren '70 nog aanzienlijk toegenomen. Wellicht kan dit de gedachte versterken, dat er toen nog niets verontrustends aan de hand was met betrekking tot de absolute omvang van de Nederlandse zuiveluitvoer. Hoe dit ook moge zijn, het aandeel van deze haven in de ingeklaarde geladen schepen is toegenomen met omstreeks 13% naar het aantal schepen en 23% naar de tonnage bij een gelijktijdige vermeerdering van het ballastvervoer bij uitklaring. De vermeerderde scheepvaart onder Britse vlag vond kennelijk primair haar grond in een vermeerderde invoerbehoefte, maar het feit dat het ballastpercentage bij uitklaring aanzienlijk minder toenam dan het aandeel van de geladen schepen bij inklaring, laat de mogelijkheid tot een gunstige beoordeling van de ontwikkeling van Harlingen als zuiveluitvoerhaven volledig open.

Daar staan echter een tweetal bedenkingen tegenover, namelijk dat de omvang van de inklaringen veel sterker is toegenomen dan van de uitklaringen en dat de gemiddelde tonnage bij de inklaringen sneller toenam dan bij de uitklaringen. Dit leidt tot de conclusie, dat een belangrijk deel van het aantal ingeklaarde schepen is doorgevaren naar andere Nederlandse havens - kennelijk bij onvoldoende uitvracht - en dat dit met name gold voor de grotere schepen, die juist in het hier besproken decennium gebruikt werden voor de aanvoer van onder andere kunstmest en voedergranen.

Bestond er aldus in Harlingen rond 1880 een onevenwichtigheid met betrekking tot de in- en uitklaringen onder de Britse vlag, het evenwicht heeft zich nadien hersteld, waarbij zich in de jaren '80 en de eerste helft der jaren '90 een geleidelijke vermindering van dit verkeer heeft voorgedaan. De haven van Harlingen had vóór 1870 al een sterk regionaal

Grafiek 28: In- en uitklaringen in Nederlandse havens, 1870-1914 (in duizend m³)

Bron: SIUD. Vgl. ook bijlage 12 en 13.

karakter met betrekking tot oorsprong van het vervoersaanbod en de bestemming van de aangevoerde goederen. Ondanks dat de groei in de loop der jaren '90 is hervat - een groei die gelet op de ontwikkeling van het ballastpercentage bij in- en uitklaring voornamelijk lijkt te zijn veroorzaakt door een verbetering van het vervoersaanbod - is het relatieve aandeel van Harlingen in het Britse scheepvaartverkeer in Nederland verder gedaald.

Grafiek 28 geeft een overzicht van de Brits-Nederlandse scheepvaart. Als scheepvaartcentrum en als scheepvaartnatie verloor Groot-Brittannië terrein. Deze achteruitgang was echter relatief en betrof in meerdere mate het in Nederland inkomende dan het vandaaruit uitgaande verkeer. Had Engeland een entrepôtfunctie vervuld tussen de buiten-Europese gebieden en het Europese vasteland, daarin moest het land na 1870 zich in toenemende mate de concurrentie en de vooruitgang van schepen onder andere vlag laten welgefallen. Maar uiteindelijk was en bleef Groot-Brittannië de belangrijkste exportnatie van Europa, zodat de vanuit Nederland uitgaande schepen zich veelal op haar bleven oriënteren. Pas nadat Duitsland zich vlak voor de eeuwwisseling als een zeehandelsnatie ging ontplooiën waarvan de export deels via Nederland verliep, trad Groot-Brittannië ook in het van Nederland uitgaande verkeer enigszins terug.

De aanpassing van de Nederlandse volkshuishouding aan de veranderende omstandigheden uitte zich ook op scheepvaartgebied. De totstandkoming van een geregelde stoomvaart op Engeland onder de Nederlandse vlag, waarin de stimulerende rol van de overheid niet onderschat mag worden, stootte het Nederlandse aandeel in de Engelandvaart omhoog. Er bestond een evenwicht tussen de in- en uitklaringen van Nederlandse schepen naar Groot-Brittannië, maar voor de Engelse concurrentie gold dit geenszins. De Britse schepen voeren voor het overgrote deel rechtstreeks terug naar Engeland, maar een niet verwaarloosbaar aantal in Nederland aangekomen Britse schepen kwam niet, althans niet rechtstreeks uit het moederland. Ondanks dat onder deze schepen bij vertrek uit Nederland het ballastpercentage betrekkelijk groot was (oplopend van eenderde tot meer dan 50%), bleek de uitvrachtsituatie in de Nederlandse havens kennelijk gunstiger dan elders in Europa. Hoewel toen nog betrekkelijk klein bestond dit verschil al in het begin der jaren '70 en dit heeft zich later geïntensiveerd. De directe Brits-Nederlandse scheepvaart onder de Engelse vlag werd meer en meer aangevuld met indirect verkeer, waarbij Nederland als laatste uitklaringsha-

ven fungeerde en in de tweede helft der jaren '90 een nieuw evenwicht ontstond.

8. ANDERMAAL: TWEE ECONOMIËN

8.1. EEN GROTE EN EEN KLEINE OPEN VOLKSHUISHOUDING?

De aan beide zijden van de Noordzee gevoerde vrijhandelspolitiek maakte Nederland en Engeland in het tijdvak 1870-1914 tot in principe open volkshuishoudingen. Gelet op het economisch potentieel kan men de Brits-Nederlandse handels- en scheepvaartbetrekkingen analyseren als het relatiepatroon tussen een kleine en een grote open volkshuishouding. Maar zowel de vraag naar het open karakter als die naar omvang van deze twee economiën wordt aldus minder adequaat beantwoord. Juister is het om het open karakter op te vatten in de betekenis zoals Prachowny daaraan geeft, namelijk dat de internationale handel een belangrijke rol speelt in de structuur van de volkshuishouding. Het al of niet in economisch opzicht klein zijn van een land stelt hij afhankelijk van de mate waarin het land invloed kan uitoefenen op de internationale prijsvorming.¹

In de werkelijkheid zal een land echter in de verschillende soorten van bedrijvigheid niet eenzelfde internationale positie innemen. Voordat een samenvattende analyse der Brits-Nederlandse betrekkingen een kans van slagen heeft, moet daarom de structuur van de regionale markten én van de wereldmarkt nader onder de loep worden genomen. Daarbij dienen vraag en aanbod op definitieve gronden in onderlinge samenhang aan de orde te worden gesteld, evenals de instituties die het marktgedrag hebben beïnvloed en het marktgedrag, waaruit een productieve structuur is ontstaan. Uiteindelijk wordt de productiestructuur van een volkshuishouding bepaald door de omvang, de kwaliteit en de prijs van de beschikbare productiefactoren, door de technische kennis en door de structuur van de afzetmarkt. Hiernaast is de relatieve productiviteit in de verschillende sectoren en bedrijfstakken van belang, waaraan men voor een open volkshuishouding nog de relatieve productiviteit ten opzichte van het buitenland moet toevoegen. Voorzover in een gedeelte van de benodigde productiefactoren door buitenlandse aankoop moet worden voorzien, komt ook daarbij de structuur van de

daarvoor aanwezige markten aan de orde.

Deze analyse vertoont grote overeenkomst met een evenwichtsanalyse en gaat daarom op tenminste één punt mank, op dat der historische dimensie. Een evenwichtsanalyse bergt namelijk het gevaar in zich a-historisch te zijn, omdat het historisch gebeuren dynamisch van aard is. Indien zich daarin een evenwicht constitueert, zal dit slechts sporadisch voorkomen en bovendien kortstondig zijn. Vormt het evenwicht traditioneel het 'alpha et omega' der theoretische economie, de permanente dynamiek der geschiedenis impliceert de onevenwichtigheid als structuurcomponent. Dit naarmore te brengen kan tot de belangrijkste taken van het historisch onderzoek gerekend worden.

Of Nederland en Engeland open volkshuishoudingen waren en op welke wijze is afhankelijk van de bedrijfstak die men in ogenschouw neemt. Een ding staat echter vast: Groot-Brittannië was als geheel meer afhankelijk van de internationale handel dan enig land van een vergelijkbare omgang.² De Britse export bestond voornamelijk uit fabrikaten en deze maakte omstreeks 1870 44% van de industriële productie uit. Tijdens de voorafgaande decennia had zich in tweeërlei opzicht specialisatie voorgedaan, namelijk zowel doordat de totale export sneller was gegroeid dan het nationaal product, als in de zin dat de uitvoer van fabrikaten sneller was toegenomen dan de productie.

A.J. Brown ziet een tweetal binnenlandse factoren werkzaam, die na 1870 een verdere specialisatie in de weg stonden. In de eerste plaats was dit de gedaalde relatieve betekenis van de agrarische sector, een bedrijfstak waarvan het comparatieve voordeel toeneemt naarmate zij kleiner wordt. De tweede factor bestond uit de binnenlandse vraagverschuiving naar de dienstensector én naar goederen die het meest voordelig in het binnenland geproduceerd konden worden.³ Als aanvulling op de eerste door Brown genoemde factor kan men opmerken, dat de verschuiving van de relatief laag-productieve landbouw naar de betrekkelijk hoog-productieve leidende sectoren van de eerste fase van de industriële revolutie waarschijnlijk eenvoudiger te realiseren was dan van de laatstgenoemde bedrijfstakken naar de nieuwe als chemie en electrotechniek.⁴

Zonder de algemene betekenis van deze factoren te willen ontkennen moet er toch op gewezen worden, dat deze in de betrekkingen met Nederland niet bepalend voor de ontwikkeling zijn geweest. Tegenover de relatieve teruggang in de handel en scheepvaart met Nederland stond, dat Groot-Brit-

tannië elders nog wel vooruitgang wist te boeken. Brown merkt iets soortgelijks op waar hij stelt dat 'the most obvious suggestion as to why we (the British, R.B.) gained external markets less rapidly than our competitors, and failed to expand appreciably further the proportion of our total output that went to export, is that we somehow lost competitive power through either raised prices or lowered attractiveness of our goods in relation to those of other countries.'⁵ Daarbij splitst hij overigens de jaren tot 1914 op in de periode 1870-1900, waarin de economische groei geen 'export-propelled' karakter droeg, en daarna, toen dit wel het geval was.

Voor industriële fabrikaten, halffabrikaten en grondstoffen bestond in Nederland rond 1870 een sterke importafhankelijkheid, hetgeen trouwens ook gold voor kapitaalgoederen. Deze invoer was hoofdzakelijk bestemd te worden gebruikt in de industriële productie, zodat men deze bedrijvigheid kan zien als in sterke mate afhankelijk van de wereldmarktsituatie. De Nederlandse industriële producten moesten echter in concurrentie treden met de invoer, zodat men ook van die zijde van de wereldmarkt afhankelijk was. Deze had echter voor halffabrikaten, grondstoffen en kapitaalgoederen veelal een andere structuur dan voor eindproducten. In de eerstgenoemde categorie beschikte Engeland in de negentiende eeuw lange tijd over een zeer sterke positie, omdat het vrijwel als enige over een belangrijke uitvoer beschikte en met een grote vraag in vergelijking tot het aanbod werd geconfronteerd. Daardoor vielen de prijzen hoog uit. Daarnaast speelden de transportkosten een prijsverhogende rol, want deze waren voor volumineuze grondstoffen, halffabrikaten en kapitaalgoederen hoger dan voor hoogwaardige eindproducten.

Bij de eindproducten bestond een voortdurende concurrentie van de traditionele nijverheid, zodat de prijzen daar betrekkelijk laag bleven. De moderne technische ontwikkeling had de industriële voortbrenging een voorsprong gegeven op de handwerksnijverheid, was daaruit in feite ontstaan, maar deze voorsprong was waarschijnlijk niet steeds groot en evenmin onder alle omstandigheden, m.n. factorprijsverhoudingen, aanwezig. Aangenomen dat het gebruik van grondstoffen en kapitaal in de moderne productie goeddeels complementair aan elkaar was, hing de mechanisering van het productieproces af van de factorkostenverhouding tussen arbeid en kapitaal en tussen arbeid en grondstoffen. De prijzen op de markt voor indus-

triële eindproducten kan men over het algemeen opvatten als in sterke mate bepaald door volledige mededinging. Dit neemt overigens niet weg dat daarin de stand en de ontwikkeling van de productiviteit in de Britse industrie veel gewicht in de schaal wierp.

Was aldus met name in de sector grondstoffen, halffabrikaten en kapitaalgoederen Engeland een grote en Nederland een kleine open volkshuishouding, in hun onderlinge betrekkingen waren bij de agrarische sector, waaronder primair het zuivelbedrijf, lange tijd de rollen omgekeerd. De Nederlandse zuivelsector kenmerkte zich door een grote uitvoer naar Engeland en deze was daar in sterke mate prijsbepalend. Dat het deze bedrijfstak tijdens de twee direct van 1870 voorafgaande decennia zeer goed is gegaan,⁶ was voornamelijk een gevolg van de sterke uitbreiding van de vraag in samenhang met de lage elasticiteit van het aanbod, zowel van Nederlandse als van ander zijde. Hoewel de Britse vraag groter bleek dan het binnenlandse aanbod heeft men hieraan niet door voldoende binnenlandse productie-uitbreiding voldaan. De bevolking was relatief groot ten opzichte van de agrarische productiemogelijkheden, terwijl de Britse industrie een wervende kracht uitoefende op de beschikbare productiefactoren.

Vanaf omstreeks 1870 nam het aanbod op een internationale schaal sterk toe, kreeg de kwaliteit een grotere betekenis en werkten de vroegere Nederlandse pogingen om door knoeierijen het aanbod te vergroten in het nadeel van de boterhandelaren en -producenten. Wilde Nederland concurrerend blijven, dan moesten nieuwe productiemethoden worden toegepast,⁷ waarbij de fabrieksmatige zuivelfabrikage uitkomst bood door een betere kwaliteitscontrole en door standaardisatie van de productie. In 1895 berichtte de Nederlandse consul te Londen, H.J.S. Maas: 'Als de Nederlander den vreemde deling van de markt wil verdrijven, dan moet hij zich naar de eischen der markt schikken en beginnen met zich rekenschap te geven van het feit, dat de Britten geene bijzondere redenen hebben om liever bij Nederlanders te dan bij anderen te koopen, maar eenvoudig daar koopen, waar het hun 't beste past en in geen geval meer dan noodig is willen besteden.'⁸ 'Een land, waar de landbouw het voornaamste middel van bestaan vormt voor de groote meerderheid der inwoners, dat een der beste veerassen ter wereld bezit, dat zich sedert eeuwen op de zuivelbereiding toelegt, dat in Groot-Britannië een gevestigden afzet voor zijn boter vond, ziet zich thans onder de leveranciers tot een zeer ongeschikten rang teruggebracht en waar het vroeger practisch alles zond wat Groot-Britannië uit het buiten-

land liet komen, zendt het thans slechts 1/16 gedeelte daarvan. Gelukkig schijnt de lange periode van achteruitgang geëindigd en komt er verbetering,⁹

Voor de Nederlandse economie als geheel is de teruggang van de boter-uitvoer naar Engeland gecompenseerd door een sterke uitvoergroei van margarine. De veeteelt heeft enig soelaas gevonden bij een verhoogd vleesproductie, als grondstofleverancier van de margarine-industrie en vooral - tegen het einde van de eeuw - bij een toenemende uitvoer naar Duitsland. De groeiende oriëntering op het Duitse achterland, in deze jaren een algemeen kenmerk van de Nederlandse volkshuishouding, vormde een nieuwe stimulans tot productie-uitbreiding en export. Maar een marktmacht van een vergelijkbare omvang als vóór 1870 ten opzichte van Engeland bestond, is hieruit niet voortgevloeid. Voor Nederland was verder van belang, dat naast de zeer waarschijnlijk voor mechanisatie ongunstige factorkostenverhouding tussen grondstoffen en arbeid de grote export van agrarische producten weliswaar de sectorale vraag naar arbeid gunstig heeft beïnvloed, maar daarmee de voor de industrie beschikbare arbeid heeft beperkt.

Richt men de aandacht op de dienstensector en daarbij in het bijzonder op de scheepvaart, dan kan men Groot-Brittannië opnieuw als een grote, Nederland daarentegen als een kleine open volkshuishouding kwalificeren. De centrale functie die Engeland in de wereldhandel innam, leverde ook in het vlak van de scheepvaart schaalvoordelen op. De moderne, van oorsprong Britse scheepvaarttechnologie droeg op haar beurt bij deze leidende positie verder uit te bouwen.

Per saldo was Engeland in tegenstelling tot hetgeen men bij een vergelijking van het economisch potentieel zou mogen verwachten niet in alle opzichten een grote, Nederland niet in alle opzichten een kleine economie; beide oefenden in bepaalde sectoren van bedrijvigheid een marktbepalende invloed uit binnen de grenzen van het andere land. Een verschil bleef echter, dat de Britse uitvoer niet alleen sectoraal maar ook geografisch over een veel groter gebied van beslissende betekenis was dan de Nederlandse. Van marktmacht kan men alleen spreken ten aanzien van de Nederlandse landbouw, en daarbinnen speciaal de zuivelsector, terwijl deze macht goeddeels beperkt bleef tot de afzet in Engeland.

De mate waarin de landen invloed op hun exportprijzen konden uitoefenen, is in de loop ter tijd aan verandering onderhevig geweest. Dit gold ook voor de intensiteit van de onderlinge betrekkingen en de situatie op

en de relaties met de wereldmarkt. De groei van de internationale economie vanaf het midden van de negentiende eeuw heeft voor een toenemend aantal producten tot een op een wereldschaal geïntegreerd vraag- en afzetpatroon - een wereldmarkt - geleid, waar voordien een nauwe samenhang van prijzen niet voorhanden was.¹⁰ Door het groeiend aantal aanbiedende landen konden de deelmarkten niet meer door één grote exporteconomie worden gedomineerd. Dit heeft schade toegebracht aan de marktpositie van Engeland en Nederland, al waren er ook voordelen.¹¹ Het is waarschijnlijk, dat de laatste voor Nederland groter waren dan de eerste. Voor Engeland waren daarentegen de voordelige effecten vermoedelijk kleiner dan de nadelige.

Zo bestond er rond 1870 geen wereldmarkt voor zuivelproducten, maar deze is kort daarop tot ontwikkeling gekomen. Onder invloed van de bevolkingsgroei, de stijgende welvaart en de kleine mogelijkheden tot uitbreiding van de binnenlandse productie heeft tot omstreeks 1880 een relatieve schaarste geheerst op de Britse zuivelmarkt, waarvan met name de Nederlandse boeren hebben geprofiteerd. Maar de aanvoer van overzeese granen leidde tot een agrarische depressie. Men ging zich in Nederland en elders meer toeleggen op de producten, waartoe de depressie zich tot dan niet had uitgestrekt, met name die van de zuivelsector. Maar door de grote productie-uitbreiding in Europa raakte ook deze sector onder invloed van de depressie. De internationale concurrentie nam sterk toe en doordat deze markt vrij bleef van invoerrechten, was Engeland daarvoor een goede graadmeter. Voegt men hierbij de concurrentie van nieuwe buiten-Europese producenten en van het substitutieproduct margarine en het scala van elementen tot ondergraving van de Nederlandse marktpositie is volledig. Ook de pogingen het zwaartepunt te verschuiven naar de export van tuinbouwproducten hebben niet geleid tot herstel van de prijsbepalende positie van de Nederlandse uitvoer. Het tijdperk van de grote winsten in de agrarische sector leek definitief voorbij. Bleef de land- en tuinbouw ook nadien een belangrijke plaats in het economisch leven innemen, het agrarische karakter van de Nederlandse samenleving onderging sindsdien een voortdurende vermindering.

— Een deel der bevolking verliet de agrarische sector,¹² daarmee o.a. de weg vrijmakend voor een betere arbeidsvoorziening van de industrie. De landbouw oefende niet meer de voordien aanwezige aantrekkingskracht uit. Al is een synchroon verloop geen bewijs van causaliteit, de agrarische

depressie viel in een periode waarin de industrie ondanks soms optredende afzetmoeilijkheden haar vleugels steeds wijder begon uit te slaan. Ondanks de industriële depressie in de jaren '80 zette de mechanisering van de nijverheid door en deze onderging door de verbetering van de afzetmogelijkheden in de loop van het volgende decennium een versnelling. De sterke concurrentiepositie van de landbouw had remmend gewerkt op de industriële ontwikkeling. Mocht men de Nederlandse economie in 1870 'archaïsch' noemen ten aanzien van haar industrie en bankwezen en de economische structuur eenzijdig agrarisch en koloniaal,¹³ de aard en de snelheid van de introductie van de moderne technologie zoals deze door het buitenland waren gegeven, behoeften niet zonder meer op de Nederlandse situatie van toepassing te zijn. En dit was ook niet het geval. Het pad der industrialisatie wordt namelijk voor iedere volkshuishouding geplaveid door de eigen sociaal-culturele en economische omstandigheden. Bij een internationale vergelijking binnen het westerse cultuurpatroon zullen de laatste van doorslaggevende betekenis blijken.

Boette de Nederlandse zuivelexport internationaal en in het bijzonder ten opzichte van Engeland primair aan relatieve betekenis in door gewijzigde aanbodverhoudingen, de mechanisering van de nijverheid ontleende haar in toenemende mate algemener wordend karakter aan soortgelijke veranderingen. De snelle opkomst van Duitsland als een industriële exportnatie verhoogde de concurrentie op het Europes vasteland, waardoor de grote winsten der Britse ondernemers onder neerwaartse druk kwamen te staan. Heeft Bläsing gewezen op de afbraak van monopolistische posities in de Nederlands-Duitse betrekkingen tijdens de eerste helft van de negentiende eeuw,¹⁴ hetzelfde gold voor de Brits-Nederlandse relaties tussen 1870 en 1914, zij het dan dat de afbraak toen een tweezijdig karakter droeg. De veelheid van Britse industriële ondernemingen was geen beletsel geweest voor de totstandkoming van, in het licht der latere ervaringen, uitzonderlijk grote winsten, want de vraag was bij de prijs waartegen de Britten hun goederen door hun technologische voorsprong konden aanbieden relatief groot ten opzichte van het aanbod.

In tegenstelling tot de landbouw, waar ontwikkelingen aan de afzetzijde de initiërende invloed vormden, waren voor de Nederlandse nijverheid de aanbodverhoudingen op de markt voor grond- en hulpstoffen, halffabrikaten en kapitaalgoederen bepalend. De uit de verhevigde mededinging voortspruitende prijseffecten werden nog versterkt door de verbeterende infrastructu-

rele voorzieningen. In de concurrentie tussen de uit het oosten veelal per spoor aangevoerde goederen en de uit het westen per schip aangevoerde bleek het railvervoer superieur, m.n. voor massaproducten. De factorprijs-verhouding tussen enerzijds de industriële 'input' en anderzijds de betaalde lonen is, zo laat het zich althans aanzien, gedaald. Vooral hierdoor laat zich de toenemende belangstelling voor de gemechaniseerde productie verklaren. In welke mate de technische ontwikkeling meer arbeidsbesparend dan wel meer grondstof- en kapitaalbesparend was en aldus invloed uitoefende op de factorkostenverhouding laat zich bij gebrek aan gegevens vooralsnog slechts raden en daarmee dus ook de invloed die daarvan uitging op de keuze van de techniek. Maar zoveel staat wel vast, dat de opvatting van Mokyr, waarin de in Nederland relatief hoge lonen als de belangrijkste factor achter de late en trage industrialisatie worden gezien,¹⁵ als eenzijdig van de hand moet worden gewezen. Mokyr gaat namelijk voorbij aan de structuur van zowel de 'input'- als de afzetmarkt, besteedt geen aandacht aan het technologisch aspect en maakt ook geen gewag van de voor mechanisering cruciale relatieve factorprijzen. Onder vooronderstelling van een economische oorzaak voor de vertraagde industrialisatie in Nederland kan het definitieve antwoord alleen uit een samenhangende analyse van al deze factoren worden verkregen.

Wat voor Nederland gunstige ontwikkelingen mochten heten aan de 'input'-kant van het industriële productieproces, waren voor Groot-Britannië verslechtingen bij een belangrijk deel van de afzet. Met het taaier worden van de concurrentie op het Europese vasteland zijn de Engelsen zich meer op andere afzetmarkten gaan toeleggen; Nederland kwam meer en meer onder Duitse invloed. De Britten moesten terrein prijsgeven aan de Duitsers en ook aan de Belgen, en werden bovendien met een hoge labiliteit van hun Europese export geconfronteerd. Hun industriële voorsprong had tot omstreeks 1870 een belemmering gevormd voor de ontplooiing en mechanisering van de Nederlandse nijverheid door het samenstel van de hoge prijs van de ingevoerde grondstoffen, halffabrikaten en kapitaalgoederen en de lage prijs van de Britse industriële eindproducten. De Nederlandse handwerksnijverheid was daardoor in het nauw gekomen en de industriële productie kreeg onvoldoende kans. Dat de Engelsen hun uitvoer na 1870 gingen verleggen naar buiten-Europese gebieden, kan men beschouwen als een natuurlijke reactie op de verhevigde concurrentie. De bescherming die zij daar genoten, omdat zij als enigen over een wereldomspannend handels- en verkeersnet

beschikten, maakte de exploitatie van deze grote markten mogelijk en attractief.

Geen, of althans onvoldoende aanpassing aan de zich wijzigende omstandigheden op de plaats waar de concurrentie zich voordeed, zou uitgelegd kunnen worden als een eerste teken van Brits conservatisme. Deze conclusie zou echter voorbarig zijn. Vormde Engeland nog omstreeks 1860 samen met enkele delen van het Europese vasteland zoals België, Noord-Frankrijk en Rijnland het industriële centrum van Europa en behoorden de overige gebieden tot de agrarische periferie,¹⁶ enkele decennia later was geheel Noord-West-Europa onderweg een der industriële centra van de wereld te worden. Elders, met name in de Verenigde Staten en Japan, zette na kortere of langere tijd een soortgelijke ontwikkeling in, waarbij grote delen van de rest van de wereld als agrarisch complement fungeerden. Voorzover deze gebieden niet primair agrarisch waren, had het economisch leven er door de voortbrenging van grondstoffen en de invoer van fabrikaten toch een perifeer karakter.

Naast een industriële functie vervulden de Verenigde Staten er ook een als agrarische exporteur. Leidde de internationale arbeidsverdeling aldus niet tot een volledige specialisatie, ook Nederland ging in dit stelsel een tweeledige functie vervullen. De industriële voortbrenging was naast een bescheiden export vooral op het binnenland gericht. Laat men de Indische markt en enige minder belangrijke producten buiten beschouwing, dan was de Nederlandse industrie met uitzondering van de voedings- en genotmiddelensector slechts weinig uitvoerafhankelijk. Haar invoerafhankelijkheid was echter des te groter. Wat betreft de voedings- en genotmiddelensector kwamen de stimulansen naast een voortschrijdende technologie primair van dezelfde factoren die tot de intensivering van de landbouw hebben bijgedragen. Het land bleef internationaal een rol als agrarisch leverancier spelen, namelijk met betrekking tot een specifiek soort landbouw, t.w. de agrarische en agrarisch-industriële specialiteiten van de intensieve veehouderij en tuinbouw. De laatste werd voor het tijdvak 1895-1914 'ein Muster moderner Rationalisierung' genoemd.¹⁷

Op het Europese vasteland en ver daarbuiten hadden de Britse industrieproducten een marktbepalende plaats ingenomen, maar na 1860 zette een kentering in die nog vóór 1914 de positie van de Britse export radicaal zou wijzigen. De Britse voorsprong verminderde, al bleef die op een aantal buiten-Europese markten nog grotendeels behouden. In de concurrentiestrijd

werd Engeland vooral tot het industriële centrum van de wereld buiten Europa en Noord-Amerika, een positie die het overigens voordien ook al innam, maar die nu verder werd uitgebouwd. De banden met Noord-West-Europa werden relatief zwakker; van het economisch centrum bij uitstek werd Engeland in toenemende mate een deel van de geïntegreerde Europese volkshuishouding, waarin elk deel afzonderlijk zijn door de economische omstandigheden bepaalde specifieke functie vervulde. De tijd dat Engeland het hele scala van industriële producten aan het Europese vasteland kon verkopen, was definitief voorbij. De markt voor homogene industriële producten viel meer en meer aan andere landen toe. Ook Engeland werd tot een gespecialiseerd deel van de geïntegreerde Noord-West-Europese economie, hetgeen evenwel niet wegneemt dat haar functie als wereldcentrum voor een groot deel van de overige gebieden vrijwel behouden bleef.

Importafhankelijk als Nederland was, werd het tot centrum van de Engels-Duitse concurrentie. De verlaging van de productiekosten met betrekking tot grondstoffen e.d. heeft vóór de eerste wereldoorlog niet tot een industriestaat geleid, maar het land bleef wel een functie vervullen in de internationale goederenuitwisseling. Met een voedings- en genotmiddelen-sector afgestemd op de behoeften der omringende industriestaten, een eveneens daarop gerichte en snelgroeiende dienstensector en een primair op invoersubstitutie geconcentreerde industrie groeide Nederland uit tot een volkshuishouding met een economische structuur waarin ook aan de gemechaniseerde nijverheid een plaats toekwam, al volgde het daarbij een eigen weg. Van het agrarisch-perifere complement van Engeland werd ook Nederland een deel van de zich ontwikkelende geïntegreerde Europese volkshuishouding, waarbinnen het eveneens alle andere delen een op de eigen omstandigheden geënte functie vervulde.¹⁸

Maar hoe was het met Engeland? Het teruggedrongen worden naar een bescheidener plaats in het Europese economisch leven leidde niet tot stagnatie; daarvoor waren de behoeften op een wereldschaal te groot. De exploitatie van verafgelegen markten is echter kostbaar en deze waren bovendien betrekkelijk 'dun'. West-Europa en Noord-Amerika groeiden sneller dan de rest van de wereld. Bovendien kan de opkomst van de Europees-continendale concurrentie van Duitsland worden gezien als een fase in een ontwikkeling. Daarom was het verleggen van het zwaartepunt in de Britse uitvoer in de richting van buiten-Europese gebieden een tijdelijke oplossing; de concurrentie zou zich na kortere of langere tijd ook daar presenteren. De groei

van de Britse exporten, de stuwende kracht achter de groei van de volkshuishouding als geheel, raakte over haar hoogtepunt, doordat zij juist de snelstgroeiende markten aan anderen moest overlaten. Ook de specialisatie op een beperkt aantal producten bood op langere termijn geen uitkomst. Naarmate de industrialisatie elders voortgang vond, zou de productie daar namelijk eveneens een toenemende diversiteit te zien geven.

Ten aanzien van een zich ontwikkelend Brits conservatisme ligt hier een centrale verklaringsgrond, want de nieuwe Britse afzetmarkten vormden geen uitdaging tot verbreding van de productie. Bovendien kan een door externe omstandigheden geïnitieerde groeivertraging overgaan in een door interne omstandigheden veroorzaakte stagnatie. Al heeft Engeland het laatstgenoemde stadium vóór 1914 niet bereikt, voor een van export afhankelijke economie als de Britse mag de heroriëntering op de binnenlandse markt veelbetekenend heten. Ten aanzien daarvan vond wel diversificatie van het aanbod plaats, maar deze producten leenden zich door hun aard als voor een betrekkelijk welvarende bevolking bestemde consumptiegoederen¹⁹ minder voor een bloeiende internationale handel. Saul geeft in overweging, dat de exportgroei rond het midden van de negentiende eeuw uitzonderlijk was door het gebrek aan effectieve concurrentie.²⁰ Maar de terugkeer naar 'normale' omstandigheden luidde het begin in van een ontwikkeling die een eeuw later tot stagnatie zou leiden.

De verminderde overspanning in de exportsituatie, de afnemings van de buitenlandse impuls tot industriële expansie, ging samen met een verminderend élan. De kapitaalrijkdom opgebouwd tijdens de voorafgaande periode maakte Engeland opnieuw, maar nu op een ander terrein tot het centrum van de wereld. Aldus bleef de internationale verwevenheid van de Britse economie in stand, maar er ging van het internationale kapitaalverkeer geen stimulans uit tot industriële vernieuwing. De maatschappelijke tegenstellingen werden er door verscherpt. De voordien bestaande nauwe band tussen kapitaalexport en goederenuitvoer ging verloren, waardoor de eerste op indirecte wijze ging bijdragen tot de industriële expansie der buitenlandse concurrenten.

Hiermee in tegenstelling nam het open karakter van de Nederlandse economie in de directe productiesfeer sterk toe, niet door overheidsmaatregelen maar door de ontwikkeling van het behoeft patroon en van de afzet.²¹ De gemechaniseerde industrie was sterker afhankelijk van het buitenlandse aanbod en van de uitvoer dan de traditionele nijverheid. Ook de soms ex-

plosieve groei van de doorvoer versterkte de banden met de wereldhuishouding, waarin Duitsland voor de Rijndelta een bijzondere betekenis kreeg. In verhouding tot dit land zijn van Engeland nauwelijks stimulansen uitgegaan tot de modernisering van de industriële productietechniek en de groei van de Nederlandse economie. Vóór 1870 was de Britse invloed groot, maar deze leidde tot een versterking van het agrarisch-traditionele karakter.

De economisch-technologische voorsprong van Engeland was te groot om onder de Nederlandse omstandigheden een overgang op de gemechaniseerde productie een kans van slagen te geven. Pas toen Duitsland zich emancipeerde van de Britse hegemonie, werden de bestaande internationale marktverhoudingen overhoop gehaald en kon Nederland zijn eigen plaats in het nieuwe Europese bestel gaan innemen.

8.2. DE NIEUWE MARKTMACHT

In het bovenstaande is gesproken over de afbraak van marktposities, waarbij de tot dan toe bestaande marktmacht berustte op de relatief grote vraag ten opzichte van het aanbod. Natuurlijke factoren, de stand van de technische kennis en de economische omstandigheden speelden daarin in wisselende samenstelling de voornaamste rol. De individuele ondernemer en/of overheid had daarop niet of nauwelijks een directe invloed. Dit betekent allerminst dat de vanaf het einde van de achttiende eeuw vanuit Groot-Brittannië geleidelijk gecreëerde liberale markteconomie, berustend op vrije concurrentie en op de zelfstandige ondernemers als de dragers van vernieuwingen, initiatieven en risico's, het resultaat was van een natuurlijke ontwikkeling. 'Abgesehen von den technologischen Neuerungen und gesellschaftlichen Strukturwandlungen bestand das historisch radikal Neuartige vor allem darin, dass die Wirtschaft, die bisher stets untergeordneter, eingebetteter Bestandteil des sozialen Lebens gewesen war, jetzt einen Primat zu beanspruchen und gegenüber dem Sozial-, Werte- und Politiksystem durchzusetzen begann', zo meent H.U. Wehler.²² Aangezien het nieuwe marktprincipe tegenover alle tradities bevochten werd, moesten het overheidsapparaat en de daarbij behorende instanties vanaf het begin behulpzaam zijn bij de totstandkoming. Van meet af aan werd de staat te hulp geroepen om de markteconomie eerst op te bouwen en daarna op gang te houden.

Het succes van deze formule was mede afhankelijk van het feit, dat de

Britse liberale markteconomie geen tegenhanger van vergelijkbare kracht vond in andere landen én van het feit, dat daar geen ander marktsysteem bestond dat een vergelijkbare activering van het economisch potentieel mogelijk maakte. Eén der succesformules van de Britse volkshuishouding was de vrijhandelsspolitiek.²³ Maar in de tweede helft der negentiende eeuw is het economisch potentieel van een aantal landen geactiveerd, waardoor deze uitgroeiden tot industriestaten en daarmee tot concurrenten van Groot-Brittannië. De Britse aanwezigheid op de wereldmarkt vormde een uitdaging tot het zoeken naar nieuwe instrumenten ter verovering van een soortgelijke plaats, want de Engelse liberale markteconomie had een hoogte bereikt waarop de afzonderlijke sectoren elkaar onderling stimuleerden. De concurrentie van andere landen was weliswaar niet uitgesloten maar werd hierdoor toch ernstig bemoeilijkt.

Wehler noemt een drietal hoofdoorzaken waardoor het liberale op concurrentie gebaseerde kapitalisme na een betrekkelijk korte periode overging in het georganiseerde kapitalisme, t.w.:

- a. omdat vanuit het industriële bedrijfsleven, zowel door de daaraan immanente ontwikkelingstendenties als door de leidende groepen, op organisatie werd aangedrongen,
- b. omdat voor de industriële arbeiders in eerste instantie om te overleven, later ter humanisering van de arbeidsomgeving, organisatie onontbeerlijk was en zij op bewuste beheersing van de sociaal-anarchistische industriële dynamiek aanstuurden,
- c. omdat de staat, die door dit stelsel nieuwe besturingstaken kreeg opgelegd, haar functionaliteit wenste te behouden.²⁴

In deze overgang keerde de verhouding tussen de hoog-ontwikkelde en achtergebleven economische ordening zich tendentieel om. Was Engeland het model geweest voor de liberale markteconomie, tijdens de vertraagde en onevenwichtige groei van de Britse economie tussen 1873 en 1914 tekende zich weliswaar een begin van een georganiseerd kapitalisme af, maar in een in vergelijking met Duitsland en de Verenigde Staten verschillende, slechts weinig ontwikkelde vorm.²⁵ De concentratie- en centralisatietendenties in de vorm van trusts, kartels en syndicaten en in een georganiseerde vereniging van ondernemersbelangen waren in Engeland weliswaar voorhanden, bleven echter in het geheel van het economisch leven van ondergeschikte betekenis. Een fundamentele eigenschap van de Britse volkshuishouding, namelijk de overwegende positie van het midden- en kleinbedrijf met minder dan

50 arbeiders, bleef behouden. Bij de overgang naar het georganiseerde kapitalisme veranderden de voordelen van de vroege industriële start in de nadelen van een late aankomst.²⁶

De concentratie uitte zich in Engeland minder in de vorming van kartels en trusts dan in de uit familiebedrijven gefuseerde gedecentraliseerde trusts.²⁷ Door gebrek aan monopoliseerbare grondstoffen én door de vrijhandel overschreden zij meestal niet de grenzen van de bestaande branches en in tegenstelling tot Duitsland en de Verenigde Staten, waar de nadruk lag op de grondstof- en de zware industrie, betrof de concentratietendens in eerste instantie de consumptiegoederen- en de textielindustrie.²⁸ Uitzonderingen op deze regel vormden de oorlogsindustrie en de scheepsbouw.²⁹ Tenslotte moet er op worden gewezen, dat de karakteristieke leidende sectoren van de tweede fase der industriële revolutie, t.w. de chemische sector en de electrotechnische industrie, maar ook de motoren- en automobielinindustrie, in Engeland relatief zwak ontwikkeld waren; hun betekenis in de totale economie bleef gering. Daar stond overigens een meer dan proportionele groei van de commerciële en niet-commerciële dienstensector tegenover.

Medick ziet Groot-Brittannië 'als einer hochdifferenzierten, für den gehobenen Binnenkonsum produzierenden, aber gleichzeitig exportorientierten "mature economy" .' In bepaalde opzichten kan deze "mature economy", m.n. onder de speciale omstandigheden van de economische wereldmachtpositie van Engeland vóór 1914, worden beschouwd als een, zij het tijdelijk alternatief voor het georganiseerde kapitalisme. Dit vloeit voort uit de omstandigheid dat de gespecialiseerde Britse productie voor de individuele ondernemer een natuurlijk monopolie veilig stelde en aldus winstkansen verzekerde. Een monopolistische concentratie werd hierdoor enerzijds onnodig, anderzijds werd deze door de specialisatie bemoeilijkt, zo meent hij.³⁰ 'Doch fragt es sich,' aldus Medick, 'ob die "private returns" den "social returns" hierbei entsprachen, ob die individuelle Rationalität des "Victorian" und "Edwardian Entrepreneur" nicht selbst vom Unternehmerstandpunkt her eine nur begrenzte Rationalität war, d.h. ob sie mit den von der weltwirtschaftlichen Konkurrenzsituation bedingten Zwängen und der sich daraus ergebenden Notwendigkeiten durchgängig in Einklang stand'. In elk geval, zo meent hij, werd de opbouw van een op de wereldmarkt tot concurrentie in staat zijnde, slechts via grote bedrijven te organiseren massaproductie door de specifieke productiewijze van de Engelse "mature eco-

nomy" vóór 1914 in hoge mate geblokkeerd.

Of de maatschappelijke voordelen de nadelen overtroffen moet vooral worden gezien in het licht van de buitenlandse afzet. Zo gingen grote delen van de Europees-continentale markten voor Engeland verloren, waarvoor men echter tot omstreeks 1900 compensatie verkreeg in een vergrote afzet naar buiten-Europese gebieden. In tegenstelling tot de jaren na de eeuwwisseling was dit trouwens, zoals eerder opgemerkt, de periode waarin de export niet als een leidende sector in het groeiproces fungeerde; de compensatie bleek kennelijk onvoldoende. Maar moet men hier spreken over de effecten van de opkomende concurrentie van de nieuwe industriestaten in het algemeen of, specifiek, van de effecten van de opkomst van een nieuw industrieel stelsel? Op basis van het feit, dat het georganiseerde kapitalisme pas in de loop der jaren tot 1900 een algemener karakter kreeg én dat de Britse groei na de eeuwwisseling opnieuw "export-propelled" was, ontstaat het vermoeden dat wij hier primair te maken hebben met de opkomst van de buitenlandse concurrentie in het algemeen. Groot-Brittannië beschikte namelijk tot omstreeks 1900 over nieuwe, zij het moeilijk en vaak alleen via kapitaalexport te exploiteren uitwijkmogelijkheden. Daartoe behoorden o.a. de imperiale gebieden.³¹ De Britten lijken echter onvoldoende voorbereid geweest te zijn op een toeneming van de concurrentie.

Gewend als zij waren aan het feit, dat hun producten, technologie en verkoopmethoden de maat vormden waartegen anderen hun activiteiten afzetten, vormde de opkomst van andere landen met name in de jaren '70 en '80 voor de Britten een volslagen verrassing. Tegenover het succes van de nieuwe industriestaten stonden de Engelsen in eerste instantie niet-begrijpend. Ongeloof ten aanzien van de Duitse industriële expansie en wantrouwen tegenover de kwaliteit van de buitenlandse productie schermde de Britten af van hetgeen zij niet wensten te zien.³² Coleman maakt gewag van het feit, dat 'the shock to native pride induced by the discovery that, in some respects at least, this country was being overtaken by those unfortunate enough to live outside Victoria's rule generated a violence of reaction.'³³

Nu had de Duitse verschijning als een commerciële rivaal inderdaad abrupt plaats. Waren in de jaren '50 en '60 op uitgebreide schaal de fundamenteën van de Duitse industrie gelegd en waren Duitse handelaren er al vóór 1870 in geslaagd een redelijke buitenlandse afzet te bereiken, de grote vooruitgang kwam met de politieke eenwording.³⁴ Maar deze werd spoedig belemmerd door de crisis van 1873 en de daaropvolgende depressie. Nog

voordat de jaren '70 ten einde liepen, was een protectionistisch tarief tot stand gekomen, herstelde het land zich van de zware depressie en trok het de aandacht door haar scherpe buitenlandse concurrentie. De snelle economische expansie maakte Duitsland in korte tijd tot een grotere mogelijkheid onder de moderne volkshuishoudingen en tot een serieus te nemen uitdaging voor enige van de sterkste takken van de Britse handel.

Ongeloof en verdringing maakten in Groot-Brittannië plaats voor ongerustheid en aanpassing. De laatste werd overigens beperkt door de mogelijkheden die de buitenlandse concurrentie daartoe liet, want van een bewuste en doelgerichte aanpak was nauwelijks sprake. Onder handhaving van de liberale markteconomie zochten de Britten naar mogelijkheden tot ontwikkeling en verdere uitbouw van markten waarop zij buiten het bereik van Duitsland konden opereren, waar hun standaard nog de maat van adequaat economisch handelen was.

Uiteindelijk zou echter blijken dat dit aanpassingsproces niet ver genoeg ging. Na de Europese markt goeddeels te hebben verloren en op een aantal andere, niet-koloniale markten een ruime plaats voor andere industriestaten te hebben moeten inruimen, kon de Britse maat niet langer als enige industriële maatstaf dienen; de zich verder ontwikkelende wereldmarkt legde haar eigen anonieme, althans niet uitsluitend door Groot-Brittannië gedicteerde maatstaven op. Voegde Engeland zich naar deze tijdsomstandigheden door specialisatie en kon de uitvoer mede daardoor na 1900 opnieuw een stuwende kracht vormen achter de economische groei, ook dit was een tijdelijke oplossing. De institutionele rigiditeit, tot uitdrukking komend in de handhaving van de liberale markteconomie, zou in de twintigste eeuw de zwakke stee in de Britse volkshuishouding blijken. De uitdaging tot aanpassing aan de gewijzigde omstandigheden met het oog op de op korte termijn beste resultaten zou Engeland van een leidende tot een relatief achtergebleven economie maken. De in het Britse bedrijfsleven overheersende liberale en particularistische opvattingen raakten onder de nieuwe internationale verhoudingen achterhaald.

Hebben de voordelen van de liberale markteconomie de nadelen van de onvoldoende ontwikkeling van een georganiseerd kapitalisme vóór 1914 waarschijnlijk niet overtroffen, tegenover het verlies aan betekenis als eerste industriestaat kreeg Engeland ook een nieuwe importantie. In de op een wereldmarkt gebaseerde situatie behield Engeland een quasi-dominante bemiddelaarsrol. Dit was een gevolg van haar functie binnen het nieuwe mul-

tilaterale wereldhandels- en betalingssysteem, dat zich toen voor het eerst manifesteerde.³⁵ De vrijhandel was oorspronkelijk een middel om Engeland van de hegemonie in het proces van de kapitalistische industrialisatie te verzekeren, maar verkeerde tijdens de overgang van andere landen naar het georganiseerde kapitalisme in zijn tegendeel. Hij schiep weliswaar de bestaansvoorwaarden voor de bemiddelaarsrol in het internationale verkeer, maar vormde echter ook de beslissende oorzaak van het later inadequate georganiseerde Engelse kapitalisme.³⁶ Niet door modernisering, maar door conservering van de traditionele instituties trachtte de Engelse industrie het economisch stelsel te behouden en de uitdaging tegemoet te treden.

Door zijn institutionele rigiditeit ging ook van het Engelse bankwezen geen stimulans uit tot vernieuwing. De algemene bank, gericht op zowel de verschaffing van kortlopende kredieten als van kapitaal voor langlopende investeringen, verwierf in Duitsland door de heersende kapitaalschaarste een dominerende positie.³⁷ Dit bankwezen kon daardoor in tegenstelling tot het Engelse als een belangrijke voortrekker van de industriële concentratie en modernisering fungeren.

Aldus hebben de Brits-Nederlandse betrekkingen ook wijzigingen ondergaan door doelbewuste maatregelen in derde-landen, m.n. in Duitsland. Heeft men daar de protectionistische politiek en de kartel- en trustvorming niet uitgevonden, men is wel op een voor die tijd ongekende schaal nieuwe marktbeheersingsinstrumenten gaan gebruiken. Was de marktmacht voordien afhankelijk van de niet autonoom beïnvloede vraag- en aanbodverhoudingen, deze ten gunste van de Duitse economie te wijzigen was het voorwerp van de handelspolitieke omwenteling van 1879 én van de concentratietendens in het bedrijfsleven.

Was al voor 1870 het Duitse economisch liberalisme door de nog steeds bestaande tradities uit de pre-liberale periode van beperkte reikwijdte gebleven, onder invloed van de crisis van 1873 en de daaropvolgende depressie keerden de industriële ondernemers zich nog verder van de liberale grondbeginselen af.³⁸ Dit kwam duidelijk tot uiting in de protectionistische politiek van 1879, waarin de tarieven op ijzer een centrale plaats innamen. Deze ommekeer vertoonde zich eveneens in de tijdens de jaren '70 sterk in aantal toenemende kartels, die sedertdien een voortdurend belangrijker rol zouden spelen. Hoewel de belanghebbenden bij de invoering van industriële protectie en bij de vorming van kartels dezelfde waren, kan

men aan de tariefpolitiek geen initiërende betekenis toekennen bij het ontstaan van de kartels. De kartelvorming werd pas aan de openbaarheid prijsgegeven tijdens de zg. ijzer-enquête van 1878. Toen bleek er b.v. al vanaf 1856 een railskartel te bestaan.³⁹

In de op het jaar 1873 volgende depressie daalden de prijzen en verminderde de omzet, in het bijzonder in de sectoren grondstoffen en investeringsgoederen. De concurrentie nam ruïneuze vormen aan, totdat de ondernemers besloten deze ontwikkeling een halt toe te roepen. Dit heeft de opvatting doen ontstaan, dat de kartels "Kinder der Not" waren.⁴⁰ Maar de eerste kartelleringspogingen toonden al aan, dat hiervoor alleen goederen van een bepaalde kwaliteit geschikt waren; zij moesten homogeen zijn. Deze vindt men vooral in de sector grond- en hulpstoffen, waaronder ijzer, kolen en kali. Daar begon de kartelvorming het eerste en op de meest volkomen wijze. Zij had een tweetal effecten. Ten eerste vormde zich bij de kartellering der grondstofindustrie in het geval van de samenvoeging van alle producenten een volkomen collectief monopolie, maar in werkelijkheid bleef het vrijwel steeds onvolkomen. De volgende productiestadia werden echter direct of indirect afhankelijk van de prijsvorming door het grondstoffenkartel. Ten tweede leidde de afhankelijkheid van de laatstgenoemde ondernemers er toe, dat deze uit afweer tegen de druk van de grondstoffenindustrie zich eveneens aaneen gingen sluiten. Het stelsel van kartels onderging aldus in de loop der tijd een voortdurende verfijning en aanpassing aan de bestaande productie- en afzetomstandigheden evenals aan de aard van de geproduceerde goederen.

De structuurverandering van de Duitse economie naar het georganiseerde kapitalisme werd door een drietal factoren begunstigd,⁴¹ t.w. door

1. de reactie op de relatieve achterstand van Duitsland in het West-europese economisch leven. Deze bestond uit het formidabele tempo waarmee de meest-vooruitstrevende technologie van andere landen werd overgenomen, uit de snelle bevoorrechtiging van de grote ondernemingen en de algemene banken, de prominente rol van de investeringsgoederenindustrie, de vroegtijdige en planmatige opbouw van "human capital", de veelvuldige stimuleringsprogramma's van de overheid en het economisch nationalisme als ontwikkelingsideologie,⁴²
2. de liberale wetgeving der jaren '70 die voor deze ontwikkelings-tendenties een institutioneel kader creëerde, dat toen door terza-

ke deskundige vertegenwoordigers uit de bankwereld en het bedrijfsleven daarvoor zeer voordelig geacht werd,

3. de directe invloed van de crisis van 1873 en de drie industriële depressies van 1873-1879, 1882-1886 en 1890-1895. Vanaf 1876 waren zij ook indirect met de agrarische depressie verbonden.

Door de pijnlijke ervaringen met de conjuncturele fluctuaties na 1873 werd de tegenstelling tussen de betrekkelijk rationele organisatie van de productie in de afzonderlijke bedrijven en de anarchie van de productie van de totale volkshuishouding nog duidelijker waarneembaar. Met de utopie van een effen groeipad verbond zich de hoop op vooruit te berekenen winstkansen en planmatig vast te stellen winstmarges, op overzienbare markten en gefundeerde investeringsbeslissingen. Zonder enige twijfel, zo meent Wehler, hebben deze concentratie- en organisatiemaatregelen de potentie tot massale expansie van de Duitse economie in binnen- en buitenland vergroot.⁴³ Nederland behoorde zonder twijfel tot de eerste gebieden waar dit merkbaar was.

Aangezien de ondernemers zich op de prijs-oriënteerden en de prijsdaling het zichtbaarste teken van de depressie vormde, waren de kartelovereenkomsten met name gericht op prijsherstel. Deze gingen spoedig tot hogere vormen van niet uitsluitend de prijs regulerende aaneensluiting over, o.a. het contingenteringskartel en uiteindelijk het syndicaat. Bij het laatste werd de hele productie van een bedrijfstak en van een productie-stadium aan een gemeenschappelijk verkoopkantoor overgedragen. Deze vorm was al lang uit de ijzerproducerende industrie bekend. Met name het Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat (1893), waaraan gemeenschappelijke verkoopkantoren voor enkele kolensoorten waren voorafgegaan, heeft door zijn werkzaamheid en blijvend karakter een sterke invloed op de verdere kartellering in de Duitse industrie uitgeoefend.

In de twee decennia na 1873 vormde de samenwerkingsbereidheid der ondernemers zoals gemeld mede een reactie op de crisis en de stagnatie. Maar in principe waren de reacties veelzijdig. Zowel de hoog- als de laagconjunctuur konden de samenwerking bevorderen, beide konden echter ook tot de ineensstorting van kartels en tot bevordering der concurrentie leiden. Bovendien kon in de depressie de druk van 'outsiders' zo effectief worden, dat het kartel werd opgeheven.⁴⁴ Maar per saldo won dit marktbeheersings-instrument voortdurend aan betekenis, zodat de Duitse industrie enige jaren na de eeuwwisseling van de voortbrenging van grondstoffen tot aan die

van consumptiegoederen was gekartelleerd. Werden voor het jaar 1905 385 kartels aangetoond, het werkelijke aantal was aanzienlijk groter.⁴⁵

Evenmin als de kartelbeweging uitsluitend kan worden toegeschreven aan een slechte of verslechterende economische situatie, zo kan ook de Duitse tariefwet van 1879 niet uitsluitend aan een ongunstige gang van zaken in de ijzerindustrie worden toegeschreven. De tarieven op de ijzerinvoer vormden weliswaar een belangrijk bestanddeel van deze wet, maar het ging deze bedrijfstak niet uitzonderlijk slecht. In de depressie na 1873 werd niet de binnenlandse maar de buitenlandse ijzerindustrie van de Duitse markt gedrongen.⁴⁶ Op basis van de hoge cokeskwaliteit veroverde Duitsland een groeiend aandeel van de wereldijzermarkt ten koste van België en in het bijzonder Engeland; terwijl de Engelse uitvoer na 1873 terugliep, nam de Duitse aanzienlijk toe. Rusland en Nederland, maar ook Azië en Zuid-Amerika golden als de belangrijkste afzetgebieden.

Beslissend voor de invoering van het Duitse ijzertarief was, dat het de industriëlen lukte het volk de noodsituatie van deze bedrijfstak te suggereren. De tarieven moesten de veelal slechts latente en soms ook effectieve buitenlandse concurrentie bemoeilijken en aldus voor de gekartelleerde ondernemingen hogere prijzen mogelijk maken. Een middel daartoe was de bewering van de overspoeling van de Duitse markt door Engelse productie, waarvan in werkelijkheid geen sprake was.⁴⁷ De regering steunde de tariefwensen om deze bedrijfstak te helpen en om - gelet op het belang voor de Duitse economie - een geleidelijke en algemene opleving te bewerkstelligen.⁴⁸ Aangezien de regering geen andere economisch-politieke middelen ter beschikking stonden, moest het ijzertarief bijdragen om de depressie tot een einde te brengen. Door de relatief zwakke afwijzing van mogelijke ijzertarieven door de openbare mening zag de regering kans daarmee het front van vrijhandelaren te splijten. Aldus kon zij haar eigen verdergaande en overwegend fiscaal gemotiveerde tariefplannen doorzetten. Die hadden vooral betrekking op de granen.

Saul acht het onwaarschijnlijk dat in het tijdvak voor 1914 de buitenlandse tarieven de Britse handelontwikkeling als geheel ernstig hebben belemmerd. Zij werden gebruikt om concurrerende industriën te vestigen en later om te discrimineren tussen de binnen- en buitenlandse prijzen.⁴⁹ Zijns inziens vloeiden de fundamentele problemen die de Britse industrie bedreigden niet voort uit het verdreven worden van de beschermde markten, maar uit de concurrentie van de beschermde industriën op neutrale markten. Aan deze

opvatting zou men kunnen toevoegen, dat de Duitse tarieven de binnenlandse effectiviteit van de kartels bevorderden en daarmee ook hun concurrentiekracht in het buitenland. Kan men aan de tariefpolitiek geen initiërende betekenis in de kartelbeweging toeschrijven, zij heeft deze wel versneld en geïntensiveerd. Duitsland kreeg daarmee de beschikking over een markt-beheersingsinstrument dat in de loop der tijd aan kracht won. Er kwam een samenhangend geheel van productie en verkoop tot stand dat op lange termijn zijn verdienste bewees, o.a. in de Duits-Britse concurrentie om de Nederlandse markt.

Dat de Britse handel met het Europese vasteland zich in sommige gevallen nog betrekkelijk goed wist te handhaven, ging dan ook meer samenhang vertonen met de relatief grote koopkrachtige vraag die daar bestond in vergelijking met de rest van de wereld⁵⁰ dan met de moderniteit van de Britse productie- en verkooporganisatie. Want in dit vlak behoorde Duitsland onmiskenbaar tot de voortrekkers. Gold dit voor de Duitse industrie, het gold tevens voor de scheepvaart. Volgens Aldcroft was ook het succes van de laatstgenoemde bedrijfstak een product 'of skilful policy and organization'.⁵¹ Dit impliceert niet noodzakelijk dat de Duitse reders efficiënter werkten van hun Britse concurrenten, ofschoon zij daarin in sommige gevallen slaagden, maar dat zij taktieken ontwierpen die zich uiteindelijk betaalden. Was Groot-Brittannië door de superioriteit van haar technologie de belangrijkste economische macht van de wereld geworden, een verwaarlozing van het concurrentie-aspect was daarvan een gevolg. De Duitsers als 'Nachfolger' op het pad der industrialisatie waren zich daarentegen van meet af aan bewust van de buitenlandse mededinging.

Aan het begin van het onderhavige werk is de overweging van Rostow aangehaald dat 'the optimum unit for the study of economic history is not the nation, but the whole interrelated trading area'. Is de economisch-historische analyse van meerdere volkshuishoudingen uit het oogpunt van relativering van de geconstateerde ontwikkelingen, hun oorzaken en gevolgen van belang, verleent de comparatieve methode aldus perspectief en contrast aan hetgeen binnen de gekozen onderzoekseenheid plaats vindt, de studie van meerdere volkshuishoudingen in hun onderlinge betrekkingen geeft hun interdependentie weer. Daarbij is in het voorafgaande gebleken, dat hetgeen door de ene volkshuishouding geboden werd voor de andere een datum was dat mede de eigen ontwikkeling verklaarde. Indien, zoals bij de

Brits-Nederlandse handels- en scheepvaartbetrekkingen, de economische ruimte zich vergroot tot een meerdere landen omspannend geïntegreerd patroon van vraag- en afzetverhoudingen, dan ontstaat een ingewikkeld netwerk van onderlinge beïnvloeding der delen. Dit betreft vooral de aard, de omvang en de richting van de goederen- en dienstenuitwisseling, maar ook de prijsvorming, de productiestructuur en de productietechniek.

In de groeiende internationale economie was nog slechts weinig door één volkshuishouding gegeven. De feitelijke ontwikkeling, of dit nu de handel of de productie betrof, was de resultante van het samenspel van een groot aantal factoren, waarvan de aard en de omvang van de economische groei in Nederland en Engeland en de onderlinge betrekkingen tussen deze twee volkshuishoudingen deel uitmaakten. De laatstgenoemde relaties waren op hun beurt alleen binnen het kader van de Europese economie te verklaren. Aldus waren de wijzigingen in het internationale vlak tussen 1870 en 1914 van een dusdanige betekenis, dat het inderdaad onmogelijk is de economische ontwikkeling binnen de nationale grenzen volledig te begrijpen zonder de evoluerende internationale context in de beschouwingen te betrekken.

NOTEN

NOTEN BIJ HOOFDSTUK I

1. W.W. Rostow, *British economy of the nineteenth century. Essays* (Oxford 1948), 13.
2. W. Ashworth, 'Industrialisation and the economic integration of nineteenth-century Europe', *European Studies Review*, 4(1974), no. 4, 291-315.
3. J.A. de Jonge, *De industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914* (Amsterdam 1968).
4. G. Kloos, *De handelspolitieke betrekkingen tussen Nederland en de Verenigde Staten van Amerika 1814-1914* (Amsterdam z.j.).
5. C. Smit, *De handelspolitieke betrekkingen tussen Nederland en Frankrijk 1814-1914* ('s-Gravenhage 1923).
6. A. de Vries, *Geschiedenis van de handelspolitieke betrekkingen tussen Nederland en Engeland in de negentiende eeuw (1814-1872)* ('s-Gravenhage 1931).
7. Th.L.M. Thurlings, 'Nederland en de wereldmarkt 1860-1914', *Economisch-historische opstellen geschreven voor prof.dr.Z.W. Sneller* (Amsterdam 1947), 167-189.
8. H.P.H. Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914. Een studie van het goederenverkeer en de verkeerspolitiek in de Rijndelta en het achterland, mede in verband met de opkomst van de spoorwegen en de concurrentie van vreemde zeehavens* (Amsterdam 1974).
9. J. Teijl, 'Nationaal inkomen van Nederland in de periode 1850-1900. Tassen en testen', *ESHJ*, 34(1971), 232-262.
10. Z.W. Sneller (red.), *Geschiedenis van de Nederlandse landbouw 1795-1940* (Groningen 1951).
11. H. de Vries, *Landbouw en bevolking tijdens de agrarische depressie in Friesland (1878-1895)* (Wageningen 1971), 26f, en, *Directie van den Landbouw, De Nederlandsche landbouw in het tijdvak 1813-1913* ('s-Gravenhage 1913), 22f.
12. Wellicht is het laatste kwart van de negentiende eeuw althans voor de Nederlandse landbouw het meest nauwkeurig te omschrijven als een periode van door wijzigingen in de internationale aanbodverhoudingen geïnduceerde structuurveranderingen gepaard gaande met crisisverschijnselen. Vgl. o.a., H. de Vries, *Agrarische depressie*, 37ff, en, F. Koenen, *Inleiding tot de landhuishoudkunde* (Haarlem 1924), 175.
13. Zie hiervoor o.a., C.P. Kindleberger, *Economic growth in France and Britain, 1851-1950* (Cambridge Mass. 1964); R.J.S. Hoffman, *Great Britain and the German trade rivalry, 1875-1914* (Philadelphia 1933); D.H. Aldcroft (red.), *The development of British industry and foreign competition 1875-1914. Studies in industrial enterprise* (Londen 1968); Ph.S. Bagwell en G.E. Mingay, *Britain and America 1850-1939, a study of economic change* (Londen 1970), en, A.G. Ford, 'Notes on the role of exports in British economic fluctuations, 1870-1914', *EHR*, 2nd ser., 16(1963), 328-337.

14. S.B. Saul, *Studies in British overseas trade 1870-1914* (Liverpool 1960).
15. D.N. McCloskey, *Economic maturity and entrepreneurial decline. British iron and steel, 1870-1913* (Cambridge Mass. 1973). Vgl. ook, D.H. Aldcroft, 'The entrepreneur and the British economy, 1870-1914', id. en H. W. Richardson, *The British economy 1870-1939* (Londen 1969), 141-167.
16. Bagwell en Mingay, *Britain and America*, 179.
17. A.E. Musson, 'British industrial growth during the 'great depression' (1873-1896): some comments', *EHR*, 2nd ser., 15(1962/63), 529-533; D.J. Coppock, 'British industrial growth during the 'great depression' (1873-1896): a pessimist's view', *EHR*, 2nd ser., 17(1964/65), 389-396; A.E. Musson, 'British industrial growth, 1873-1896: a balanced view', *EHR*, 2nd ser., 17(1964/65), 397-403; D.N. McCloskey (red.), *Essays on a mature economy: Britain after 1840* (Londen 1971); D.N. McCloskey, 'Did Victorian Britain fail?', *EHR*, 2nd ser., 18(1970), 446-459; D.H. Aldcroft, 'McCloskey on Victorian growth: a comment', *EHR*, 2nd ser., 27(1974), 271-274; D.N. McCloskey, 'Victorian growth: a rejoinder', *EHR*, 2nd ser., 27(1974), 275-277, en, C.H. Wilson, 'Economy and society in late Victorian Britain', *EHR*, 2nd ser., 18(1965), 183-198.
18. A.E. Musson, 'The great depression in Britain, 1873-1896: a reappraisal', *JEH*, 19(1959), 225ff, en, J.G. van Dillen, 'Rivalités économiques. Expansion économique et financière', *L'Europe du XIXe et du XXe siècle. Problèmes et interprétations historiques* (Milaan 1962), II, 784.
19. Het nationale inkomen per hoofd van de bevolking (prijzen 1913-1914) nam toe van £19,77 in 1855 en £27,54 in 1871 tot £49,02 in 1911. Ph. Deane en W.A. Cole, *British economic growth 1688-1959. Trends and structure* (Cambridge 1962), 329f.
20. In 1871 bedroeg de productie van de landbouw, bosbouw en visserij 14,2% van het Britse nationale inkomen, in 1901 6,4%. Het aandeel van de industriële sector nam toe van 38,1% in 1871 tot 40,2% in 1901. Deane en Cole, op. cit., 166. De import van agrarische consumptiegoederen nam belangrijk toe.
21. H.W. Richardson, 'Retardation in Britain's industrial growth, 1870-1913', Aldcroft en Richardson, *British economy*, 101ff.
22. S.B. Saul, *The myth of the great depression, 1873-1896* (Londen 1972³), 53ff.
23. Joh. de Vries, *De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw* (Leiden 1968⁴), 35.
24. Ch. Wilson, *Profit and power. A study of England and the Dutch wars* (Londen 1957).
25. Id., *Anglo-Dutch commerce and finance in the eighteenth century* (Cambridge 1966²).
26. In het bijzonder is hier te denken aan de externe contractie en de relatieve achteruitgang. Joh. de Vries, *Achteruitgang der Republiek*, 38 en 30.
27. In hfst. 3 zal op het investeringsklimaat worden teruggekomen.
28. Volgens Brugmans waren de gasfabrieken en waterleidingmaatschappijen veelal Engels, terwijl de spoorwegen in hoofdzaak met Duits en Engels kapitaal zijn aangelegd. I.J. Brugmans, *Paardenkracht en mensenmacht. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland 1795-1940* ('s-Gravenhage 1969⁵), 268.
29. J.J. Westendorp Boerma, 'Verlies en teruggave van de koloniën', *AGN*, dl. IX (Utrecht/Antwerpen 1956), 161-176.
30. A. de Vries, *Handelspolitieke betrekkingen*, 118ff en 158ff.
31. P. Mathias, 'Living with the neighbours: the role of economic history' (inaugurale rede, Oxford 1970), herdrukt in N.B. Harte (red.), *The study of economic history. Collected inaugural lectures 1893-1970* (Londen 1971), 369ff.

32. Research in economic and social history (Londen 1971), 25ff.
33. Vgl. B.H. Slicher van Bath, 'Theorie en praktijk in de economische en sociale geschiedenis', AAG Bijdragen, 14(1967), 122ff.
34. T.S. Ashton, 'The relation of economic history to economic theory' (inaugurale rede, Londen 1946), Economica, 13(1946), 84.
35. Ibid., 85.
36. Aangezien adequate maatschappij-theoriën, anders dan de marxistische - die de maatschappelijke ontwikkeling vrijwel tot de economische variabelen reduceert - goeddeels ontbreken, kan deze benadering vruchtbaar zijn, al kunnen de sociale wetenschappen als analytisch hulpmiddel op deelterreinen niet worden gemist.
37. W.W. Rostow, The stages of economic growth (Cambridge 1960).
38. Slicher van Bath, 'Theorie en praktijk', 139.
39. R.W. Fogel, Railroads and American economic growth. Essays in econometric history (Baltimore 1964).
40. Deze onderzoekers hebben zich vooral rond het tijdschrift Annales ESC gegroepeerd.
41. Zie noot 39. Vgl. ook, R.W. Fogel en S.L. Engerman (red.), The reinterpretation of American economic history (New York 1971).
42. Vgl. b.v. de discussie over de 'great depression' (1873-1896), noot 17.
43. H.-U. Wehler, 'Theorieprobleme der modernen deutschen Wirtschaftsgeschichte (1800-1945). Prolegomena zur einer kritischen Bestandsaufnahme der Forschung und Diskussion seit 1945', Entstehung und Wandel der modernen Gesellschaft. Festschrift für Hans Rosenberg zum 65. Geburtstag, onder red. van G.A. Ritter (Berlijn 1970), 67.
44. Vgl. hiervoor, C.-L. Holtfrerich, Quantitative Wirtschaftsgeschichte des Ruhrkohlenbergbaus im 19. Jahrhundert. Eine Führungssektoranalyse (Dortmund 1973); G. Kirchhain, Das Wachstum der deutschen Baumwollindustrie im 19. Jahrhundert. Eine historische Modellstudie zur empirischen Wachstumsforschung (Münster 1973), en, R. Fremdling, Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur (Dortmund 1975).
45. C.H. Feinstein, National income, expenditure and output of the United Kingdom 1855-1965 (Cambridge 1972).
46. C.J. Prins, 'Een prijsmodel voor het laat-Victoriaanse Engeland; de eerste resultaten van een kwantitatieve, macro-economisch historische, terreinverkenning', Economie, 39(1974/75), afl. 3/4, 155-178.
47. Teijl, 'Nationaal inkomen', 232-262.
48. Deane en Cole, British economic growth.
49. B.R. Mitchell en Ph. Deane, Abstract of British historical statistics (Cambridge 1971).
50. B.R. Mitchell en H.G. Jones, Second abstract of British historical statistics (Cambridge 1971).
51. W.C. Verbaan en P.B. de Ridder, 'Uniforme modelstructuur voor meerdere landen', De Economist, 121(1973), no. 5, 481-520, en, id., 'Wederzijdse economische beïnvloeding. Enkele aspecten van de koppeling van economische modellen van Nederland, Frankrijk en West-Duitsland', Economisch Kwartaaloverzicht, (december 1974), no. 39, 5-14.
52. Vgl. J.H.F. Claessens, 'De gereorganiseerde handelsstatistiek', Gedenkboek uitgegeven ter gelegenheid van het vijftienvig-jarig bestaan der Centrale Commissie voor de Statistiek ('s-Gravenhage 1917), 121ff. Vgl. ook, J.H.C.A. Robroeks, '150 Jaar waarneming van de buitenlandse handel', Maandschrift CBS, 62(1967), 459ff.
53. A.H. Imlah, Economic elements in the Pax Britannica. Studies in British foreign trade in the nineteenth century (Cambridge Mass. 1958), 44.
54. Y. Don, 'Comparability of international trade statistics: Great Britain and Austria-Hungary before world war I', EHR, 2nd ser., 21(1968), 79.

Bij de navolgende vergelijking van de Britse en Nederlandse handelsstatistieken is nauw aansluiting gezocht bij dit artikel.

55. Ibid., 80.
56. Zo bevatten b.v. de archieven van De Nederlandsche Bank en de Bank of England geen stukken die inzicht kunnen verschaffen in het kapitaalverkeer tussen Nederland en Groot-Brittannië.
57. Indeling afkomstig van G.B. Roorbach, 'The need for international uniformity in business statistics', Harvard Business Review, 1(1922/23), 187-195, en aangehaald bij, Don, 'Trade statistics', 81.
58. Ch. Wilson, Geschiedenis van Unilever ('s-Gravenhage 1954), II, 35ff.
59. Nusteling, Rijnvaart, 129.
60. Gedenkboek Kamer van Koophandel en Fabrieken Rotterdam 1803-1928 (Rotterdam 1928), 321.
61. De Jonge, Industrialisatie, 13, infra.
62. Vgl. A. Heringa, Free trade and protectionism in Holland (Haarlem 1914), 23.
63. Geschiedenis van de statistiek in het Koninkrijk der Nederlanden ('s-Gravenhage 1902), 160.
64. Don, 'Trade statistics', 82.
65. De doorvoer zonder overlading op grond van de verdragen met het Tolverbond in 1831 en met België in 1839 gesloten was in de algemene in- en uitvoer niet opgenomen. Deze verdragen hadden alleen betrekking op de rechtstreeks en zonder overlading van de Rijn naar zee en van België naar de Rijn doorgevoerde goederen. Vgl. Gesch. van de Stat., 159.
66. De Jonge, Industrialisatie, 14, en, Gesch. van de Stat., 161.
67. De Jonge, loc. cit..
68. Don, 'Trade statistics', 84f, en, B.J.M. Ammerlaan, Practische problemen uit de handelsstatistiek (Amsterdam 1930), 143ff.
69. Ammerlaan, op. cit., 139.
70. Ibid., 140.
71. Ibid., 169f.
72. Don, 'Trade statistics', 89.
73. Voor enige jaren bevatten de Annual Statements gegevens omtrent de omvang van de handel volgens beide systemen. Hieruit blijkt dat de importen uit Nederland in 1909 volgens de oude berekening £37,4 miljoen bedroegen en volgens het consignatiestelsel £16,6 miljoen.
74. Don, 'Trade statistics', 89.
75. Annual Statement, 1909, Note, p.ii.
76. Don, 'Trade statistics', 90.
77. Wilson, Anglo-Dutch commerce & finance, 78 en 90. Vgl. ook, A.C. Carter, 'The Dutch and the English public debt in 1777', Economica, 20(1953), 159ff.
78. Brugmans behandelt voor de jaren 1870-1914 alleen de Nederlandse kapitaalexport naar Nederlands-Indië, maakt hiernaast gewag van de belangstelling van de Nederlandse belegger voor Zuid-Afrika en haalt voor het overige de woorden van K.D. Bosch aan: "Men maakt zich niet aan grote overdrijving schuldig, wanneer men zegt, dat in de jaren 1870-1900 Nederlands kapitaal naar alle landen der globe is gevloeid - zelfs naar Siberië." Brugmans, Paardenkracht, 383f. Vgl. ook, K.D. Bosch, De Nederlandse beleggingen in de Verenigde Staten (Amsterdam 1948), 74.
79. Veruit de belangrijkste waren Baring Bros. te Londen, Hope & Co. in Amsterdam en B.W. Blijenstein en Co.. De laatste had een kantoor in Londen. Hope en Baring onderhielden sinds meer dan een halve eeuw nauwe contacten. Vgl. M.G. Buist, At spes non fracta. Hope & Co. 1770-1815; merchant bankers and diplomats at work (Den Haag 1974), 54.
80. Een correspondentie met een aantal banken is voorhanden, die alle negatief reageerden op de vraag naar archivalia over het Brits-Nederlandse

kapitaalverkeer. Het archief van Baring Bros. was niet voor onderzoek beschikbaar. Eigen onderzoek in het archief Mees & Hope bracht evenmin opheldering.

81. Het werk van N.W. Posthumus, *Nederlandsche prijsgeschiedenis*. Dl. I. Goederenprijzen op de Beurs van Amsterdam 1585-1914. Wisselkoersen te Amsterdam 1609-1914 (Leiden 1943) biedt door de andere aanpak onvolgende aanknopingspunten.

NOTEN BIJ HOOFDSTUK 2

1. D.H. Aldcroft, 'Introduction: British industry and foreign competition, 1875-1914', id. (red.), *British industry and foreign competition*, 15.
2. Royal Commission on the Depression of Trade and Industry, 1886. *Minutes of Evidence and Reports*.
3. H.L. Beales, 'The "great depression" in industry and trade', E.M. Carus-Wilson (red.), *Essays in economic history* (Londen 1954), 408, infra. Dit artikel is eerder verschenen in *EHR*, 5(1934).
4. *Ibid.*, 408.
5. *Ibid.*, 413.
6. Saul, *Myth of great depression*, 54f.
7. Beales, 'The "great depression"', 414.
8. Zonder volledigheid na te streven zijn hier vermeld, W. Ashworth, *An economic history of England 1870-1939* (Londen 1960); Saul, *Overseas trade*; P.J. Perry, *British farming in the great depression 1870-1914. An historical geography* (Newton Abbot 1974), en, Aldcroft (red.), *British industry and foreign competition*.
9. C. P. Kindleberger, *Econ. growth in France and Britain*, 264, 287.
10. T.H. Burnham en G.O. Hoskins, *Iron and steel in Britain, 1870-1930* (Londen 1943), 271; Aldcroft, 'Entrepreneur and the British economy, 1870-1914', 142f; A.J. Levine, *Industrial retardation in Britain, 1880-1914* (Londen 1967), 150; D.S. Landes, 'Technological change and development in Western Europe, 1750-1914', H.J. Habakkuk en M. Postan (red.), *CEHE*, VI, *The industrial revolutions and after*, part 1, hfst. V, en, P.L. Payne, *British entrepreneurship in the nineteenth century* (Londen 1974), 12.
11. McCloskey, *Econ. maturity and entrepreneurial decline*, 125ff. Vgl. ook, D.N. McCloskey en L.G. Sandberg, 'From damnation to redemption: Judgments on the late Victorian entrepreneur', *EEH*, 9(1971/72), 89-108, en, Payne, *British entrepreneurship*, 56.
12. K. Bertels, *Geschiedenis tussen structuur en evenement. Een methodologie en wijsgerig onderzoek* (Amsterdam 1973), 19.
13. Joh. de Vries, *Achteruitgang der Republiek*, 169.
14. Rostow, *Stages of econ. growth*, 14 en 52ff.
15. Vgl. o.a., W.A. Church, *The great Victorian boom 1850-1873* (Londen 1975).
16. Ashworth, *Econ. hist. of England*, 8f, infra.
17. Saul, *Overseas trade*, 11.
18. Deane en Cole, *British econ. growth*, tabel 30, 142.
19. Saul, *Overseas trade*, 10ff, infra.
20. *Ibid.*, 12-16, infra.
21. *Ibid.*, 14f, infra.
22. Kindleberger, *Econ. growth in France and Britain*, 265f, infra.
23. *Ibid.*, 271.
24. S.B. Saul, 'The export economy 1870-1914', J. Saville (red.), *Studies in the British economy 1870-1914*, als speciaal nummer van de *Yorkshire*

- Bulletin of Economic and Social Research, 17(1965), 5, *infra*.
25. D.K.Fieldhouse, *Economics and empire 1830-1914* (Londen 1973), 19f. Vgl. ook, J.H. Clapham, *The economic development of France and Germany, 1815-1914* (Cambridge 1955), 317ff.
 26. Fieldhouse, *op. cit.*, 20, en, NCMH, XI (Cambridge 1962), 507.
 27. Fieldhouse, *op. cit.*, 21.
 28. Saul, *Overseas trade*, 165, *infra*.
 29. Joh. de Vries, *Achteruitgang der Republiek*, 38.
 30. Saul, *Overseas trade*, 165.
 31. Aldcroft, 'Introduction', *id.* (red.), *British industry and foreign competition*, 2.
 32. Saul, *Overseas trade*, tabel X, 39.
 33. Berekend aan de hand van de gegevens bij, *ibid.*, tabel VII, 31, *infra*.
 34. *Ibid.*, 30f.
 35. Ashworth, *Econ. hist. of England*, 138, *infra*.
 36. *Ibid.*, 139.
 37. Fieldhouse, *Economics and Empire*, 14 en tabel 1, 15, *infra*.
 38. *Ibid.*, 14 en 19 en tabel 3, 17.
 39. Feinstein, *National income*, T139.
 40. Door hem opgevat als Duitsland, Nederland, België, Frankrijk, Italië en Zweden.
 41. Berekend aan de hand van de gegevens bij, Saul, *Overseas trade*, tabel III, 19.
 42. *Ibid.*, 18.
 43. De prijsindex voor kapitaalgoederen daalde van het gemiddelde van 104,4 voor 1870-1873 naar 84,3 voor 1890-1893 en die van 'plant and machinery' van 108,5 naar 85,7. Berekend aan de hand van de gegevens bij, Feinstein, *National income*, T132 en T136.
 44. Saul, *Overseas trade*, 20.
 45. Aldcroft en Richardson, *British economy*, 67f, *infra*. De navolgende mogelijkheden zijn voor het eerst aangeduid door, Kindleberger, *Econ. growth in France and Britain*, 271f.
 46. Daaronder is hier verstaan Oostenrijk, België, Frankrijk, Duitsland, Nederland en Italië.
 47. Berekend aan de hand van de gegevens bij, Saul, *Overseas trade*, tabel IV, 21.
 48. Zo bedroeg de exportwaarde van ijzer en staal in 1913 £37,5 miljoen tegen £24,3 miljoen in 1890, van chemicaliën £24,0 tegenover £11,6 miljoen, van metalen fabrikaten £62,8 tegenover £21,8 miljoen, van schepen en spoorwagematerieel £24,3 tegenover £17,0 miljoen. Saul, 'Export economy', tabel VI, 13. Als een ruwe indicatie voor het prijsverloop kan dienen dat het indexcijfer voor de uitvoer van binnenlandse productie in 1890 91 bedroeg en in 1913 100. Feinstein, *National income*, T139.
 49. Saul, *art. cit.*, tabel VIII, 15, *infra*. In 1913 was het aandeel van de dalende categorie in de Britse handel opgelopen tot 65,4%.
 50. *Ibid.*, *loc. cit.*, *infra*.
 51. Aldcroft en Richardson, *British economy*, 70, die deze percentages hebben berekend aan de hand van de gegevens bij, Mitchell en Deane, *Abstract*, 315-326.
 52. Kindleberger, *Econ. growth in France and Britain*, 275.
 53. Saul, *Overseas trade*, 21f.
 54. Kindleberger, *Econ. growth in France and Britain*, 277.
 55. Bagwell en Mingay, *Britain and America*, 97f.
 56. Berekend aan de hand der gegevens bij, H. Feis, *Europe the world's banker* (New Haven 1930), 33.
 57. P.L. Cottrell, *British overseas investment in the nineteenth century* (Londen 1975), 47.

58. Saul, Overseas trade, 70.
59. Cottrell, Overseas investment, 27f, *infra*.
60. A.R. Hall, The London capital market and Australia 1870-1914 (Canberra 1963), 58.
61. M. Edelstein, 'Rigidity and bias in the British capital market, 1870-1913', McCloskey (red.), Mature economy, 83f.
62. J. Saville, 'Some retarding factors in the British economy before 1914', Yorkshire Bulletin of Econ. and Soc. Research, 13(1961), 57, *infra*.
63. A.K. Cairncross, Home and foreign investment, 1870-1913 (Cambridge 1953), 95.
64. Vgl. Cottrell, Overseas investment, 54.
65. Edelstein, 'Rigidity and bias', 101.
66. Cottrell, Overseas investment, 54f, *infra*.
67. J.H. Dunning, Studies in international investment (Londen 1970), 17f.
68. A.R. Hall (red.), The export of capital from Britain 1870-1914 (Londen 1968), 'Editor's introduction', 2.
69. Dunning, International investment, 18.
70. M. Simon, 'The pattern of new British portfolio foreign investment, 1865-1914', J.H. Adler (red.), Capital movements and economic development (Londen 1967), 40.
71. Dunning, International investment, 18.
72. Cottrell, Overseas investment, 48 en 50.
73. Simon, 'British portfolio foreign investment', 24ff, *infra*.
74. M. Edelstein, 'The determinants of U.K. investment abroad, 1870-1913: the U.S. case', JEH, 34(1974), 980-1007, *infra*.
75. Saul, Overseas trade, 37.
76. Ibid., 22, *infra*.
77. Ibid., 41f, *infra*.
78. A. Gerschenkron, Economic backwardness in historical perspective (Cambridge Mass. 1962), 8.
79. G.R. Hawke, 'The United States tariff and industrial protection in the late nineteenth century', EHR, 2nd ser., 18(1975), no. 1, 98.
80. Saul, Overseas trade, 37.
81. J.H. Dunning, 'The growth of U.S. investment in U.K. manufacturing industry, 1856-1940', Manchester School, 24(1956), 247-257.
82. Saul, Overseas trade, 63, *infra*. Vgl. Ashworth, 'Industrialisation and econ. integration', 291-315, en, id., Econ. hist. of England, 160ff.
83. Aldcroft en Richardson, British economy, tabel 2, 7. De aldaar vermelde percentages zijn berekend aan de hand der gegevens bij, A. Maddison, Economic growth in the West (New York 1964), 201f en 232.
84. McCloskey, 'Victorian Britain', 446ff, *infra*.
85. Ibid., 448f, *infra*.
86. Ibid., 449f, *infra*.
87. Ibid., 451ff, *infra*.
88. Edelstein, 'Rigidity and bias', 101.
89. McCloskey, 'Victorian Britain', 453.
90. Ibid., 455.
91. Ibid., 458.
92. Ibid., 459.
93. E.H. Phelps Brown en S.J. Handfield-Jones, 'The climacteric of the 1890's: a study in the expanding economy', Oxford Economic Papers, new ser., 4(1952), 268ff, 282f en 289f.
94. D.J. Coppock, 'The climacteric of the 1890's: a critical note', Manchester School, 24(1956), no. 1, 2, en, J.R. Meyer, 'An input-output approach to evaluating British industrial production in the late nineteenth century', EEH, 8(1955), 12-34.
95. C.P. Kindleberger, 'Foreign trade and economic growth: lessons from

- Britain and France, 1850 to 1913', EHR, 2nd ser., 14(1961/62), 298ff.
96. D.H. Aldcroft, 'The problem of productivity in British industry, 1870-1914', Aldcroft en Richardson, British economy, 135f.
97. D.N. McCloskey, 'International differences in productivity? Coal and steel in America and Britain before world war I', id. (red.), Mature economy, 289-299. Vgl. ook, Payne, British entrepreneurship, 50.
98. Aldcroft, 'Entrepreneur and the British economy', 167.
99. P. Temin, 'The relative decline of the British steel industry, 1880-1913', H. Rosovsky (red.), Industrialization in two systems. Essays in honour of Alexander Gerschenkron (New York 1966), 141f.
100. McCloskey, Econ. maturity and entrepreneurial decline, 125.
101. Aldcroft, 'Entrepreneur and British economy', 141-167.
102. Ibid., loc. cit..
103. Aldcroft (red.), British industry and foreign competition, 'Introduction', 35f. Vgl. ook, E.M. Sigsworth, 'Some problems in British business history, 1870-1914', Ch.J. Kennedy (red.), Papers of the sixteenth business history conference (Lincoln Nebr. 1969), 20ff.
104. Sigsworth, 'British business history', 35f.
105. McCloskey en Sandberg, 'From damnation to redemption', 100, infra.
106. Ibid., 102.
107. P.H. Lindert en K. Trace, 'Yardsticks for Victorian entrepreneurs', McCloskey (red.), Mature economy, 248-264. Vgl. ook, McCloskey en Sandberg, 'From damnation to redemption', 104.
108. McCloskey en Sandberg, loc. cit..
109. Sigsworth, 'British business history', 36f.
110. Ibid., 29, infra.
111. H.W. Richardson, 'Chemicals', Aldcroft (red.), British industry and foreign competition, 275f, infra.
112. Wilson, 'Late Victorian Britain', 191.
113. Ibid., 189. Vgl. ook, G.M. Young, Portrait of an age (1949), 159, aangehaald bij Wilson.
114. Ibid., 189f.
115. Ibid., 192, infra.
116. Ibid., 195.
117. Ibid., 198.
118. Rostow, Stages of econ. growth, 59.
119. Prins, 'Prijsmodel', tabel 1, 168, waar de ontwikkeling in de arbeidsinkomensquote als index is weergegeven berekend aan de hand der gegevens bij, Feinstein, National income, T4, T5 en T8.
120. Ibid., 168f.
121. Feinstein, National income, T140.
122. De relatie steeg van 0,61 in 1870 tot 1,07 in 1899, 1900 en 1901, waartegen het gemiddelde van 1,02 voor de jaren 1902-1913 als betrekkelijk ongunstig afstak. Berekend aan de hand der gegevens bij, Feinstein, National income, T140.

NOTEN BIJ HOOFDSTUK 3

1. Berekend aan de hand der gegevens bij, J. van Stuijvenberg, 'Economische groei in Nederland in de negentiende eeuw: een terreinverkenning', Bedrijf en samenleving (Alphen a/d Rijn 1967), 221, en, Teijl, 'Nationaal inkomen', 262.
2. Teijl, art. cit., 247-261, waar hij zijn berekeningsmethoden uiteen zet.
3. Vgl. Joh. de Vries, 'Economische groei en industrialisatie in Nederland 1850-1914', Economie, 33(1968/69), 121.

4. Ibid., 120f. Uit recente gegevens blijkt dat het totale BNP in Nederland tussen 1860 en 1910 9% sneller toenam dan dit van geheel Europa, maar dat het BNP per hoofd 7,3% achterbleef op het Europese cijfer. P. Bairoch, 'Europe's gross national product: 1800-1975', JEEH, 5(1976), tabel 5, 283.
5. Teijl, 'Nationaal inkomen', 252ff.
6. Bosch, Nederlandse beleggingen, 596ff; Maandschrift CBS, 37(1942), 113-121, 296-298 en 497-509, en, De Jonge, Industrialisatie, 304ff.
7. A.G. Frank, 'Industrial capital stocks and energy consumption', Economic Journal, 69(1959), 170-174.
8. Teijl, 'Nationaal inkomen', 260.
9. T.K. Derry en T.I. Williams, A short history of technology from the earliest times to A.D. 1900 (Oxford 1960), 335f.
10. Teijl, 'Nationaal inkomen', 257.
11. De Jonge, Industrialisatie, 244f en 340ff.
12. De industriële achterstand ten opzichte van het buitenland maakte, dat, toen Nederland na 1895 versneld industrialiseerde, het land de voordelen ging plukken van de technische ontwikkeling die in de loop der tijd door andere landen was geaccumuleerd.
13. Revolutionair was de ontwikkeling van de stoomturbine. Derry en Williams, History of technology, 337ff.
14. De gas- en electromotoren kwamen in het bijzonder tegemoet aan de eisen van de kleinere bedrijven. Vgl. P. Kooy, 'De eerste gebruikers van elektriciteit in de gemeente Groningen (1895-1912)', ESHJ, 35(1972), 289f. Vgl. ook, De Jonge, Industrialisatie, 183.
15. In de twintig jaren volgend op 1889 kwam de groei van de nijverheidsbevolking vrijwel geheel ten goede aan het midden- en grootbedrijf. De Jonge, op. cit., 233. Vermoedelijk is in deze bedrijven een gebruik gemaakt van het geproduceerde vermogen van aandrijfmachines, dat nauwer aansloot bij de optimale situatie.
16. Teijl, 'Nationaal inkomen', 256. Vgl. ook, id., 'Brandstofaccijns en nijverheid in Nederland gedurende de periode 1834-1864', J. van Herwaarden (red.), Lof der historie. Opstellen over geschiedenis en maatschappij (Rotterdam 1973), 153-184.
17. In de eerste decennia na 1860 is een relatief groot gedeelte van de gebruikte energie aangewend ten behoeve van de spoorwegen. Brugmans, Paardenkracht, 227f.
18. Teijl, 'Nationaal inkomen', 256.
19. Ibid., 247.
20. Th.A. Stevers, 'Welke factoren bepalen de veranderingen in het niveau en de structuur van de belastingen in de 19e en 20e eeuw?', Smeetsbun-
del (Deventer 1967), 340.
21. Teijl, 'Nationaal inkomen', 249f.
22. Ibid., tabel I, 250.
23. De Jonge, Industrialisatie, 174.
24. Th.A. Stevers, 'Begrotingsnormering 1814-1939', ESHJ, 39(1976), 109ff.
25. Teijl, 'Nationaal inkomen', 248.
26. Van Stuijvenberg, 'Econ. groei in Nederland', 202ff.
27. Joh. de Vries, 'Econ. groei en industrialisatie', 121.
28. I.J. Brugmans, 'Het raadsel van de lange golven', ESHJ, 37(1974), 271. Vgl. Feinstein, National income, T132. De daar vermelde prijsindices hebben betrekking op het Verenigd Koninkrijk. Voor de goederen die ge-
exporteerd konden worden, zal zich op langere termijn in Nederland een
soortgelijke tendentie hebben voorgedaan.
29. Vgl. Fieldhouse, Economics and empire, 19f.
30. Vgl. ibid., 14. Het samenvallen van ongunstige ontwikkelingen in de
buitenlandse handel van twee voor Nederland belangrijke landen, t.w.
Duitsland en Engeland, was voor Nederland in de tweede helft der jaren

- '80 en de eerste helft van het volgende decennium van grote betekenis.
31. De Jonge, Industrialisatie, 174.
 32. H. de Vries, Agrarische depressie, 57 en 200.
 33. Nusteling, Rijnvaart, 336 en 274.
 34. Vgl. o.a., A.M. de Jong, Geschiedenis van De Nederlandsche Bank (Haarlem 1967), III, 119f.
 35. Vgl. voor de Duitse industrialisatie o.a., H. Rosenberg, Grosse Depression und Bismarckzeit (Frankfurt a/M. 1967), 39f; over de integratie van het Nederlandse vervoersnet, J.A. de Jonge, 'The role of the outer provinces in the process of Dutch economic growth in the nineteenth century', J.S. Bromley en E.H. Kossmann (red.), Britain and the Netherlands, vol. IV, Metropolis, dominion and province (Den Haag 1971), 216.
 36. De Jong, Nederlandsche Bank, III, 119f.
 37. Dit geldt in het bijzonder voor de Rijnvaart richting Nederland. Nusteling, Rijnvaart, 336. Het vervoer over de Rijn bestond voor een belangrijk deel uit voor doorvoer bestemde goederen.
 38. H.C. Kuiler, Verkeer en vervoer in Nederland. Schets ener ontwikkeling sinds 1815 (Utrecht 1949), 2f. Vgl. ook, De Jonge, 'Outer provinces', 216, en, Nusteling, op. cit., 229ff.
 39. De Jonge, Industrialisatie, 253f, infra.
 40. Nusteling, Rijnvaart, 334f en bijlage 17, 492ff. Nusteling maakt bezwaar tegen de bewering van Teijl, dat zijn opgaven het nationaal inkomen tegen constante prijzen betreffen. Voor de berekeningen volgens de pf-methode is zijn bezwaar in elk geval ongegrond. Bij de bq-methode is dit afhankelijk van de belastingmaatstaf (waarde of hoeveelheid). Kennelijk is Teijl impliciet van een hoeveelheidsmaat uitgegaan, een realistische vooronderstelling.
 41. Teijl, 'Nationaal inkomen', 247.
 42. Ibid., 249.
 43. Berekend aan de hand der gegevens bij, ibid., tabel 1, 250.
 44. Stevers, 'Begrotingsnormering', 109.
 45. Teijl, 'Nationaal inkomen', 250.
 46. Berekend aan de hand der gegevens bij, ibid., tabel 1, 250 en tabel 2, 262.
 47. Vgl. Nusteling, Rijnvaart, grafiek 7.7, 334. Op basis van de recente gegevens van Bairoch laat de groei van Duitsland en Engeland zich berekenen op 19,7 en 20,0%, waardoor de 34,6% groei volgens de bq-methode nog onwaarschijnlijker wordt. Vgl. Bairoch, 'Europe's gross national product', tabel 4, 281.
 48. Vgl. staat 4.
 49. Teijl, 'Nationaal inkomen', 251.
 50. Vgl. noot 46.
 51. De bevolkingsgroei bedroeg voor 1880-1895 omstreeks 19,8%. Voor de gegevens omtrent de economische groei, vgl. staat 4. Bij een belastingquote van 8,9% in 1880, een bevolkingsgroei van 20% en een economische groei van 30% zou de belastingquote zijn gedaald tot bijna 8,2% in 1895.
 52. Nusteling vermeldt: 'De belastingquote vertoonde namelijk de tendens in perioden van recessie iets sterker te verminderen dan de welvaart.' Zijn, Rijnvaart, 492. Hij zal bedoeld hebben: de belastingopbrengst. Ofschoon men voor meer recente perioden een dergelijke vooronderstelling mag maken - te denken valt hier o.a. aan de progressie in de belastingen - is deze stelling voor de tweede helft van de negentiende eeuw vooralsnog onbewezen.
 53. Teijl, 'Nationaal inkomen', 251.
 54. Ibid., 248, infra.
 55. Stevers, 'Begrotingsnormering', 109ff, infra.

56. De Jonge, Industrialisatie, 248f, *infra*.
57. J. Ridder, Een conjunctuur-analyse van Nederland 1848-1860 (Amsterdam 1935), 150ff; Brugmans, Paardenkracht, 272ff, en, *id.*, Welvaart en historie ('s-Gravenhage 1950), 76ff.
58. De Jonge, Industrialisatie, grafiek 18, 248.
59. Rostow, British economy, tabel 2, 33.
60. De Jonge, Industrialisatie, staat 22, 254f.
61. *Ibid.*, grafiek 18, 248, *infra*.
62. *Ibid.*, loc. cit..
63. Berekend aan de hand der gegevens bij, Feinstein, National income, T4.
64. Dit kan worden afgeleid uit het gegeven dat de exportprijsindex van Groot-Brittannië, een belangrijke leverancier van de Nederlandse invoer, tussen 1873 en 1879 daalde van 140 naar 99 (1963=100). Feinstein, op. cit., T139.
65. Stevers, 'Begrotingsnormering', tabel 1, 108.
66. Vgl. o.a., De Jonge, Industrialisatie, grafiek 16, 172.
67. Brugmans, Welvaart en historie, 88.
68. Vgl. voor het invoersaldo van ruwijzer, Mededeelingen der Kon. Ac. van Wet., afd. Lett., dl. 82, serie B, no. 1, 49. Het jaar 1878 is ook in ander opzicht opmerkelijk geweest, want de dalende tendentie van de rentestand, die tot 1895 zou voortduren, is toen tijdelijk onderbroken geweest. Vgl. De Roos en Wieringa, Halve eeuw rente, bijlage 1, 252. De Jong, Nederlandsche Bank, II, 401-405, spreekt over de invloed van de Russisch-Turkse oorlog van 1877-1878, de uitgifte van een staatslening en de toestand op de Londense geldmarkt in de zomer en het najaar van 1878.
69. Brugmans, Welvaart en historie, 88f, *infra*.
70. De Jonge noemt consequent de winstcurve, terwijl hij de dividendcurve bedoelt. Dit verschil mag niet onopgemerkt blijven aangezien de dividendontwikkeling wellicht één, misschien meerdere jaren ten achter blijft bij de winstontwikkeling. De Jonge, Industrialisatie, 248f.
71. Vgl. Nusteling, Rijnvaart, grafiek 7.7, 334, *infra*. De conjunctuuromslag in Nederland hield het midden tussen die in Duitsland in 1881 (op basis van de gegevens van W.G. Hoffmann) en die in Engeland in 1883 (op basis van de gegevens van B.R. Mitchell).
72. De Jonge, Industrialisatie, staat 22, 245 f.
73. *Ibid.*, grafiek 18, 248.
74. Nusteling, Rijnvaart, grafiek 7.7, 334.
75. De Roos en Wieringa, Halve eeuw rente, bijlage 1, 252. Het gebruik van de rente-ontwikkeling als conjunctuurindicator is in elk geval vóór 1890 met een aantal bezwaren verbonden. De belangrijkste is de tot dan toe losse band tussen kapitaalmarkt en industrie, zodat de rente-ontwikkeling veelal meer de buitenlandse conjunctuur weerspiegelde dan de Nederlandse. De soms divergerende Nederlandse en buitenlandse rentestand vormt echter een mogelijke aanwijzing voor een afwijkend conjunctuurpatroon.
76. Vgl. noot 51.
77. De Jonge, Industrialisatie, grafiek 18, 248.
78. *Ibid.*, staat 11, 175. Aan de hand van die gegevens laat de uitbreiding van de capaciteit van stoomwerktuigen zich berekenen op 0% voor 1881-1886 en 21,2% voor 1886-1891. Het invoersaldo van machineriën nam in de eerstgenoemde periode toe met 6,3% en in de latere met 10,3%. Vgl. ook de tekst aldaar.
79. De Jonge, op. cit., 249.
80. De indexcijfers van de loop der investeringen hebben in deze periode als kenjaren 1896, 1901, 1906 en 1910. Vgl. De Jonge, op. cit., staat

- 11, 175. Ter vergelijking diene het conjunctuurverloop in Groot-Brittannië met als hausse-perioden 1894-1900, 1904-1907 en 1908-1913. Vgl. Ros-tow, *British economy*, 33.
81. Vgl. Nusteling, *Rijnvaart*, grafiek 7.7, 334, *infra*.
82. De inzinking van 1902 komt o.a. ook tot uiting in een lichte daling van de rentestand voor langlopende leningen. Vgl. De Roos en Wieringa, *Hal-ve eeuw rente*, bijlage 1, 252.
83. Ook in 1904 treedt een lichte daling op in de rentestand, een daling die zich in Duitsland niet manifesteert. Afgezien van de trendmatige stijging sinds 1897 vertoont zich in Engeland een daling van het rente-peil in 1902, 1903 en 1905. Vgl. De Roos en Wieringa, *op. cit.*, bijlage 1, 252.
84. Vgl. Nusteling, *Rijnvaart*, grafiek 7.7, 334.
85. De Jonge, *Industrialisatie*, staat 22, 254f.
86. *Ibid.*, grafiek 18, 248.
87. Nusteling, *Rijnvaart*, 332.
88. Ridder, *Conjunctuur-analyse*, 156-163, *infra*.
89. Brugmans, *Welvaart en historie*, 97ff en 116f.
90. De Jonge, *Industrialisatie*, 246ff.
91. Nusteling, *Rijnvaart*, 333. Van Tijn heeft er overigens recentelijk op gewezen, dat de contraire reactie van de Nederlandse op de internatio-nale conjunctuur tijdens de hausse van de jaren 1868-1873 niet langer overheerste. Th. van Tijn, 'De tweede fase van de economische groei 1868-1875', *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, dl. 12, *Nieuwste Tijd, Nederland en België 1840-1914*, eerste helft (Haarlem 1977), 154. Deze opvatting komt overeen met de hier én in de navolgende hoofdstuk-ken gevonden resultaten.
92. H. de Vries, *Agrarische depressie*, 15f, ziet overigens de agrarische conjunctuur vanaf het einde der jaren '70 als een langdurige stagnatie, waaraan in 1900 nog geen einde was gekomen.
93. Brugmans, *Paardenkracht*, 286.
94. *Ibid.*, 212f.
95. *Ibid.*, 286.
96. J. Pen en P.J. Bouman, 'Een eeuw van toenemende welvaart', *Drift en koers. Een halve eeuw sociale verandering in Nederland* (Assen 1962), 89ff.
97. Th. van Tijn, 'Op de drempel van de nieuwe tijd: Nederland omstreeks 1870', *AGN*, X, 287 en 291ff.
98. W.J. Wieringa, 'Arbeid en samenleving in historisch perspectief', *Ar-beid op de tweesprong* ('s-Gravenhage 1965), 9f.
99. De Jonge, *Industrialisatie*, 340ff.
100. Joh. de Vries, 'Economische groei en industrialisatie', 128.
101. J.F.E. Bläsing, *Das goldene Delta und sein eisernes Hinterland 1815-1851* (Leiden 1973), 176ff en 83ff.
102. H. Baudet, 'De dadels van Hassan en de start der Nederlandse industri-aliteit', *Bedrijf en samenleving*, 3f.
103. Bairoch, 'Europe's gross national product', tabel 6, 286.
104. Nusteling, *Rijnvaart*, 402ff.
105. A.M. van der Woude, 'Het gebruik van begrippen ontleend aan de socia-le wetenschappen bij het analyseren van economische en sociale ver-schijnselen in het verleden', *AAG Bijdragen*, 18(1973), 13.
106. E.A. Wrigley, 'The process of modernization and the industrial revolu-tion in England', *The Journal of Interdisciplinary History*, 3(1972/73), 226ff, *infra*.
107. *Ibid.*, 228.
108. *Ibid.*, 232.
109. *Ibid.*, 251.

110. Ibid., 237.
111. Ibid., 247.
112. W. Zapf, *Die soziologische Theorie der Modernisierung* (Mskr. 1974), 1, aangehaald bij, H.-U. Wehler, *Modernisierungstheorie und Geschichte* (Göttingen 1975), 6.
113. D. Rüschemeyer, 'Partiële Modernisering', W. Zapf (red.), *Theorien des sozialen Wandels* (Keulen 1969), 382.
114. W. Zapf, 'Einleitung', id. (red.), op. cit., 22.
115. Brugmans, *Paardenkracht*, 253ff.
116. Van Tijn, 'Op de drempel van de nieuwe tijd', 288ff.
117. J.M.G. van der Poel, *Honderd jaar landbouwmechanisatie in Nederland* (Wageningen 1967), 185ff.
118. Van Tijn, 'Op de drempel van de nieuwe tijd', 290.
119. Ibid., 291.
120. Vgl. voor het belang van grondstoffen in de Engelse industriële revolutie, E.A. Wrigley, 'The supply of raw materials in the industrial revolution', *EHR*, 2nd ser., 15(1962), 1ff.
121. Van Tijn, 'Op de drempel van de nieuwe tijd', 292.
122. Evenals in het buitenland waren in Nederland de ingehouden winsten de belangrijkste financieringsbron.
123. Van Tijn, 'Op de drempel van de nieuwe tijd', 294.
124. Dit gold met name voor de spoorwegen.
125. Vgl. noot 123.
126. Toeneming nationaal product per hoofd, 1830-1870: België 94%; Frankrijk 66%; Duitsland 74% en Verenigd Koninkrijk 82%. Nederland 46%. Berekend aan de hand der gegevens bij, Bairoch, 'Europe's gross national product', tabel 6, 286.
127. De prijzen worden geacht een zelfde tendentie door te maken als in Groot-Brittannië.
128. Rostow merkt op dat in Groot-Brittannië vanaf het begin van de conjunctuurdaling in 1873 tot 1878-9 een verbazingwekkend hoog niveau van bedrijvigheid gehandhaafd bleef. W.W. Rostow, 'Cycles in the British economy', id., *British economy*, 49. Maar vanaf het laatste kwartaal van 1877 tot het midden van 1879 daalde de productie in vrijwel iedere bedrijfstak en steeg de werkloosheid tot grote hoogte. W.W. Rostow, 'The depression of the seventies: 1874-9', id., op. cit., 179.
129. Rosenberg, *Grosse Depression*, 53.
130. Rostow, 'Cycles', 49.
131. Rosenberg, *Grosse Depression*, 53.
132. De Jonge, *Industrialisatie*, grafiek 19, 261.
133. Z.W. Sneller, 'Anderhalve eeuw in vogelvlucht. B. 1880-1940', id. (red.), *Nederlandse landbouw*, 90ff.
134. De Jonge, *Industrialisatie*, 174f.
135. Zelf noemt hij J.G. van Dillen, W.J. Wieringa, J.A. de Jonge, Joh. de Vries en J.F.E. Blasing. Nusteling, *Rijnvaart*, 401ff, infra.
136. Joh. de Vries, 'Econ. groei en industrialisatie', 126f.
137. Nusteling, *Rijnvaart*, 403f.
138. Vgl. staat 4.
139. Teijl, 'Nationaal inkomen', III.2.4., tabel 1, kolom 9, 250.
140. Berekend aan de hand der gegevens over het nationaal product bij, Teijl, art. cit., 262, en de bevolkingsgegevens bij, J.A. de Kok, *Nederland op de breuklijn Rome-Reformatie* (Assen 1964), 292.
141. De Jonge, *Industrialisatie*, hfst. 13, noot 58. De percentages over 1890-1900 en 1900-1910 zijn berekend met behulp van de door De Jonge aangegeven methode en aan de hand der gegevens op p. 430 van zijn boek.
142. Ibid., 244f en 340ff.

143. Vóór 1891 is het aantal krachtwerktuigen meer toegenomen dan de aan-schaffing van productiemiddelen. Ibid., 174.
144. W.A. Eltis, 'Investment, technical progress, and economic growth', Ox-ford Economic Papers, new ser., 15(1963), 39f.
145. Uitgaande van de hypothese dat de lonen na 1873 langzamer daalden dan de prijzen is enerzijds het reële loon toegenomen, anderzijds de fac-torkostenverhouding gewijzigd ten gunste van een gemechaniseerde pro-ductie. Hierdoor bleef de industrialisatie beter op peil dan men op grond van de internationale economische situatie zou verwachten.
146. De Jonge, Industrialisatie, 340ff.
147. Ibid., staat 11, 175 en grafiek 20, 340f, infra.
148. Ibid., 148, infra.
149. Ibid., 183.
150. Ibid., 350.
151. H. de Vries, Agrarische depressie, 52f.
152. Sneller, 'Anderhalve eeuw in vogelvlucht. B. 1880-1940', 85.
153. Brugmans, Paardenkracht, 292-299.
154. G. Minderhoud, 'De landbouwindustrie', Sneller (red.), Nederlandse landbouw, 404-425.
155. G. Minderhoud, Landbouw-coöperatie in Nederland (Groningen 1940), 21-122, alwaar hij zowel de geschiedenis van de krediet-, aankoop-, af-zet- en verwerkingscoöperaties aan de orde stelt. Vgl. ook, Brugmans, Paardenkracht, 299ff.
156. Brugmans, op. cit., 303.
157. Vgl. D.S. Huizinga, 'De invloed van het onderwijs en van de wetenschap op den landbouw', Sneller (red.), Nederlandsche Landbouw (1e druk), 239-242.
158. J.H. van Stuijvenberg, 'De landbouw op de stroom van de tijd', Onder-nemend Nederland (Leiden 1959), 277ff.
159. Gerschenkron, Econ. backwardness, 7.
160. P.W. Klein, 'Bankwezen en modernisering van de Nederlandse volkshuishou-ding tijdens de tweede helft van de 19e eeuw', ESHJ, 36(1973), 142f.
161. Met de wet van 6 juni 1875 (Staatsblad 117) werd het gouden tientje als standpenning ingevoerd zonder de onbeperkte betaalkracht der zil-veren munten op te heffen, al kwam de vrije aanmunting hiervan te ver-vallen. In feite introduceerde men aldus de hinkende standaard, die zich in het internationale betalingsverkeer tot een gouden standaard uitkristalliseerde. Vgl. voor Engeland, A.G. Kenwood en A.L. Loughheed, The growth of the international economy, 1820-1960 (Londen 1971), 118f.
162. Vgl. Brugmans, Paardenkracht, 227-230, en, Nusteling, Rijnvaart, 219ff.
163. A.J. Taylor, Laissez-faire and state intervention in nineteenth-cen-tury Britain (Londen 1972), 58ff, en, De Jonge, Industrialisatie, 142ff. Vgl. ook, C.J. Holmes, 'Laissez-faire in theory and practice: Britain, 1800-1875', JEEH, 5(1976), 671-688.
164. Gerschenkron, Econ. backwardness, 16.
165. De Jonge, 'Outer provinces', 217.
166. Gerschenkron, Econ. backwardness, 11ff en 19f.
167. Klein, 'Bankwezen en modernisering', 142.
168. Gerschenkron, Econ. backwardness, 14.
169. Ibid., 15, infra.
170. Klein, 'Bankwezen en modernisering', 144.
171. Gerschenkron, Econ. backwardness, 16ff.
172. Stevers, 'Begrotingsnormering', tabel 1, 108.
173. Ashworth, 'Industrialisation and econ. integration', 292.
174. Ibid., 296f.

175. Ibid., 298f, infra.
 176. Ibid., 301f.

NOTEN BIJ HOOFDSTUK 4

1. Voor een recent overzicht, Jan de Vries, *The economy of Europe in an age of crisis, 1600- 1750* (Cambridge U.P. 1976). Vgl. ook, I. Schöffner, 'Viel onze gouden eeuw in een tijdvak van crisis?', *BMHG*, 78(1964), 45-72.
2. E.J. Hobsbawm, 'The crisis of the seventeenth century', Trevor Aston (red.), *Crisis in Europe 1560-1660. Essays from Past and Present 1952-1962* (Londen 1965), 5f.
3. Jan de Vries, 'On the modernity of the Dutch Republic', *JEH*, 33(1973), 191ff, 199 en 202.
4. J.G. van Dillen, 'Omstandigheden en psychische factoren in de economische geschiedenis van Nederland', id., *Mensen en achtergronden* (Groningen 1964), 60ff.
5. Vgl. o.a., C.R. Boxer, *The Anglo-Dutch wars of the seventeenth century 1652-1674* (Londen 1974).
6. Dat de technologie niet werkelijk constant was, blijkt uit de introductie van het fluitschip, uit de stijgende energieconsumptie (o.a. turf), de verbeteringen in de landbouwtechniek en in de ontwatering, de ontwikkeling der trekvaarten en de molentechnologie en van hetgeen B.H. Slicher van Bath 'The rise of intensive husbandry in the Low Countries' heeft genoemd. Voor het laatste, J.S. Bromley en E.H. Kossmann (red.), *Britain and the Netherlands*, vol. I (Londen 1960), 130-153. Vgl. ook, Jan de Vries, *The Dutch rural economy in the golden age, 1500-1700* (New Haven 1974).
7. C.G. Reed, 'Transactions costs and differential growth in seventeenth century western Europe', *JEH*, 33(1973), 177f.
8. Jan de Vries, 'Peasant demand patterns and economic development: Friesland, 1550-1750', W.N. Parker en E.L. Jones (red.), *European peasants and their markets. Essays in agrarian economic history* (Princeton 1975), 234.
9. Ch. Wilson, *England's apprenticeship 1603-1763* (Londen 1971⁴), 38.
10. R. Bijlsma, *Rotterdams welvaren 1550-1650* ('s-Gravenhage 1918), 143.
11. B.E. Supple, *Commercial crisis and change in England 1600-1642. A study in the instability of a mercantile economy* (Cambridge 1959), 24.
12. F.J. Fisher, 'London's export trade in the early seventeenth century', W.E. Minchinton (red.), *The growth of English overseas trade in the seventeenth and eighteenth centuries* (Londen 1969), 65.
13. C. Te Lintum, *De Merchant Adventurers in de Nederlanden* ('s-Gravenhage 1905), 31ff, 72ff en 103ff.
14. J.G. van Dillen, *Van Rijkdom en regenten* ('s-Gravenhage 1970), 89, en, id., 'Amsterdam's rôle in the seventeenth-century Dutch politics and its economic background', J.S. Bromley en E.H. Kossmann (red.), *Britain and the Netherlands*, vol. II (Groningen 1964), 135f.
15. Z.W. Sneller, *Geschiedenis van den steenkolenhandel van Rotterdam* (Groningen 1946), hfst. 2.
16. Wilson, *Profit and power*, 29.
17. A. Friis, *Alderman Cockayne's project and the cloth trade. The commercial policy of England in its main aspects 1603-1625* (Kopenhagen 1927), en, Van Dillen, *Van Rijkdom en regenten*, 22 en 89ff.
18. Ch. Wilson, 'Trade, society and the state', *CEHE*, vol. IV, 575.
19. Id., *England's apprenticeship*, 41f en 52ff.

20. Supple, Commercial crisis and change, 52ff. Vgl. ook, D.C. Coleman, 'An innovation and its diffusion: the "new draperies"', EHR, 2nd ser., 13(1960), 210, en, Ch. Wilson, 'Cloth production and international competition in the seventeenth century', EHR, 2nd ser., 13(1960), herdrukt in, id., Economic history and the historian. Collected essays (Londen 1969), 96.
21. Fisher, 'London's export trade', 68.
22. W.E. Minchinton, 'Editor's introduction', id. (red.), English overseas trade, 10.
23. Joh. de Vries, Achteruitgang der Republiek, 45f.
24. R. Davis, 'The rise of protection in England, 1689-1786', EHR, 2nd ser., 19(1966), 307ff.
25. Vgl. noot 23.
26. W.D. Voorthuysen, De Republiek der Verenigde Nederlanden en het mercantilisme ('s-Gravenhage 1964), 129f.
27. Wilson, England's apprenticeship, part 1.
28. Id., Profit and power, 41.
29. Van Dillen, 'Omstandigheden en psychische factoren', 60.
30. Ibid., 65. Voor de divergerende bevolkingsgroei tussen de Randstad, Londen en Parijs, vgl. Jan de Vries, Economy of Europe in an age of crisis, 156.
31. Joh. de Vries, Achteruitgang der Republiek, 17.
32. K.G. Davies, The North Atlantic world in the seventeenth century (Minneapolis 1974), 313.
33. Over de betekenis van het transatlantische verkeer voor Engeland, ibid., 145f en 160f.
34. Ibid., 291.
35. Wilson, England's apprenticeship, 61ff en 163f.
36. Ibid., 163f.
37. Ibid., 168.
38. Davies, North Atlantic world, 313.
39. Wilson, England's apprenticeship, 164.
40. R. Davis, 'English foreign trade, 1660-1700', Minchinton (red.), English overseas trade, 78ff.
41. Wilson, Anglo-Dutch commerce & finance, 39ff.
42. Joh. de Vries, Achteruitgang der Republiek, 33.
43. Ibid., 30.
44. Ibid., 38.
45. Wilson, Anglo-Dutch commerce & finance, 62.
46. Id., 'Taxation and the decline of empires, an unfashionable theme', id., Economic history and the historian, 120.
47. Joh. de Vries, Achteruitgang der Republiek, 107.
48. Z.W. Sneller, 'De opkomst van de plattelandsnijverheid in Nederland in de 17e en 18e eeuw', Economisch-Historische Herdrukken. Zeventien studiën van Nederlanders ('s-Gravenhage 1964), 121.
49. Vgl. o.a., J.G. van Dillen, 'Honderd jaar economische ontwikkeling van het Noorden', AGN, VII, 311f.
50. Joh. de Vries, Achteruitgang der Republiek, 74.
51. Wilson, Anglo-Dutch commerce & finance, 78.
52. Id., England's apprenticeship, 315.
53. A.C. Carter, The Dutch Republic in Europe in the seven years war (Londen 1971), 140f.
54. Joh. de Vries, Achteruitgang der Republiek, 168.
55. H. Kellenbenz, The rise of the European economy. An economic history of continental Europe from the fifteenth to the eighteenth century (Londen 1976), 198.
56. Bairoch, 'Europe's gross national product', 286.

57. Kellenbenz, Rise of European economy, 207.
58. Deane en Cole, British econ. growth, 6.
59. J.A. Faber e.a., 'Population changes and economic developments in the Netherlands: a historical survey', AAG Bijdragen, 12(1965), 110.
60. Ph. Deane, The first industrial revolution (Cambridge U.P. 1969³), 51ff.
61. Ashworth, 'Industrialisation and econ. integration', 292ff.
62. Wilson, 'Taxation and decline of empires', 117ff.
63. J. Mokyr, 'The industrial revolution in the Low Countries in the first half of the nineteenth century: a comparative case study', JEH, 34(1974), 365-391. Vgl. ook, id., 'Capital, labour and the delay of the industrial revolution in the Netherlands', ESHJ, 38(1975), 280-299, en, id., The industrialization of the Low Countries 1795-1850 (New Haven 1975).
64. C.P. Kindleberger, 'Commercial expansion and the industrial revolution', JEEH, 4(1975), 621. Vgl. ook, F. Crouzet, 'Croissances comparées de l'Angleterre et de la France au XVIIIe siècle. Essai d'analyse comparée de deux croissances économiques', Annales ESC, 21(1966), 288.
65. Kindleberger, art. cit., 632.
66. Vgl. T.H. Levere, 'Relations and rivalry: interactions between Britain and the Netherlands in eighteenth century science and technology', History of Science, 9(1970), 42-53.
67. W.J. Wieringa, Economische heroriëntering in Nederland in de 19e eeuw (Groningen 1955), 13ff.
68. Vgl. E.H. Kossmann, 'The crisis of the Dutch state 1780-1813: nationalism, federalism, unitarism', J.S. Bromley en E.H. Kossmann (red.), Britain and the Netherlands, vol. IV (Den Haag 1971), 156-175.
69. Westendorp Boerma, 'Verlies en teruggave van de koloniën', 176ff. Vgl. ook, G.J. Renier, Great Britain and the establishment of the Kingdom of the Netherlands 1813-1815. A study of British foreign policy (Den Haag 1930), 73f.
70. H.R.C. Wright, 'The Anglo-Dutch dispute in the east, 1814-1824', EHR, 2nd ser., 3(1950), 229ff.
71. A. Vandenbosch, Dutch foreign policy since 1815. A study in small power politics (Den Haag 1959), 53.
72. Westendorp Boerma, 'Verlies en teruggave van de koloniën', 181.
73. E. Verviers, De Nederlandsche handelspolitiek tot aan de toepassing der vrijhandelsbeginselen (Leiden 1914), 280f.
74. I.J. Brugmans, 'Koning Willem I als neo-mercantilist', id., Welvaart en historie, 39f.
75. J.B.J. Ratté, De Nederlandse doorvoerpolitiek (tot 1850) (Rotterdam 1952), 55ff.
76. Van Dillen, 'Omstandigheden en psychische factoren', 72, en, Joh. de Vries, 1811-1961 met Amsterdam als brandpunt. Honderdvijftig jaar Kamer van Koophandel en Fabrieken (Amsterdam 1961), 12.
77. K. Bourne, The foreign policy of Victorian England 1830-1902 (Oxford 1970), 11.
78. A. de Vries, Handelspolitieke betrekkingen, 10ff, 19ff, 27ff en 36ff.
79. Ibid., 51ff.
80. Ibid., 97ff, infra.
81. N. McCord, The Anti-Corn Law League 1838-1846 (Londen 1968²), 34.
82. Ibid., 196ff.
83. A. de Vries, Handelspolitieke betrekkingen, 116ff. Hij acht het bevestigende Nederlandse antwoord van invloed geweest op de afschaffing der Britse scheepvaartwetten.
84. Verviers, Nederlandsche handelspolitiek, 286ff. Vgl. ook, Brugmans, Paardenkracht, 141.
85. P.J. Bouman, Rotterdam en het Duitse achterland (Amsterdam 1931), 128 en 157.

86. Ibid., 172. Vgl. ook, Bläsing, Goldene Delta, 85.
87. Nusteling, Rijnvaart, staat 4.1, 130.
88. Ibid., 16.
89. Bläsing, Goldene Delta, 176-181.
90. J.F.E. Bläsing, 'Interne en externe oorzaken van de liberalisering der Nederlandse handelspolitiek in het midden van de 19e eeuw', Economie, 40(1975/76), 328.
91. Ibid., 337. Vgl. ook, J.C. Boogman, Nederland en de Duitse Bond, 1815-1851 (Groningen 1955), 79.
92. C.P. Kindleberger, 'The rise of free trade in western Europe, 1820-1875', JEH, 35(1975), 33.
93. E.L. Kramer, De graanwet van 1835 (Amsterdam 1940), 200ff.
94. A. de Vries, Handelspolitieke betrekkingen, 118ff.
95. Ibid., 162ff.
96. Brugmans, Paardenkracht, 217 en 387.
97. A. de Vries, Handelspolitieke betrekkingen, 164f, en, N.W. Posthumus, Documenten betreffende de buitenlandsche handelspolitiek van Nederland in de negentiende eeuw, dl. VI ('s-Gravenhage 1931), 394-398.
98. Posthumus, op. cit., 409-419.
99. A. de Vries, Handelspolitieke betrekkingen, 68-75.
100. Ibid., 165.
101. Posthumus, Documenten, dl. VI, 419-423, infra. Vgl. ook, A. de Vries, op. cit., 165.
102. Posthumus, op. cit., 425-428, en, A. de Vries, op. cit., 166.
103. A. de Vries, loc. cit..
104. S. van Citters, Verzameling van handels- en scheepvaartovereenkomsten tusschen Nederland en vreemde mogendheden (Den Haag 1891), 161.
105. PRO, FO 93/46/51. Vgl. ook, Van Citters, op. cit., 168a en 168b, en, RGP (Grote serie) 107, no. 290.
106. De Jonge, Industrialisatie, 323.
107. Ashworth, Economic history of England, 152 en 229. Vgl. ook, J.D. Chambers, The workshop of the world. British economic history from 1820 to 1880 (Londen 1971²), 80ff, en, S.G. Checkland, The rise of industrial society in England 1815-1885 (Londen 1971), 67.
108. De Jonge, Industrialisatie, 323.
109. Ibid., 326f.
110. Ibid., 328.
111. PRO, FO 93/46/45. Vgl. ook, RGP (Grote serie) 122, no. 83.
112. PRO, FO 93/46/47.
113. PRO, FO 93/46/50.
114. PRO, FO 93/46/69.
115. Voor de voorgeschiedenis van de genoemde overeenkomsten, RGP (Grote serie) 122, no. 83.
116. PRO, FO 93/46/82.
117. PRO, FO 93/46/63. Voor de voorbereiding en het verloop van de eerste vredesconferentie, C. Smit, Nederland in de eerste wereldoorlog (1899-1919) (Groningen 1971-73), dl. I, 30-41.
118. Ibid., 41.
119. Ibid., 47.
120. Ibid., 44ff, en, RGP (Grote serie) 100, nos. 680 en 732f, en, RGP (Grote serie) 102, nos. 95 en 141. Vgl. ook, RGP (Grote serie) 100, nos. 569, 665, 672, 679f, 695, 707 en 723; RGP (Grote serie) 102, nos. 2, 8, 20, 25f, 29, 32f, 41, 58f, 62, 65, 67, 70, 85, en, Smit, Nederland in de eerste wereldoorlog, dl. I, 42ff.
121. Smit, op. cit., dl. I, 47-50, infra. Vgl. ook, RGP (Grote serie) 102, nos. 99, 102f, 129, 162, 179f, 183, 186, 196, 201, 229 en 271, infra.
122. Smit, op. cit., 50, en, PRO, FO 93/46/75.

123. PRO, FO 93/46/81.

124. Smit, Nederland in de eerste wereldoorlog, dl. I, 50. Vgl. ook, RGP (Grote serie) 102, nos. 4, 6, 10, 14, 17, 28, 49, 80, 112, 166, 183, 274, 330, 474, 476, 486 en 526.

NOTEN BIJ HOOFDSTUK 5

1. J.G. van Dillen, 'Overeenkomst en verschil in de economische lotswisselingen van Engeland en Nederland', id., Mensen en achtergronden, 85. Vgl. ook, id., 'Omstandigheden en psychische factoren', 75f.
2. I.J. Brugmans, 'Nederlands overgang van onderontwikkeld gebied tot industrieland', De Economist, 117(1969), 73-85. Vgl. ook, id., Paardenkracht, 84ff en 213, en, id., 'Honderd jaar Nederlandse nijverheid, 1830-1930', id., Welvaart en historie, 118f.
3. Wieringa, Economische heroriëntering, 8ff.
4. Berekend aan de hand der gegevens in, Jaarcijfers, en, SIUD. Vgl. ook, C.E.P.M. Raedts, De opkomst, de ontwikkeling en de neergang van de steenkolenmijnbouw in Limburg (Assen 1974), 132, en, R. van Kamp, De kolenvoorziening van Nederland gedurende de eerste wereldoorlog (Amsterdam 1968), 8ff.
5. Berekend aan de hand der gegevens bij, Raedts, op. cit., 152. Voor 1900-1909 komt het gemiddelde binnenlandse verbruik van Nederlandse steenkolen uit op 35%. Vgl. J.C.A. Everwijn, Beschrijving van handel en nijverheid in Nederland ('s-Gravenhage 1912), I, 7. Dit verschil is terug te voeren op het feit dat Raedts is uitgegaan van de verkochte hoeveelheden en Everwijn van de totale productie.
6. Vgl. Everwijn, op. cit., 8f.
7. Raedts, Steenkolenmijnbouw in Limburg, 151f; Sneller, Steenkolenhandel van Rotterdam, 196ff, en, Nusteling, Rijnvaart, 280.
8. Everwijn, Beschrijving handel en nijverheid, I, 10.
9. De Jonge, 'Outer provinces', 210, 214ff, infra.
10. Sneller, 'Opkomst plattelandsnijverheid', 117-127.
11. Aangehaald bij, J.A.P.G. Boot, De Twentsche katoennijverheid 1830-1873 (Amsterdam 1935), 180.
12. Boot, op. cit., 179. Vgl. ook, De Jonge, Industrialisatie, 99.
13. Boot, op. cit., 182ff.
14. Vgl. Ch.C.M. Jacobs, 'De verkeerssituatie in de 19e eeuw', H.F.J.M. van den Eerenbeemt en H.J.A.M. Schurink (red.), De opkomst van Tilburg als industriestad (Nijmegen 1959), 79ff.
15. Nusteling, Rijnvaart, 89.
16. Ibid., 90, infra.
17. Sneller, Steenkolenhandel van Rotterdam, 73ff, infra. Vgl. ook, Van Dillen, Van rijkdom en regenten, 93.
18. Sneller, op. cit., 87.
19. Ibid., 94, 96 en 101. Vgl. ook, J.U. Nef, The rise of the British coal industry (Londen 1932), I, 21.
20. Sneller, op. cit., 156ff, infra.
21. Nusteling, Rijnvaart, 171ff, infra.
22. Ibid., 176ff, infra.
23. Bijlage 1. Vgl. ook, grafiek 2 en 3.
24. Nusteling, Rijnvaart, staat 4.19, 174 en staat 7.2, 276.
25. P. Wiel, Wirtschaftsgeschichte des Ruhrgebietes (Essen 1970), 387.
26. Nusteling, Rijnvaart, 45ff en 175. Vgl. ook, Bouman, Rotterdam en het Duitse achterland, 177, en, Brugmans, Paardenkracht, 123.
27. Sneller, Steenkolenhandel van Rotterdam, 168, en, Nusteling, Rijnvaart,

- 177f.
28. Saul, Overseas trade, 11.
29. Berekend aan de hand der gegevens bij, H.S. Jevons, *The British coal trade* (Londen 1915), 676.
30. A.J. Taylor, 'The coal industry', Aldcroft (red.), *British industry and foreign competition*, 39.
31. Saul, Overseas trade, 98.
32. Taylor, 'Coal industry', 41.
33. Ibid., 69. Vgl. ook, id., 'Labour productivity and technological innovation in the British coal industry, 1850-1914', *EHR*, 2nd ser., 14 (1961/62), 48-70.
34. Nusteling, Rijnvaart, staat 4.19, 174, en, SIUD.
35. Ibid., 276.
36. Het Britse aandeel bereikte overigens in 1907 hetzelfde peil als in 1871. Bijlage 1.
37. Vgl. invoersaldo en de Britse aanvoer, bijlage 1.
38. SIUD, doorvoer zonder overlading, al geeft de daar vermelde omvang geen volledig inzicht door de onvolledige afbakening van de categoriën in-, uit- en doorvoer.
39. F. Schulte, 'Die Rheinschiffahrt und die Eisenbahne', *Die Schiffahrt der deutsche Ströme, dritter Band* (Leipzig 1905), 418, aangehaald bij, Nusteling, Rijnvaart, 277. Let men op het vervoer tussen Nederland en België, dan voltrok de wijziging zich definitief in 1875. Bijlage 1.
40. Bijlage 1.
41. Nusteling, Rijnvaart, 277, infra.
42. Berekend aan de hand der gegevens in bijlage 1.
43. Wiel, *Wirtschaftsgeschichte des Ruhrgebietes*, 385ff.
44. Op de geografisch zeer beperkte afzet van de in de Nederlandse havens aangevoerde Britse kolen zal nog worden teruggekomen.
45. Bijlage 1.
46. Grafiek 2.
47. Berekend aan de hand der gegevens omtrent de aanvoer van Britse kolen en het invoersaldo. Juister is het de Britse aanvoer te relateren aan Nederlandse consumptie, d.i. het invoersaldo vermeerderd met de binnenlandse productie, maar aangezien de laatste klein was in verhouding tot het invoersaldo zijn de verschillen in de berekende percentages verwaarloosbaar.
48. Het Nederlandse invoersaldo bedroeg in de jaren 1880-1884 gemiddeld 3.060 duizend ton. Neemt men hiervan 25% - het Britse marktaandeel in 1870-1874 -, dan laat de hypothetische Britse aanvoer zich berekenen op 765 duizend ton tegenover een feitelijk gemiddelde van 465 duizend ton.
49. De totale aanvoer beliep in 1880-1884 gemiddeld 4.346 duizend ton, hetgeen bij een Brits aandeel van 22% resulteert in een hypothetische Britse aanvoer van gemiddeld 956 duizend ton. Bij een feitelijke aanvoer van 465 duizend ton impliceert dit een verlies door wijzigingen in de concurrentieverhoudingen op de Nederlandse markt én door de groeiende doorvoer naar België van 481 duizend ton.
50. In 1878 bedroeg het Britse aandeel 13% evenals in 1869.
51. Een dergelijk onderzoek is wel uitgevoerd voor de Britse en Amerikaanse mijnbouw. Vgl. McCloskey, 'International differences', 289-295.
52. Sneller, Steenkolenhandel van Rotterdam, 178ff. Over de indeling der kolensoorten naar aard en gebruik, Jevons, *British coal trade*, 37ff.
53. Nusteling, Rijnvaart, grafiek 7.1, 275.
54. De Jonge, 'Outer provinces', passim.
55. Bijlage 1.
56. Kindleberger, 'Free trade in western Europe', 49f, infra.

57. De Jonge, Industrialisatie, 174f.
58. Bijlage 1.
59. Wiel, Wirtschaftsgeschichte des Ruhrgebietes, 390, en, B.R. Mitchell, European historical statistics 1750-1970 (Londen 1975), 410.
60. Bijlage 1.
61. Taylor, 'Coal industry', 38, en, 'Commercial History and Review of 1893', The Economist, 52(1894), February 17, 3. Eén jaar later deed zich opnieuw een staking voor. Ibid., 53(1895), February 16, 21.
62. Saul, Overseas trade, 107, infra.
63. Ibid., 109, infra.
64. Ibid., loc. cit..
65. Ibid., 130f.
66. De afwijkingen t.o.v. de trend droegen bij een vergelijking van de aanvoer uit G.B. en België slechts in een tweetal jaren hetzelfde teken, bij België en Duitsland in zes jaren.
67. Wiel, Wirtschaftsgeschichte des Ruhrgebietes, 116f.
68. Nusteling, Rijnvaart, 278.
69. Saul, Overseas trade, 118, infra.
70. Bijlage 1.
71. Het grensoverschrijdend kolenvervoer naar België nam met 960 duizend ton of 30% toe, de uitvoer aan de zeezijde met 405 duizend ton en de aanvoer uit Duitsland met 1.371 duizend ton. Bijlage 1, infra.
72. Board of Trade Journal, 64(1909), 586f.
73. Taylor, 'Coal industry', 51.
74. Saul, Overseas trade, 124f, infra.
75. Ibid., 125 en tabel XXXVII aldaar.
76. Mitchell, European historical statistics, 185.
77. Saul, Overseas trade, 125.
78. Taylor, 'Coal industry', 69.
79. McCloskey, 'International differences', 295.
80. Vgl. daartoe grafiek 5 met, Nusteling, Rijnvaart, grafiek 7.7, 334, en, Wiel, Wirtschaftsgeschichte des Ruhrgebietes, 116f en 385f.
81. Nusteling, loc. cit..
82. Mitchell, European historical statistics, 362, 364 en 410f.
83. Vgl. o.a., Saul, Overseas trade, hfst. 3, in het bijzonder 60ff.
84. PRO, FO 238/276, d.d. 28 december 1895, infra. Op 3 januari 1896 zond Rumbold een kopie naar het Foreign Office.
85. Ibid., loc. cit., infra. Vgl. ook, Sneller, Steenkolenhandel van Rotterdam, 204.
86. Ibid., loc. cit..
87. Vgl. ook, Sneller, Steenkolenhandel van Rotterdam, 199.
88. 'Commercial History and Review of 1872', The Economist, 31(1873), March 15, 2.
89. Sneller, Steenkolenhandel van Rotterdam, 184.
90. Jevons, Coal trade, 681.
91. Mitchell, European historical statistics, 410 en 362.
92. Jevons, Coal trade, 678.
93. H. Levy, Monopole, Kartelle und Trusts in ihre Beziehungen zur Organisation der kapitalistischen Industrie (Jena 1909), 97ff, infra.
94. Ibid., 149, infra.
95. Ibid., 150ff, infra.
96. Ibid., 154ff, infra.
97. Sneller, Steenkolenhandel van Rotterdam, 201 en 218f.
98. Ibid., 219.
99. Ibid., 194f.
100. Ibid., 219ff, infra.
101. PRO, FO 37/870, X/J.2764, infra.

102. Loc. cit..
103. Vgl. bijlage 1.
104. PRO, FO 37/870, X/J.2764, 2.
105. Loc. cit..
106. Ibid., 4, infra.
107. Ibid., 5.
108. Verslagen K.v.K. Vlissingen voor de genoemde jaren.
109. PRO, FO 37/870, X/J.2664, 5.
110. Ibid., 5f.
111. Ibid., 6.
112. Grafiek 3.
113. Rostow, Stages of econ. growth, 52ff.
114. De Jonge, Industrialisatie, 344, infra.
115. Ibid., 345, infra.
116. Kirchhain, Deutsche Baumwollindustrie, 253f.
117. Holtfrerich, Wirtschaftsgeschichte des Ruhrkohlenbergbaus, 166.
118. Checkland, Rise of industrial society, 116.
119. Ibid., 117.
120. Saul, Overseas trade, 8f.
121. De Jonge, Industrialisatie, 97ff.
122. Mokyr, 'Industrial revolution in the Low Countries', 365ff.
123. C.M. Cipolla, 'The decline of Italy', id. (red.), The economic decline of empires (Londen 1970), 196ff, en, Sneller, 'Plattelandsnijverheid', 117ff.
124. F.A.M. Messing, Werken en leven in Haarlem (1850-1914) (Amsterdam 1972), 48f.
125. Tyszynski, 'World trade in manufactured commodities', tabel VII, 283 en tabel I en II, 277f.
126. Ibid., tabel I, 277. Zelfs indien men alle op de metaalindustrie betrekking hebbende categoriën tesamen voegt, blijft het aandeel daarvan toch nog sterk ten achter op de uitvoer van de textielindustrie.
127. De Jonge, Industrialisatie, 104f en staat 5, aldaar, infra.
128. Kirchhain, Baumwollindustrie, 33.
129. Levy, Monopole, Kartelle und Trusts, 238.
130. R.E. Tyson, 'The cotton industry', Aldcroft (red.), British industry and foreign competition, 101.
131. Levy, Monopole, Kartelle und Trusts, 238f, infra.
132. Saul, Overseas trade, 31.
133. 58ste jaarverslag van de Board of directors of the Manchester Chamber of Commerce (1878). Report and proceedings, annual meeting 1879, 21.
134. Saul, Overseas trade, 110.
135. West-Europa hier opgevat als België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Nederland en Zweden. Saul, op. cit., 19 en noot 1, 20.
136. Ibid., tabel III, 19, infra.
137. Ibid., 20, infra.
138. De Jonge, Industrialisatie, grafiek 6, 89, invoersaldo wollen stoffen.
139. Ibid., loc. cit., vervolg, grondstoffen beschikbaar voor de binnenlandse nijverheid, infra.
140. Ibid., 91.
141. Ibid., grafiek 6, vervolg, 89.
142. Ibid., 94, infra.
143. Ibid., 94f.
144. Ibid., 96.
145. Ibid., grafiek 6, vervolg, 89.
146. Ibid., 97.
147. Saul, Overseas trade, 151.
148. Ibid., tabel XLIII, 151, infra. De beschermde markten waren Rusland,

Duitsland, Frankrijk, Spanje, Portugal, Italië, Oostenrijk en de Verenigde Staten.

149. Ibid., 154, infra.
150. De Jonge, Industrialisatie, 98.
151. Ibid., 101.
152. Boot, Twentsche katoennijverheid, 154f.
153. De Jonge, Industrialisatie, 101f, infra.
154. Ibid., 103.
155. Ibid., 93.
156. Ibid., 105.
157. Ibid., grafiek 8, 102.
158. Ibid., 105.
159. Ibid., staat 7, 108.
160. Tyson, 'Cotton industry', 100f, infra.
161. J. Clapham, An economic history of modern England, 3 dln. (Cambridge 1950-52), II, 228f, infra.
162. Tyson, 'Cotton industry', 101ff, infra.
163. Ibid., 104 en 106, infra.
164. Berekend aan de hand der gegevens bij, P. Mathias, The first industrial nation (Londen 1969), 486.
165. Saul, Overseas trade, 125.
166. 'Commercial History and Review of 1907', The Economist, 66(1908), February 22, 38.
167. Tyson, 'Cotton industry', 107, infra.
168. Saul, Overseas trade, 149.
169. Tyson, 'Cotton industry', 108.
170. Ibid., 116.
171. Ibid., 122; L.G. Sandberg, 'American rings and English mules', Saul (red.), Technological change, 140.
172. Tyson, art. cit., 122.
173. W. Hoffmann, Wachstum und Wachstumsformen der englischen Industriewirtschaft von 1700 bis zur Gegenwart (Jena 1940), bijlage Indizes zur langfristigen wirtschaftlichen Entwicklung Grossbritanniens, en, Kirchhain, Baumwollindustrie, 30.
174. De Jonge, Industrialisatie, grafiek 6, vervolg, 89, infra.
175. Ibid., 94.
176. Checkland, Rise of industrial society, 118.
177. Vgl. noot 174.
178. De Jonge, Industrialisatie, 97.
179. Vgl. ibid., grafiek 8, 102, infra.
180. Ibid., 98 en 100, infra.
181. Ibid., 105.
182. Ibid., staat 5, 104.
183. Saul, Overseas trade, 8ff, infra.
184. Ibid., tabel III, 19, infra.
185. Ibid., 20.
186. De Jonge, Industrialisatie, 90f.
187. Ibid., 123.
188. Clapham, France and Germany, 298.
189. Ibid., 295. Bij de indeling volgens Tyszynski nam de textieluitvoer in 1913 de eerste plaats in. Tyszynski, 'World trade in manufactured commodities', 300 en 278.
190. De Jonge, Industrialisatie, 122ff.
191. Ashworth, Economic history of England, 151.
192. De Jonge, Industrialisatie, 123.
193. Saul, Overseas trade, 154f.

194. Ibid., 149.
195. De Jonge, industrialisatie, 123.
196. Ibid., grafiek 9, 117.
197. Ibid., grafiek 7, 96.
198. Ibid., grafiek 9, 117.
199. Ibid., 116.
200. Ibid., grafiek 6, 89.
201. Clapham, France and Germany, 320.
202. P. Ashley, Modern tariff history (Londen 1920³), 67.
203. De Jonge, Industrialisatie, 89.
204. Ibid., 97. De Jonge baseert zich hierbij op een schatting van Everwijn.
205. Ibid., bijlage 13, tabel B, 479 en tabel C, 480, infra.
206. Ibid., 117 en grafiek 8, 102, aldaar.
207. Vgl. o.a., ibid., 87.
208. Tyszynski, 'World trade in manufactured commodities', 277f.
209. Tyson, 'Cotton industry', 118.
210. E.M. Sigsworth en J.M. Blackman, 'The woollen and worsted industries', Aldcroft (red.), British industry and foreign competition, 140ff.
211. Vgl. noot 208.
212. De Jonge, Industrialisatie, 172f.
213. Everwijn, Beschrijving handel en nijverheid, I, 31, 52 en 60.
214. D. Burn, The economic history of steelmaking 1867-1939. A study in competition (Cambridge 1961), 19, infra.
215. Ibid., 19f, infra.
216. Ibid., 23f, infra.
217. Ibid., 26ff, infra.
218. Ibid., 29f, infra.
219. Ibid., 30f, infra.
220. Ibid., 32, supra.
221. Levy, Monopole, Kartelle und Trusts, 197f, infra.
222. Nusteling, Rijnvaart, 290.
223. Ibid., loc. cit..
224. Saul, Overseas trade, 143.
225. Dit korte intermezzo komt in grafiek 16 minder duidelijk naar voren door de tegengestelde trendmatige ontwikkeling.
226. Board of Trade Journal, 1(1886), 19.
227. Ibid., 87.
228. Saul, Overseas trade, 108.
229. Gemiddelde absolute procentuele afwijking van de trend:

	1876-1892	1893-1910
Groot-Brittannië	21,5	12,0
België	19,9	15,2
Duitsland	11,8	11,4

 Berekend aan de hand der gegevens in bijlage 5.
230. Saul, Overseas trade, 100.
231. Clapham, France and Germany, 284. Vgl. ook, Saul, op. cit., 100.
232. H. Sée, Histoire économique de la France. Les temps modernes (1789-1914) (Parijs 1951), 247. Vgl. ook, Saul, loc. cit..
233. Over de factoren van invloed op de economische integratie in de negentiende eeuw, vgl. o.a., Kenwood en Lougheed, Growth of the international economy, 21ff, en, Ashworth, 'Industrialisation and economic integration', 296ff.
234. Clapham, France and Germany, 283ff, infra.
235. Ibid., 287.
236. E. Barth, Entwicklungslinien der deutschen Maschinenbauindustrie von 1870 bis 1914 (Berlijn 1973), XV.
237. Ibid., 2.

238. Ibid., 160, *infra*.
239. Ibid., 161.
240. F. Blaich, Kartell- und Monopolpolitik im kaiserlichen Deutschland. Das Problem der Marktmacht im deutschen Reichstag zwischen 1879 und 1914 (Düsseldorf 1973), 51, *infra*.
241. W.O. Henderson, The rise of German industrial power 1834-1914 (Londen 1975), 179.
242. Blaich, Kartell- und Monopolpolitik, 52f, *infra*.
243. Ibid., 54.
244. Barth, Entwicklungslinien der deutschen Maschinenbauindustrie, 161, *infra*.
245. Vgl. ook, Blaich, Kartell- und Monopolpolitik, 55.
246. Ibid., 54.
247. Ibid., 55.
248. Levy, Monopole, Kartelle und Trusts, 247, *infra*.
249. N.J. van Wijck Jurriaanse, Geschiedkundig overzicht der stoomlocomotieven van de Nederlandse spoorwegmaatschappijen over de periode 1839-1958 (Culemborg z.j.), 5ff, *infra*.
250. J.H. Jonckers Nieboer, Geschiedenis der Nederlandsche spoorwegen (Haarlem 1938), 42ff.
251. Van Wijck Jurriaanse, Stoomlocomotieven, 7f, *infra*.
252. Over de tussen de staat en de afzonderlijke spoorwegmaatschappijen gesloten overeenkomsten, Jonckers Nieboer, Nederlandsche spoorwegen, 204.
253. Ibid., als bijlage.
254. Vgl. noot 249.
255. W.E. Minchinton, The British tinplate industry. A history (Oxford 1957), 25.
256. Ibid., 48.
257. Ibid., 71.
258. Ibid., 88.
259. Burn, Steelmaking, 28, *infra*.
260. Ibid., 22, *infra*.
261. Levy, Monopole, Kartelle und Trusts, 249, *infra*.
262. Blaich, Kartell- und Monopolpolitik, 67f.
263. Levy, Monopole, Kartelle und Trusts, 250, *infra*.
264. Burn, Steelmaking, 104.
265. Ibid., 105ff.
266. Blaich, Kartell- und Monopolpolitik, 59.
267. Levy, Monopole, Kartelle und Trusts, 249.
268. Burn, Steelmaking, 104f.
269. Blaich, Kartell- und Monopolpolitik, 152ff.
270. Board of Trade Journal, 31(1900), 632.
271. FO 238/276, *infra*. Bijlage bij de brief van 3 februari 1897 aan Henry Howard, gezant en gevolmachtigd minister te Den Haag, waarvan op 24 februari een kopie is gezonden naar het Foreign Office.
272. FO 37/808, *infra*. In een brief aan de Britse minister van buitenlandse zaken d.d. 3 juni 1897.
273. FO 37/856, *infra*. In een brief van 8 april 1902, Commercial No. 6, aan de Britse minister van buitenlandse zaken.
274. Blaich, Kartell- und Monopolpolitik, 175ff.
275. FO 368/312. Commercial No. 6, May 7, 1909, aan de Britse minister van buitenlandse zaken, FO No. 17342.
276. FO 368/312. Commercial No. 12, June 6, 1909, aan de Britse minister van buitenlandse zaken, FO No. 22486, *infra*.
277. Hier als bijlage 8.
278. FO 368/312. G.W. Buchanan (commercieel gezant) aan E. Grey, minister van buitenlandse zaken, September 27, 1909, No. 111, Commercial. Con-

- fidential. FO No. 36022, September 28, 1909.
279. Memorandum on Mr. Churchill's Suggestions For Assisting British Firms To Tender For Engineering Contracts in Holland. Confidential. The Hague, September 5, 1909. Gevoegd bij de in noot 16 vermelde nota, infra.
 280. Memorandum d.d. 13 mei 1909 van R.C. Michell, vice-consul te Rotterdam, getiteld "Openings for British Trade and Enterprise in Holland", als bijlage bij de nota van Henry Turing aan Edward Grey van dezelfde datum. FO 368/312, No. 5, Commercial. FO No. 18169, May 14, 1909, infra.
 281. Gerschenkron, Economic backwardness, 7ff.
 282. Captain H. Watson aan Allan Johnstone, 5 januari 1912, als bijlage gevoegd bij het schrijven van de laatste aan Edward Grey, 6 januari 1912. FO 371, Political 1412, Netherlands 1912. Files 137-10820, No. 6, Confidential, infra.
 283. Captain Watson aan Lord Acton, 9 januari 1911. FO 371, Political 1171, Netherlands 1911. Files 44-3334, No. 1739, No. 2 Confidential, infra.
 284. De Jonge, Industrialisatie, staat 11, 175, infra.
 285. John Elder & Co. begon in 1864 zijn bedrijf als bouwer van scheepsmachines. In 1890 werd deze onderneming opgevolgd door Fairfield.
 286. Scottish Record Office, Glasgow. Fairfield Shipbuilding & Engineering Company, Limited. List of ships & engines built or reconditioned.
 287. I.J. Brugmans, Tachtig jaren varen met de Nederland 1870-1950 (Den Helder 1950), 24.
 288. P.J. Bouman, Behouden vaart 1905-1955. Een halve eeuw scheepvaart (Rotterdam z.j.), 16ff.
 289. De Jonge, Industrialisatie, 143ff.
 290. M.G. de Boer en J.C. Westermann, Een halve eeuw Paketvaart 1891-1941 (Amsterdam 1941), 29. Bij de aanvang van het bedrijf werden 13 nieuwe stoomschepen in Nederland gebouwd en een 15-tal van de Nederlandsch-Indische Stoomboot Maatschappij overgenomen. Aldaar, 396.
 291. J.L. Carvel, Stephen of Linthouse. A record of two hundred years of shipbuilding 1750-1950 (Glasgow z.j.), 101, infra. Vgl. ook, Scottish Record Office, Glasgow. Ships built by Alexander Stephen & Sons, Ltd. at Linthouse.
 292. De Jonge, Industrialisatie, 153.
 293. P.J. Bouman, Gedenkboek Wilton-Fijenoord 1854-1954 (Schiedam 1954), 61. Vgl. ook, De Jonge, op. cit., 153.
 294. Vgl. Nusteling, Rijnvaart, grafiek 7.7, 334.
 295. Mitchell en Deane, Abstract, 115f, 483, 493f en 132, en, Wiel, Wirtschaftsgeschichte des Ruhrgebietes, 387ff.
 296. Vgl. Nusteling, Rijnvaart, 337f.
 297. Aan de minister van buitenlandse zaken te Londen. Amsterdam, 9 februari 1910. Commercial, No. 4, FO 368/437, FO No. 4869, 11 februari 1910.
 298. Ridder, Conjunctuur-analyse, 145ff, 163 en 171. Van Tijn merkt terecht op, dat de contraire reactie op de internationale conjunctuurbeweging tijdens de hausse van de jaren 1868-1873 niet langer overheerste. Th. van Tijn, 'De tweede fase van de economische groei 1868-1875', AGN, dl. 12, Nieuwste tijd. Nederland en België 1840-1914, eerste helft (Haarlem 1977), 154.
 299. Nusteling, Rijnvaart, 338.
 300. De Jonge, Industrialisatie, 194.
 301. Ibid., 192.
 302. Ibid., 195.
 303. Ibid., 193.
 304. Vgl. o.a., Clapham, France and Germany, 278ff, en, R. Gray en J.M. Pe-

tersgn, *Economic development of the United States* (Homewood Ill. 1974), 270ff.

305. De Jonge, *Industrialisatie*, 191.
306. Nusteling, *Rijnvaart*, 333.
307. Van Tijn, 'Tweede fase', 154.
308. Vgl. hiervoor t.a.v. Engeland o.a., H.J. Habakkuk, 'Fluctuations and growth in the 19th century', M. Kooy (red.), *Studies in economics and economic history* (Londen 1972), 259ff, en in het economisch-theoretisch vlak, N. Kaldor, 'The relation of economic growth and cyclical fluctuations', *Economic Journal*, 64(1954), 53ff, en, B. Higgins, 'Interactions of cycles and trends', id., 65(1955), 594ff.

NOTEN BIJ HOOFDSTUK 6

1. De Jonge, *Industrialisatie*, 110ff en 187ff.
2. Ibid., 358.
3. Ibid., 44ff.
4. Ibid., 59ff.
5. Ibid., 187ff.
6. Ibid., 351 en 354, *infra*.
7. Ibid., staat 28, 352 en 353.
8. Ibid., staat 19, 232, *infra*.
9. Ibid., staat 17, 228 en 229, *infra*.
10. I.J. Brugmans, 'De beroepstelling van 1920 en haar voorgangsters', id., *Welvaart en historie*, 151. Vgl. ook, Zeventig jaren statistiek in tijdreeksen 1899-1969 ('s-Gravenhage 1970), 54; De Jonge, *Industrialisatie*, staat 25, 296, en, Van Stuijvenberg, 'Economische groei in Nederland', 215.
11. Deane en Cole, *British economic growth*, tabel 30, 142. Al in 1821 was het aandeel van de landbouw in de Britse beroepsbevolking gedaald tot 28%.
12. Ibid., tabel 3, 8.
13. F.-W. Henning, *Die Industrialisierung in Deutschland 1800 bis 1914* (Paderborn 1973), 17.
14. T.W. Fletcher, 'Lancashire livestock farming during the great depression', P.J. Perry (red.), *British agriculture 1875-1914* (Londen 1973), 82.
15. Feinstein, *National income*, T140. De gemiddelden van 1868-1872 zijn vergeleken met die van 1898-1902.
16. Ibid., loc. cit..
17. Uit de gegevens bij, Mitchell, *European historical statistics*, 185 en 743f, is af te leiden, dat de reële lonen in de Duitse industrie na 1900 met 2% zijn gestegen en in de Britse industrie met 6% zijn gedaald.
18. Van der Poel, *Honderd jaar landbouwmechanisatie*, 196ff.
19. J.H. van Stuijvenberg, *Het Centraal Bureau. Een coöperatief krachtveld in de Nederlandse landbouw 1899-1949* (Rotterdam 1949), 10-16, *infra*.
20. Vgl. Mokyr, 'Industrial revolution in the Low Countries', 365-391, en, id., 'Capital, labour and industrial revolution', 280-299.
21. Z.W. Sneller, 'Landbouwtoestanden in Nederland in het laatst der achttiende eeuw', id. (red.), *Nederlandsche landbouw*, 26.
22. A. Hoyink van Papendrecht, *Gedenkboek A. van Hoboken en Co., 1774-1924* (Amsterdam 1924), 42, *infra*. Vgl. ook, Brugmans, *Paardenkracht*, 28, en, Sneller, 'Landbouwtoestanden', 26f.
23. Sneller, 'Anderhalve eeuw. A. 1795-1880', id. (red.), *Nederlandse landbouw*, 38f.

24. J.G. Veldink, 'Het weidebedrijf', Sneller (red.), Nederlandse landbouw, 351, *infra*.
25. G.E. Fussell, *The English dairy farmer 1500-1900* (Londen 1966), 281.
26. P.N. Boekel, *De zuivelexport van Nederland tot 1813* (Utrecht 1929), 138f, *infra*.
27. *Ibid.*, 141.
28. *Ibid.*, 135.
29. *Ibid.*, 113.
30. *Ibid.*, 58 en 115.
31. *Ibid.*, 116f.
32. *Ibid.*, 143.
33. *Ibid.*, 144.
34. *Ibid.*, 135f, *infra*.
35. *Ibid.*, 115f en 120, *infra*.
36. *Ibid.*, 200. Vgl. ook, Veldink, 'Weidebedrijf', 354f.
37. Veldink, art. cit., 355.
38. *Ibid.*, 356. Vgl. ook, J.A. Geluk, *Zuivelcoöperaties in Nederland. Ontstaan en ontwikkeling tot omstreeks 1930* (z.pl. z.j.), 10.
39. Minderhoud, 'Landbouwindustrie', 454.
40. Sneller, 'Anderhalve eeuw. A. 1795-1880', 63.
41. D. Taylor, 'The English dairy industry, 1860-1939', *EHR*, 2nd ser., 585ff, *infra*.
42. Id., 'The English dairy industry, 1860-1930: the need for a reassessment', *The Agricultural History Review*, 22(1974), 155.
43. Mathias, *First industrial nation*, 319.
44. Van Tijn, 'Op de drempel van de nieuwe tijd', 288ff.
45. Mathias, *First industrial nation*, 341.
46. Over de posities van de families Jurgens en Van den Bergh in deze handel, Wilson, *Unilever*, II, hfst. 2.
47. V.R.IJ. Croesen, *De geschiedenis van de ontwikkeling van de Nederlandse zuivelbereiding in het laatst van de negentiende eeuw en het begin van de twintigste eeuw* ('s-Gravenhage 1931), 39ff. Vgl. ook, Geluk, *Zuivelcoöperaties*, 13ff.
48. Van Tijn, 'Op de drempel van de nieuwe tijd', 289.
49. Croesen, *Zuivelbereiding*, 39ff.
50. *Ibid.*, tabel IV, 192, *infra*.
51. Fussell, *English dairy farmer*, 284f.
52. *Ibid.*, 286.
53. *Ibid.*, 287 en 309f.
54. W.G. Hoffmann, 'De ontwikkeling van de margarineïndustrie', J.H. van Stuijvenberg (red.), *Honderd jaar margarine 1869-1969* ('s-Gravenhage 1969), afb. II, 10.
55. J. Burnett, *Plenty and want. A social history of diet in England from 1815 to the present day* (Harmondsworth 1968), 107.
56. W.H.C. Knapp, *Botercontrôle in Nederland* (Schiedam 1927), 18.
57. Minderhoud, 'Landbouwindustrie', 454, en, Veldink, 'Weidebedrijf', 358.
58. Als voorbeeld van het tegengestelde - nl. een vroege technische ontwikkeling t.a.v. een product waarvoor nog geen massale markt bestond - kan de cacaoïndustrie gelden. J. Othick, 'The cocoa and chocolate industry in the nineteenth century', D. Oddy en D. Miller (red.), *The making of the modern British diet* (Londen 1976), 79.
59. Hoffmann, 'Margarineïndustrie', 6f, en, Wilson, *Unilever*, II, 37ff en 65ff.
60. Wilson, op. cit., II, 35.
61. K.E. Hunt, 'Grondstoffen', Van Stuijvenberg (red.), *Honderd jaar margarine*, 31, en, Hoffmann, 'Margarineïndustrie', 5f.
62. Het kan geen toeval heten dat juist boterhandelaren zich op de produc-

- tie van margarine gingen toeleggen. De afzet van Jurgens en Van den Bergh lag voor margarine n voor boter primair in Engeland. Wilson, Unilever, II, 47ff en 65ff.
63. Veldink, 'Weidebedrijf', 362, en, Sneller, 'Anderhalve eeuw. B. 1880-1940', 99.
 64. Knapp, Botercontrle, 55 en 111.
 65. Mathias, First industrial nation, 345.
 66. Saul, Overseas trade, 27, infra.
 67. Minderhoud, 'Landbouwindustrie', 407ff.
 68. SIUD, en, bijlage 9.
 69. Hoffmann, 'Margarinendustrie', 6.
 70. Ibid., 7. Vgl. ook, Wilson, Unilever, II, 47f, infra.
 71. Sneller, 'Anderhalve eeuw. B. 1880-1940', 83.
 72. R.D. Tousley, 'Marketing', Van Stuijvenberg (red.), Honderd jaar margarine, 237.
 73. De gemiddelde procentuele afwijking van de trend was in 1895-1910 voor margarine 8,2%, voor boter 4,5%. Berekend aan de hand der gegevens in bijlage 9.
 74. Laat men de uitzonderlijk grote uitvoer naar Groot-Brittanni in 1908 buiten beschouwing dan was de gemiddelde afwijking toch nog meer dan tweemaal zo groot.
 75. Tousley, 'Marketing', 233. Vgl. ook, Wilson, Unilever, II, 60.
 76. Board of Trade Journal, 11(1891), 122.
 77. Hoffmann, 'Margarinendustrie', tabel III, 27.
 78. Vgl. bijlage 9.
 79. Over de Deense boteruitvoer naar Engeland, Croesen, Zuivelbereiding, tabel IV, 192. Over de Deense margarine-productie, Hoffmann, 'Margarinendustrie', tabel III, 27.
 80. Saul, Overseas trade, 13.
 81. Croesen, Zuivelbereiding, tabel IV, 192.
 82. Ibid., loc. cit..
 83. Sneller, 'Anderhalve eeuw. B. 1880-1940', 86.
 84. Ibid., 88.
 85. Ibid., 103, infra. Vgl. ook, Knapp, Botercontrle, 27f.
 86. Bijlage 9, en, Jaarcijfers 1915, 224.
 87. Sneller, 'Anderhalve eeuw. B. 1880-1940', 89.
 88. Minderhoud, 'Landbouwindustrie', 455ff.
 89. Verslag Nederlandse Kamer van Koophandel te Londen over 1900, 25.
 90. Id., 1902, 28f, infra.
 91. Bijlage 9, en, grafiek 23.
 92. Wilson, Unilever, II, 55.
 93. Ibid., loc. cit..
 94. Ibid., 218. Vgl. ook, Tousley, 'Marketing', 234.
 95. Wilson, op. cit., 167. Dit lijkt een tamelijk hoge schatting, want het impliceert dat vrijwel de gehele Nederlandse productie voor de Engelse markt bestemd was. Vgl. daartoe, Hoffmann, 'Margarinendustrie', tabel III, 27. Omstreeks 40% lijkt een realistischer schatting.
 96. Bijlage 9.
 97. Wilson, Unilever, II, 59.
 98. Ibid., 50.
 99. Hoffmann, 'Margarinendustrie', 18f, infra.
 100. Vgl. grafiek 24, infra. Het is geenszins uitgesloten, dat zich ook voordien substitutie tussen boter en margarine heeft voorgedaan, maar uit de Nederlandse statistiek is dit niet af te leiden.
 101. Vgl. Thurlings, 'Nederland en de wereldmarkt', 167.
 102. H.J. Frietema, Productie en prijsvorming op de Engelsche markt van Nederlandsche, Deensche en koloniale boter (Haarlem 1937), 171.

103. Perry, British farming, 113 en 116.
104. Ibid., 114, infra.
105. Croesen, Zuivelbereiding, tabel IV, 192. De aldaar vermelde gegevens over 1905, 1910 en 1913 zijn fout, want de som der procentuele aandelen is meer dan 100.
106. Verslagen Nederlandse K.v.K. te Londen over 1891-1914.
107. Croesen, Zuivelbereiding, tabel VII, 195 en tabel VIII, 196.
108. Het aandeel van de Nederlandse boter in de Engelse invoer daalde van 39% in 1860 tot 35,1% in 1870 en voor kaas van 63,5% tot 40,6%. Croesen, op. cit., tabel IV, 192 en tabel V, 193, infra.
109. Saul, Overseas trade, 172.
110. Ibid., 178.
111. Croesen, Zuivelbereiding, tabel V, 193, infra.
112. Ibid., tabel IV, 192.
113. Ibid., tabel V, 193, infra.
114. Board of Trade Journal, 25(1898), 44.
115. Fussell, English dairy farmer, 285.
116. Croesen, Zuivelbereiding, 24, en, Sneller, 'Anderhalve eeuw. B. 1880-1940', 85.
117. Verslagen en Mededeelingen van de Directie van den Landbouw, (1916), no. 1, 149ff.
118. Ibid., (1912), no. 4, XXXV.
119. In tegenstelling tot boter en kaas bestond voor suiker een belangrijke doorvoer op grond waarvan gebruik gemaakt is van de algemene in- en uitvoer (SIUD). Van de doorvoer zonder overlading is geabstraheerd.
120. De Jonge, Industrialisatie, 44 en 46.
121. Ibid., 52.
122. Ibid., loc. cit..
123. Ibid., grafiek 3, 53.
124. Ibid., 52f.
125. Ibid., 374, noot 1
126. Saul, Overseas trade, 165.
127. Ibid., 223.
128. Everwijn, Beschrijving handel en nijverheid, II, 751, infra.
129. Ibid., 752f.
130. De Jonge, Industrialisatie, 46f. Vgl. ook, H.C. Prinsen Geerligts, Geschiedenis van de wetgeving op de beetwortelsuiker in de verschillende productielanden in Europa en haar invloed op de suikerproductie en consumptie (Amsterdam 1911), 7ff.
131. G.N. Johnstone, 'The growth of the sugar trade and refining industry', Oddy en Miller (red.), Modern British diet, 61.
132. Mitchell en Deane, Abstract, 357.
133. E.J. Hobsbawm, Industry and empire (Harmondsworth 1969), 138. Vgl. ook, Mathias, First industrial nation, grafiek 18, 379.
134. R.S. Sayers, A history of economic change in England, 1880-1939 (Londen 1967), 39.
135. Everwijn, Beschrijving handel en nijverheid, II, 752.
136. Johnstone, 'Growth of sugar trade and refining industry', 63.
137. Everwijn, Beschrijving handel en nijverheid, II, 753.
138. Johnstone, 'Growth of sugar trade and refining industry', 62.
139. Saul, Overseas trade, 135.
140. De Jonge, Industrialisatie, grafiek 1, 40.
141. Ibid., loc. cit..
142. Ibid., 44.
143. Ibid., 48.
144. Saul, Overseas trade, 13, infra.
145. Ibid., 23f, infra.

146. E.F. Williams, 'The development of the meat industry', Oddy en Miller (red.), *Modern British diet*, 50.
147. Perry (red.), *British agriculture*, 'Editor's introduction', XV, en, Lord Ernle, 'The great depression and recovery, 1874-1914', *ibid.*, 5f.
148. Verslagen en Mededeelingen van de Directie van den Landbouw, (1916), no. 1, 66.
149. Perry, 'Editor's introduction', XVII.
150. *Ibid.*, XXXIVf, *infra*.
151. Ernle, 'Great depression and recovery', 8.
152. T.W. Fletcher, 'The great depression of English agriculture, 1873-1896', Perry (red.), *British agriculture*, 40f.
153. Verslagen en Mededeelingen van de Directie van den Landbouw, (1911), no. 6, 85.
154. Perry, *British farming*, 109, 111 en 113.
155. R.H. Hooker, 'The meat supply of the United Kingdom', *Journal of the Royal Statistical Society*, 72(1909), 308.
156. *Ibid.*, 315, *supra*.
157. *Ibid.*, 320.
158. *Ibid.*, tabel V, 363.
159. Perry, 'Editor's introduction', XVIII.
160. Vgl. Directie van den Landbouw, *Nederlandsche landbouw*, 26.
161. Over de Britse bepalingen t.a.v. de handel, *Verzameling van Consulaire en andere Berigten en Verslagen*, (1871), dl. III, 313-330, en, *ibid.*, (1878), 581, en, (1895), 15-22.
162. *Parly Papers*, (1870), vol. 61 (c.116), XXI.
163. Hooker, 'Meat supply', tabel III en IV, 356ff, *infra*.
164. Minderhoud, 'Landbouwindustrie', 466.
165. Croesen, *Zuivelbereiding*, tabel I, 189.
166. Brugmans, *Paardenkracht*, 430f.
167. *Ibid.*, 387.
168. Hooker, 'Meat supply', 327, *infra*.
169. *Ibid.*, loc. cit., *infra*.
170. Verslagen en Mededeelingen van de Directie van den Landbouw, (1906), no.1, 10.
171. Hooker, 'Meat supply', tabel IV, 358-362.
172. Verslagen en Mededeelingen van de Directie van den Landbouw, (1908), no. 3, 48.
173. Saul, *Overseas trade*, 29.
174. Hooker, 'Meat supply', tabel V, 363.
175. P.J. Bouman, 'De tuinbouw', Sneller (red.), *Nederlandse landbouw*, 422, *infra*.
176. *Ibid.*, 423.
177. *Ibid.*, 424, *infra*.
178. *Ibid.*, 425.
179. W.J.Sangers, *De ontwikkeling van de Nederlandse tuinbouw (tot het jaar 1930)* (Zwolle 1952), 178.
180. Bouman, 'Tuinbouw', 426.
181. Sangers, *Nederlandse tuinbouw*, 179.
182. *Ibid.*, 197.
183. Bouman, 'Tuinbouw', 427.
184. Sangers, *Nederlandse tuinbouw*, 202, *infra*.
185. Bouman, 'Tuinbouw', 428.
186. *Ibid.*, 430.
187. J.H. van Stuijvenberg, *Enkele economische aspecten van de kersenteelt in Nederland* (Haarlem 1947), 43.
188. *Ibid.*, tabel VII, 44.
189. *Ibid.*, 46, *infra*.

190. Sangers, Nederlandse tuinbouw, 207f.
191. Ibid., 244f, infra.
192. Ibid., 246, infra. Vgl. ook, Verslagen en Mededeelingen van de Directie van den Landbouw, (1906), no. 6, 45ff.
193. Aangehaald bij, Sangers, loc. cit..
194. Othick, 'Cocoa and chocolate industry', 81.
195. Ibid., 83f, infra.
196. Ibid., 85f, infra.
197. Ibid., 87.
198. Minderhoud, 'Landbouwindustrie', 461.
199. Ibid., 462.
200. Brugmans, Paardenkracht, 211.
201. Ibid., 293.
202. Ibid., 298.
203. Everwijn, Beschrijving handel en nijverheid, II, 591f.
204. Gebaseerd op de uitvoer uit het vrije verkeer van bord- en kaartpapier (SIUD). Vgl. ook, G. Minderhoud, Ontwikkeling en beteekenis der landbouwindustrie in Groningen (Groningen 1925), 9.
205. E.H. Krelage, Drie eeuwen bloembollenexport. De geschiedenis van den bloembollenhandel en der Hollandsche bloembollen tot 1938 ('s-Gravenhage 1946), 7f en 473f.
206. Ibid., 496f.
207. Ibid., 11.
208. Ibid., 16.
209. Ibid., 18.
210. Ibid., 19, supra.
211. Bouman, 'Tuinbouw', 425.
212. Krelage, Bloembollenexport, 26.
213. Ibid., 622.
214. Ibid., loc. cit..
215. Ibid., 645ff.
216. Ibid., 26.
217. Ibid., 27.
218. Bouman, 'Tuinbouw', 435.
219. Everwijn, Beschrijving handel en nijverheid, I, 53.
220. Ibid., 98.

NOTEN BIJ HOOFDSTUK 7

1. H.J. Dyos en D.H. Aldcroft, British transport. An economic survey from the seventeenth century to the twentieth (Harmondsworth 1974²), 247, infra.
2. Ibid., 247f.
3. Ibid., 249.
4. Tyszynski, 'World trade in manufactured commodities', tabel VIII, 286.
5. Vgl. A.W. Kirkaldy, British shipping. Its history, organisation and importance (Londen 1914), 456.
6. Dyos en Aldcroft, British transport, 250.
7. Ibid., 251.
8. Ibid., loc. cit..
9. R.H. Thornton, British shipping (1945), ook aangehaald bij, Dyos en Aldcroft, British transport, 251.
10. Dyos en Aldcroft, op. cit., 252, infra.
11. Ibid., 252ff, infra.
12. C.K. Harley, 'The shift from sailing ships to steamships, 1850-1890: a

- study in technological change and its diffusion', McCloskey (red.), *Mature economy*, 215ff, *infra*.
13. *Ibid.*, 220f.
 14. *Ibid.*, 222f.
 15. M.G. de Boer, *Geschiedenis van de Amsterdamsche stoomvaart* (Amsterdam 1921-22), I, 15ff, *infra*. Vgl. ook, Brugmans, *Paardenkracht*, 93f.
 16. J.R. Bruijn, 'Postvervoer en reizigersverkeer tussen de Lage Landen en Engeland (ca. 1650-ca. 1870)', Klein en Bruijn (red.), *Honderd jaar Engelandvaart*, 41.
 17. M.G. de Boer, *Leven en bedrijf van Gerhard Moritz Roentgen. Grondvester van de Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij thans Maatschappij voor scheeps- en werktuigbouw "Fijenoord" 1823-1923* (z.pl. 1923), 52.
 18. *Ibid.*, 82f, *infra*.
 19. *Ibid.*, 88.
 20. *Ibid.*, 117f.
 21. S.G. Sturmeij, *British shipping and world competition* (Londen 1962), 34.
 22. De Boer, *Roentgen*, 88.
 23. *Ibid.*, 118.
 24. *Ibid.*, 144.
 25. Bruijn, 'Postvervoer en reizigersverkeer', 42f, *infra*.
 26. *Ibid.*, 46, *infra*.
 27. Brugmans, *Paardenkracht*, 95.
 28. *Ibid.*, 98.
 29. Bruijn, 'Postvervoer en reizigersverkeer', 48.
 30. M.G. de Boer, *Gedenboek Wilton-Fijenoord* (Schiedam 1954), 17, *infra*.
 31. W.M.F. Mansvelt, *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij*, 2 dln. (Haarlem 1924-26), II, 332.
 32. Brugmans, *Paardenkracht*, 230.
 33. Kirkaldy, *British shipping*, appendix XVII.
 34. *Ibid.*, 24ff.
 35. Vgl. J.M. Dirkzwager, Dr. B.J. Tideman 1834-1883, grondlegger van de moderne scheepsbouw in Nederland (Leiden 1970), 14ff.
 36. De snellere typen wisten zich uiteraard het langste te handhaven. M.G. de Boer, *100 Jaar Nederlandsche scheepvaart* (Den Helder/Amsterdam 1939), 72.
 37. De scheepsschroef is uitgevonden door de Zweedse ingenieur Ericson (vgl. Brugmans, *Paardenkracht*, 235), de compoundmachine door Roentgen (vgl. De Boer, *Roentgen*, 83 en 132).
 38. Brugmans, *Paardenkracht*, 355.
 39. Kirkaldy, *British shipping*, appendix XVII.
 40. Bruijn, 'Postvervoer en reizigersverkeer', 48.
 41. De Boer, *Amsterdamsche stoomvaart*, I, 67ff. Vgl. ook, Brugmans, *Paardenkracht*, 235, en, Bruijn, 'Postvervoer en reizigersverkeer', 48.
 42. Ontleend aan de SIUD.
 43. Sturmeij, *British shipping*, 12ff.
 44. Ashworth, *Economic history of England*, 38.
 45. *Ibid.*, 154.
 46. Joh. de Vries, *Achteruitgang der Republiek*, 30.
 47. Ashworth, *Economic history of England*, 142.
 48. *Ibid.*, 154. De Jonge, *Industrialisatie*, 148, haalt de verhouding 3 op 1 en 3,6 op 1 aan.
 49. Berekend aan de hand der gegevens bij, Kirkaldy, *British shipping*, appendix XVII.
 50. D.H. Aldcroft, 'The mercantile marine', id. (red.), *British industry and foreign competition*, tabel 1, 327.
 51. Dyos en Aldcroft, *British transport*, 288.
 52. Aldcroft, 'Mercantile marine', tabel 2, 329.

53. K.W. Witte en L.L. von Münching, 'De Stoomvaart Maatschappij Zeeland van 1875 tot 1975', Klein en Bruijn (red.), Honderd jaar Engelandvaart, 77. Vgl. ook, Dirkzwager, Tideman, 89ff.
54. Witte en Von Münching, art. cit., 78f, infra.
55. Sturmey, British shipping, 2, infra.
56. Vgl. o.a., Brugmans, Paardenkracht, 214.
57. Sturmey, British shipping, 4.
58. Nusteling, Rijnvaart, 345.
59. Witte en von Münching, 'Stoomvaart Maatschappij Zeeland', 79.
60. E.A.B.J. ten Brink, 'Koninklijke Nederlandsche Postvaart', Klein en Bruijn (red.), Honderd jaar Engelandvaart, 199f, infra.
61. Ibid., 204f, infra.
62. Ibid., 209f, en, Witte en von Münching, 'Stoomvaart Maatschappij Zeeland', 86.
63. De Boer, Amsterdamsche stoomvaart, II, 296-309.
64. Sturmey, British shipping, 18, supra.
65. Ibid., 16.
66. Ibid., 20, infra.
67. Ibid., 21.
68. Dirkzwager, 'Tideman en "De Schelde"', 37ff, en, id., 'Stoomvaart Maatschappij Zeeland', 53ff.
69. Nusteling, Rijnvaart, 359.

NOTEN BIJ HOOFDSTUK 8

1. M.F.J. Prachowny, Small open economies. Their structure and policy environment (Lexington Mass. 1975), 1.
2. A.J. Brown, 'Britain in the world economy 1870-1914', Yorkshire Bulletin of Economic and Social research, 17(1965), 47f.
3. Ibid., loc. cit..
4. Vgl. ook, E. Ames en N. Rosenberg, 'Changing technological leadership and industrial growth', Economic Journal, 73(1963), 30.
5. Brown, 'Britain in the world economy', 49f.
6. Vgl. o.a., Brugmans, Paardenkracht, 253ff, en de daar aangehaalde literatuur.
7. Ibid., 294.
8. Consulaire Verslagen en Berichten, (1895), no. 41, 601.
9. Ibid., 605.
10. Thurlings, 'Nederland en de wereldmarkt', 167.
11. Klein maakt gewag van mogelijke slachtoffers onder de ondernemers t.g. v. de liberalisatie. Hij heeft het hierbij echter over de industriële bedrijfstakken. P.W. Klein, Traditionele ondernemers en economische groei in Nederland 1850-1914 (Haarlem 1966) (Rede Rotterdam), 7.
12. H. de Vries, Agrarische depressie, 93ff.
13. Van Tijn, 'Op de drempel van de nieuwe tijd', 292.
14. Bläsing, Goldene Delta, 56ff en 113ff.
15. Mokyr, 'Industrial revolution in the Netherlands', 280ff.
16. Thurlings, 'Nederland en de wereldmarkt', 174. Vgl. ook, S. Pollard, 'Industrialization and the European economy', EHR, 2nd ser., 26(1973), 636ff.
17. J. Frost, Die holländische Landwirtschaft, ein Muster moderner Rationalisierung (1930), aangehaald bij, Brugmans, Paardenkracht, 309.
18. Vgl. mijn, 'Van periferie naar centrum; enige kanttekeningen bij de Nederlandse industriële ontwikkeling in de negentiende eeuw', Economie, 40(1975/76), 196ff.

19. Wilson, 'Late Victorian Britain', 190ff.
20. Saul, Overseas trade, 34.
21. Joh. de Vries, De Nederlandse economie tijdens de 20ste eeuw, 15ff en 30ff.
22. H.-U. Wehler, 'Der Aufstieg des Organisierten Kapitalismus und Interventionsstaates in Deutschland', H.A. Winkler (red.), Organisierte Kapitalismus. Voraussetzungen und Anfänge (Göttingen 1974), 37, infra.
23. Imlah, Economic elements in the Pax Britannica, 156ff.
24. Ibid., 38.
25. H. Medick, 'Anfänge und Voraussetzungen des Organisierten Kapitalismus in Grossbritannien 1873-1914', Winkler (red.), Organisierte Kapitalismus, 59.
26. Ibid., 60.
27. Levy, Monopole, Kartelle und Trusts, 261ff; P.L. Payne, 'The emergence of the large-scale company in Great Britain, 1870-1914', EHR, 2nd ser., 20(1967), 527ff. Vgl. ook, Medick, 'Anfänge des Organisierten Kapitalismus in Grossbritannien', 61.
28. Medick, art. cit., 61f, infra.
29. Vgl. ook, Payne, 'Large-scale company in Britain', 533.
30. Medick, 'Anfänge des Organisierten Kapitalismus in Grossbritannien', 64, supra, infra.
31. Saul, Overseas trade, fig. 9, 214.
32. Hoffman, Great Britain and the German trade rivalry, hfst. 1 en 2, geeft een beschrijving van de Britse reacties op de industriële expansie van Duitsland in de jaren '70 en '80.
33. D.C. Coleman, 'Gentlemen and players', EHR, 2nd ser., 26(1973), 92.
34. Hoffman, Great Britain and the German trade rivalry, 77, infra.
35. Medick, 'Anfänge des Organisierten Kapitalismus in Grossbritannien', 65. Vgl. ook, Saul, Overseas trade, 43ff en 208ff; Brown, 'Britain in the world economy', 46ff, en, Aldcroft en Richardson, British economy, 62ff.
36. Medick, art. cit., 66ff, infra.
37. Gerschenkron, Economic backwardness, 13ff. Vgl. ook, R.H. Tilly, 'Zur Entwicklung des Kapitalmarktes und Industrialisierung im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung Deutschlands', VSWG, 60(1973), 145-165, die meent, dat men voor de gehele negentiende eeuw niet kan spreken van een absolute en eenduidige kapitaalschaarste voor de Duitse industrie.
38. E. Maschke, Grundzüge der deutschen Kartellgeschichte bis 1914 (Dortmund 1964), 16, infra.
39. Vgl. ook, I.N. Lambi, Free trade and protection in Germany 1868-1879 (Wiesbaden 1963), 78.
40. Maschke, Kartellgeschichte, 17ff, infra.
41. Wehler, 'Aufstieg des Organisierten Kapitalismus', 39, infra.
42. Vgl. ook, Gerschenkron, Economic backwardness, 5ff.
43. Wehler, 'Aufstieg des Organisierten Kapitalismus', 43.
44. Maschke, Kartellgeschichte, 24f.
45. Ibid., 28f.
46. K.W. Hardach, Die Bedeutung wirtschaftlicher Faktoren bei der Wiedereinführung der Eisen- und Getreidezölle in Deutschland 1879 (Berlijn 1967), 39f, infra.
47. Ibid., 46.
48. Ibid., 193f, infra.
49. Saul, Overseas trade, 165.
50. Ibid., 113.
51. Aldcroft, 'Mercantile marine', 342.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Steenkolen (in duizend ton)

- I: buitenlandse aanvoer in Nederland (alg. inv. plus doorv. zonder overlading)
 II: vervoer naar het buitenland (alg. uitv. plus doorv. zonder overlading)
 III: invoersaldo (alg. inv. minus alg. uitvoer)

jaar	I				II				III
	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	
1870	1.948	411	329	1.208	137	1	88	29	1.811
1871	1.974	501	450	1.022	146	-	84	43	1.828
1872	2.176	460	474	1.240	254	-	110	137	1.922
1873	2.273	469	307	1.496	458	1	387	42	1.815
1874	2.084	430	379	1.275	366	-	293	54	1.718
1875	2.453	469	311	1.672	493	-	414	56	1.960
1876	2.849	490	307	2.052	596	1	526	57	2.253
1877	2.853	434	297	2.122	556	1	507	41	2.297
1878	3.136	416	325	2.395	684	-	631	43	2.452
1879	3.424	429	311	2.684	759	-	702	44	2.665
1880	3.910	508	335	3.067	946	-	881	53	2.964
1881	4.012	459	297	3.257	1.091	-	1.029	57	2.921
1882	4.137	462	283	3.386	1.203	-	1.130	60	2.934
1883	4.780	464	248	4.054	1.572	1	1.499	53	3.208
1884	4.892	434	289	4.169	1.621	-	1.544	59	3.271
1885	5.028	333	344	4.347	1.610	-	1.532	52	3.418
1886	4.687	275	370	4.038	1.228	1	1.135	63	3.459
1887	4.796	292	364	4.135	1.255	1	1.143	74	3.541
1888	5.245	315	391	4.536	1.311	-	1.145	86	3.934
1889	4.969	538	502	3.923	1.143	1	922	192	3.826

Bijlage 1: Steenkolen (in duizend ton) (vervolg)

jaar	I				II				III
	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	
1890	5.381	551	410	4.414	1.692	—	1.554	106	3.689
1891	5.971	820	452	4.690	1.644	—	1.471	138	4.327
1892	5.765	485	463	4.804	1.802	3	1.547	109	3.963
1893	5.990	382	513	5.076	1.966	9	1.658	110	4.024
1894	5.908	440	538	4.924	1.857	3	1.563	115	4.051
1895	6.143	501	596	5.040	2.012	5	1.716	132	4.131
1896	6.837	818	670	5.343	2.460	15	2.037	168	4.377
1897	7.249	972	784	5.486	2.553	7	2.227	191	4.696
1898	7.881	932	748	6.196	3.354	3	2.672	264	4.527
1899	8.275	1.275	725	6.271	3.731	3	3.013	434	4.544
1900	9.363	1.875	870	6.606	4.377	7	3.307	907	4.986
1901	8.624	1.094	560	6.958	3.750	3	3.181	343	4.874
1902	9.815	778	699	8.329	5.170	8	4.141	398	4.645
1903	11.141	765	716	9.651	6.172	17	4.853	333	4.969
1904	11.763	1.107	832	9.553	6.349	6	4.802	454	5.414
1905	12.946	2.073	1.109	9.755	7.439	43	4.796	1.245	5.507
1906	14.470	2.389	857	11.215	8.484	54	6.408	886	5.986
1907	15.033	3.821	814	10.359	8.961	28	6.026	2.213	6.072
1908	14.491	2.179	803	11.482	8.440	6	6.532	1.001	6.051
1909	17.183	2.348	971	13.840	10.931	9	8.020	1.403	6.252
1910	19.008	2.248	771	15.965	12.734	59	8.938	1.509	6.274
1911	21.145	2.183	677	18.271	14.591	40	10.310	1.293	6.554
1912	23.738	2.166	747	19.824	16.468	148	11.940	1.297	7.270
1913	26.706	2.044	692	23.969	18.622	42	13.627	1.204	8.084
1914	20.795	1.772	466	18.552	13.479	55	9.791	954	7.316

Bron: SIUD

Bijlage 2: Garens (in duizend ton)

- I: buitenlandse aanvoer in Nederland (alg. inv. plus doorv. zonder overlading)
 II: vervoer naar het buitenland (alg. uitv. plus doorv. zonder overlading)
 III: invoersaldo (alg. inv. minus alg. uitv.)

jaar	I				II				III
	Totaal	G.B.	Dtsld.	Belg.	Totaal	G.B.	Dtsld.	Belg.	
1872	35,9	31,5	1,2	2,4	22,4	0,5	20,7	0,3	13,5
1873	40,3	35,8	1,5	2,2	21,5	0,9	19,6	0,2	18,8
1874	39,6	34,2	1,8	3,4	23,5	1,6	20,6	0,3	16,1
1875	38,5	33,2	1,7	3,8	22,2	1,1	19,5	0,6	16,3
1876	37,5	32,5	1,9	3,0	21,3	1,0	18,8	0,4	16,2
1877	33,3	27,3	2,5	3,4	19,3	1,3	16,4	0,6	14,0
1878	38,6	28,6	3,6	6,1	24,3	1,7	20,1	1,1	14,3
1879	39,7	30,6	3,9	4,9	24,9	2,2	20,3	1,2	14,8
1880	35,0	25,6	3,8	5,3	20,8	1,8	17,3	0,8	14,2
1881	36,2	26,3	4,1	5,5	22,8	1,2	19,2	1,0	13,4
1882	36,3	28,2	3,8	4,2	22,0	1,4	18,4	1,2	14,3
1883	42,1	34,1	3,5	4,4	26,0	0,9	22,8	1,3	16,1
1884	45,5	36,2	2,9	6,3	26,5	1,0	22,1	2,2	19,0
1885	51,0	38,4	3,3	8,7	28,4	1,6	24,3	1,0	22,6
1886	46,1	33,0	4,2	8,7	30,4	1,3	25,4	2,5	15,7
1887	43,9	31,4	4,4	7,9	27,5	1,2	22,5	2,7	16,4
1888	45,4	32,9	3,9	8,5	26,4	0,9	23,2	1,2	19,0
1889	47,2	33,0	4,3	9,5	28,7	0,8	24,8	1,9	18,5

Bijlage 2: Garens (in duizend ton) (vervolg)

jaar	I				II				III
	Totaal	G.B.	Dtsld.	Belg.	Totaal	G.B.	Dtsld.	Belg.	
1890	49,0	30,4	5,5	12,6	31,3	1,2	27,2	1,5	17,7
1891	49,5	29,2	6,7	13,2	29,3	0,7	25,0	1,9	20,2
1892	49,8	32,1	6,1	11,5	31,2	1,0	26,5	2,2	18,6
1893	56,7	34,8	6,2	14,2	34,7	1,8	27,7	4,3	22,0
1894	58,6	37,9	6,8	13,8	36,0	2,0	27,8	5,1	22,6
1895	64,2	40,3	7,2	16,6	41,7	2,5	30,8	6,9	22,5
1896	60,0	37,8	6,3	15,8	37,7	2,3	28,4	5,4	22,3
1897	62,3	38,9	6,7	16,6	37,3	1,0	30,0	4,6	25,0
1898	65,7	39,9	8,0	17,7	40,9	0,9	33,5	4,7	24,8
1899	69,7	37,7	12,2	19,7	43,1	2,1	34,9	4,4	26,6
1900	66,3	32,2	13,6	20,4	40,7	2,4	34,1	2,5	25,6
1901	60,6	28,4	15,1	16,8	35,9	2,3	29,4	2,5	24,7
1902	62,1	29,0	15,0	17,9	36,7	1,8	30,5	2,2	25,4
1903	65,8	31,3	15,1	19,0	38,6	1,8	32,6	2,2	27,2
1904	64,6	31,0	12,1	21,3	39,1	1,5	32,4	2,8	25,5
1905	71,5	34,9	14,5	21,8	41,5	1,4	34,4	3,1	30,0
1906	75,6	37,3	15,0	22,9	43,1	2,0	36,2	2,7	32,5
1907	90,5	49,3	14,1	26,7	56,7	2,4	47,9	3,9	33,8
1908	79,5	43,8	12,8	22,5	47,6	1,5	36,3	6,9	31,9
1909	81,4	46,9	12,9	21,3	43,8	1,4	32,3	6,8	37,6
1910	80,5	41,5	15,2	23,4	43,7	1,8	33,9	4,1	36,8
1911	82,3	44,6	14,3	22,5	42,7	2,0	33,2	3,9	39,6
1912	90,7	44,2	18,6	26,7	48,9	2,2	37,6	4,3	41,8
1913	94,3	39,4	25,1	27,5	49,8	3,3	37,8	4,2	44,5
1914	69,3	34,6	16,4	17,9	32,3	3,3	21,7	4,0	37,0

Bron: SIUD

Bijlage 3: Manufacturen (in duizend ton)

- I: buitenlandse aanvoer in Nederland (alg. inv. plus doorv. zonder overlading)
 II: vervoer naar het buitenland (alg. uitv. plus doorv. zonder overlading)
 III: invoersaldo (alg. inv. minus alg. uitv.)

jaar	I				II				III	
	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	Totaal	G.B.	Java	Dtsld.	Belg.	
1872	25,6	11,4	3,8	10,1	30,4	6,4	11,3	7,4	3,9	-4,8
1873	34,7	16,4	6,2	11,4	31,6	5,5	12,0	8,8	4,3	3,0
1874	33,8	16,7	6,3	9,8	32,2	4,1	14,1	8,7	3,8	1,6
1875	32,4	16,7	6,2	8,6	31,1	4,2	14,3	9,2	2,5	1,3
1876	35,0	14,8	7,2	12,1	29,6	5,1	12,4	8,1	2,8	5,4
1877	38,6	14,8	7,0	16,0	34,3	9,3	12,5	7,8	3,4	4,3
1878	40,0	14,3	6,3	18,7	34,8	10,1	11,8	7,5	3,7	5,1
1879	45,0	16,7	5,7	21,5	38,6	14,5	9,2	10,0	3,8	6,3
1880	43,8	14,7	5,8	22,7	41,2	15,3	12,1	7,2	4,8	2,6
1881	46,9	15,6	6,2	24,2	42,9	14,9	11,7	7,2	7,3	3,9
1882	49,5	14,6	6,2	27,9	46,5	17,7	10,8	6,5	9,7	3,1
1883	48,0	13,7	5,8	27,3	45,8	17,9	11,2	6,9	7,9	2,2
1884	49,8	14,3	6,2	28,3	46,5	18,0	11,9	6,8	7,1	3,3
1885	50,5	12,7	6,4	30,7	47,4	18,1	11,8	5,6	9,5	3,1
1886	49,4	12,2	6,4	30,2	48,6	15,5	11,8	4,9	13,7	0,8
1887	60,0	13,4	5,9	40,1	58,1	21,8	11,3	4,6	17,0	2,0
1888	56,5	14,4	6,2	35,5	53,9	17,0	10,7	5,1	17,7	2,6
1889	59,7	15,0	6,4	37,4	58,7	17,3	13,1	5,5	17,8	1,0

Bijlage 3: Manufacturen (in duizend ton) (vervolg)

jaar	I				II				III	
	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	Totaal	G.B.	Java	Dtsld.	Belg.	
1890	69,6	18,0	6,6	44,5	60,9	16,8	12,9	6,5	17,8	8,7
1891	70,0	15,4	6,8	46,8	65,4	18,7	15,2	8,6	16,2	4,6
1892	78,9	15,0	6,3	56,2	74,1	21,3	15,0	9,5	22,6	4,9
1893	81,3	17,1	6,9	56,7	75,7	21,9	14,4	11,0	21,5	5,7
1894	77,2	20,3	6,9	49,5	66,8	18,5	12,5	11,7	18,4	10,4
1895	89,1	24,8	8,7	54,9	80,4	21,4	14,1	17,2	22,7	8,7
1896	105,9	39,6	14,1	51,5	97,6	20,7	14,5	31,0	23,0	8,4
1897	98,3	33,7	11,1	52,8	91,1	20,5	15,8	24,9	25,5	7,2
1898	89,2	24,3	12,8	51,2	84,5	19,2	15,7	20,6	24,6	4,7
1899	90,9	22,3	15,6	52,4	85,2	20,2	14,6	17,5	27,1	5,7
1900	88,7	18,9	15,0	53,9	83,7	20,1	13,5	15,5	27,8	5,0
1901	78,1	16,6	11,2	49,6	73,3	20,1	12,8	11,8	21,5	4,8
1902	81,4	17,5	7,5	56,0	75,1	22,1	12,1	14,1	19,9	6,3
1903	85,5	18,1	7,7	58,7	83,0	25,0	13,8	15,4	21,7	2,5
1904	82,2	17,3	8,4	56,2	81,0	19,9	14,5	20,9	17,2	1,2
1905	89,7	19,8	8,6	60,7	85,9	20,1	15,0	20,5	20,7	3,7
1906	95,9	21,4	9,4	64,5	90,3	20,6	15,8	18,6	22,4	5,6
1907	94,2	21,6	10,2	61,0	92,7	21,1	16,0	22,3	19,5	1,5
1908	80,9	20,0	8,2	51,7	84,6	18,9	17,3	18,9	16,7	-3,7
1909	98,7	21,5	10,4	65,9	97,2	20,0	15,7	19,6	25,7	1,5
1910	106,9	23,8	12,6	69,4	106,9	19,5	18,0	26,2	25,3	-
1911	100,6	23,6	12,2	63,2	103,9	19,6	18,0	23,5	24,6	-3,2
1912	110,1	27,6	12,6	68,7	114,9	20,7	21,8	26,3	25,4	-4,8
1913	113,9	28,3	11,6	70,9	117,1	21,9	24,3	23,8	28,0	-3,2
1914	91,9	23,0	10,9	56,0	101,1	21,1	22,7	17,3	14,2	-9,3

Bron: SIUD

Bijlage 4: Onbewerkt metaal (in duizend ton)

- I: buitenlandse aanvoer in Nederland (alg. inv. plus doorv. zonder overlading)
 II: vervoer naar het buitenland (alg. uitv. plus doorv. zonder overlading)
 III: invoersaldo (alg. inv. minus alg. uitv.)

jaar	I				II				III
	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	
1872	560	348	118	78	459	45	49	344	101
1873	674	443	134	82	505	48	59	383	169
1874	549	252	147	136	420	45	102	249	129
1875	604	293	96	202	473	32	114	297	131
1876	524	290	83	142	413	43	74	271	111
1877	531	281	77	156	401	52	77	243	130
1878	545	295	83	156	399	35	123	212	146
1879	511	251	70	174	399	23	161	183	112
1880	567	223	69	265	443	43	191	168	124
1881	715	265	93	330	737	67	292	219	-22
1882	877	361	112	378	692	53	305	283	185
1883	776	288	119	327	543	53	221	227	233
1884	726	244	110	352	516	46	244	179	210
1885	774	209	120	425	608	56	362	140	166
1886	675	132	136	391	568	62	257	180	107
1887	842	186	172	460	711	70	417	143	131
1888	851	314	211	293	661	69	330	203	190
1889	948	412	223	280	690	69	321	245	258

Bijlage 4: Onbewerkt metaal (in duizend ton) (vervolg)

jaar	I				II				III
	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	
1890	842	326	205	277	660	61	160	230	182
1891	736	243	189	248	523	53	227	186	213
1892	688	193	222	232	546	65	149	283	142
1893	689	244	176	215	553	53	161	293	136
1894	859	302	181	311	702	45	252	372	157
1895	918	241	183	430	733	41	334	304	185
1896	1.110	332	300	400	886	38	346	454	224
1897	1.206	377	340	375	980	32	387	518	226
1898	1.213	334	360	415	968	39	359	507	245
1899	1.469	547	338	454	1.176	50	333	721	293
1900	1.540	613	333	452	1.333	54	404	818	207
1901	1.587	270	278	958	1.320	181	624	423	267
1902	2.053	206	326	1.438	1.768	282	772	412	285
1903	2.096	176	424	1.402	1.785	340	733	455	311
1904	1.689	217	358	984	1.355	240	492	516	334
1905	1.859	248	357	1.125	1.541	263	547	659	318
1906	2.155	497	429	1.085	1.874	225	694	780	281
1907	1.943	452	461	861	1.654	173	600	722	289
1908	2.006	346	435	1.051	1.702	297	581	664	304
1909	2.178	251	504	1.230	1.832	288	710	653	346
1910	2.848	301	618	1.722	2.510	352	1.020	897	338
1911	3.169	315	716	1.911	2.727	447	1.074	982	442
1912	3.266	318	837	1.893	2.812	475	995	1.043	454
1913	3.527	305	664	2.327	2.990	520	1.281	847	537
1914	2.333	215	473	1.493	1.856	363	628	538	477

Bron: SIUD

Bijlage 5: Metaalwaren (in duizend ton)

- I: buitenlandse aanvoer in Nederland (alg. inv. plus doorv. zonder overlading)
 II: vervoer naar het buitenland (alg. uitv. plus doorv. zonder overlading)
 III: invoersaldo (alg. inv. minus alg. uitv.)

jaar	I				II				III
	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	
1872	98	8	54	64	112	6	27	63	-14
1873	62	13	24	25	80	5	17	45	-18
1874	107	7	38	63	137	9	43	63	-30
1875	106	8	22	75	158	17	46	38	-52
1876	216	15	28	170	210	11	119	24	6
1877	266	7	43	212	262	30	156	28	4
1878	275	14	37	223	238	39	120	21	37
1879	302	20	34	246	258	38	128	22	44
1880	440	14	30	395	405	57	198	15	35
1881	557	18	27	511	353	67	247	7	204
1882	471	26	33	411	468	68	211	20	3
1883	454	22	32	399	432	51	243	13	22
1884	414	32	29	351	395	62	204	13	19
1885	413	28	42	337	396	74	193	15	17
1886	572	29	64	478	542	77	346	13	30
1887	539	15	66	455	529	79	322	19	10
1888	484	18	47	417	450	91	253	29	34
1889	454	16	50	387	442	74	268	15	12

Bijlage 5: Metaalwaren (in duizend ton) (vervolg)

jaar	I				II				III
	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	
1890	494	26	38	428	464	77	279	22	30
1891	527	24	35	465	496	92	299	24	31
1892	509	23	35	448	452	79	268	34	57
1893	578	29	38	509	535	88	327	37	43
1894	602	24	46	529	569	109	311	57	33
1895	612	17	53	538	591	109	341	55	21
1896	650	20	83	542	608	118	325	57	42
1897	596	24	55	509	532	98	264	76	64
1898	571	20	60	477	517	107	234	85	54
1899	621	23	70	508	538	88	243	106	83
1900	599	23	53	507	543	121	233	86	56
1901	805	17	57	718	701	138	374	82	104
1902	1.028	14	70	934	914	135	544	67	114
1903	1.139	23	81	1.024	989	141	600	74	150
1904	948	14	102	821	826	98	511	83	122
1905	1.172	20	117	1.023	984	118	631	95	188
1906	1.299	21	109	1.159	1.134	110	797	83	165
1907	1.406	23	102	1.271	1.250	90	905	86	156
1908	1.127	21	90	1.003	977	88	625	91	150
1909	1.360	24	91	1.233	1.220	96	826	91	140
1910	1.869	28	133	1.690	1.666	104	1.193	94	203
1911	1.857	26	147	1.662	1.650	108	1.150	111	207
1912	1.928	30	174	1.692	1.670	131	1.060	126	258
1913	2.058	28	194	1.807	1.815	168	1.167	108	243
1914	1.416	39	133	1.227	1.181	118	675	79	235

Bron: SIUD

Bijlage 6: Machines (in duizend ton)

- I: buitenlandse aanvoer in Nederland (alg. inv. plus doorv. zonder overlading)
 II: vervoer naar het buitenland (alg. uitv. plus doorv. zonder overlading)
 III: invoersaldo (alg. inv. minus alg. uitv.)

	I				II				III
	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	
1872	31	15	13	3	23	-	1	19	8
1873	43	24	14	5	34	1	5	26	9
1874	44	20	14	8	32	-	5	22	12
1875	34	13	11	8	23	1	6	13	11
1876	29	10	10	7	18	2	2	10	11
1877	26	10	9	8	15	1	1	7	11
1878	28	10	8	9	13	-	3	7	15
1879	32	10	10	11	18	1	3	7	14
1880	34	11	10	13	18	1	4	8	16
1881	37	11	8	19	21	2	9	8	16
1882	41	15	9	17	26	2	8	10	15
1883	47	16	9	21	28	2	9	10	19
1884	44	15	11	18	27	3	8	12	17
1885	46	13	13	19	31	2	13	12	15
1886	43	13	10	20	29	2	14	11	14
1887	52	13	11	27	44	2	23	13	8
1888	59	14	12	32	46	2	25	14	13
1889	67	18	15	35	50	2	24	17	17

Bijlage 6: Machines (in duizend ton) (vervolg)

jaar	I				II				III
	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	Totaal	G.B.	Belg.	Dtsld.	
1890	70	18	19	30	54	2	19	24	16
1891	76	18	17	39	54	2	24	16	22
1892	61	21	11	27	41	2	11	16	20
1893	69	20	19	29	51	2	14	25	18
1894	66	16	16	32	49	2	17	19	17
1895	68	17	20	29	51	2	21	20	17
1896	89	21	27	37	65	2	26	27	24
1897	114	23	26	61	92	3	43	32	22
1898	124	28	26	63	99	3	45	38	25
1899	132	26	27	71	95	3	36	38	37
1900	138	28	25	74	108	4	38	48	30
1901	130	22	20	78	99	6	45	31	31
1902	111	18	12	73	81	7	39	23	30
1903	115	21	16	71	84	7	29	31	31
1904	118	23	18	69	87	6	28	35	31
1905	134	24	19	80	97	6	31	36	37
1906	143	27	17	84	100	6	29	45	43
1907	166	26	16	106	125	7	45	47	41
1908	156	25	15	99	107	3	42	39	49
1909	140	24	15	90	99	8	38	29	41
1910	150	22	20	94	107	9	34	37	43
1911	212	33	20	140	159	8	73	45	53
1912	247	36	22	172	184	12	83	45	63
1913	275	40	23	191	192	15	83	51	83
1914	184	23	12	135	120	9	40	30	64

Bron: SIUD

Bijlage 7: Totaal van de invoersaldi van onbewerkt metaal, metaalwaren en machines (in duizend ton)

jaar	totaal	jaar	totaal	jaar	totaal	jaar	totaal	jaar	totaal
1872	95	1880	175	1890	228	1900	293	1910	584
1873	160	1881	198	1891	266	1901	402	1911	702
1874	111	1882	203	1892	219	1902	429	1912	775
1875	90	1883	274	1893	197	1903	492	1913	863
1876	128	1884	246	1894	207	1904	487	1914	776
1877	145	1885	198	1895	223	1905	543		
1878	198	1886	151	1896	290	1906	489		
1879	170	1887	149	1897	312	1907	486		
		1888	237	1898	324	1908	503		
		1889	287	1899	413	1909	527		

Berekend aan de hand van de gegevens in bijlagen 4, 5 en 6

Bijlage 8: Britse en Duitse handelsorganisatie in Nederland en haar koloniën voor de producten van de metaalnijverheid^x

Name of British firm:

Name of Agents in Holland and Dutch Colonies:

Ransomes, Sims & Jefferies,
Ltd., Ipswich (locomobiles,
boilers, &c.)

Ruston, Proctor & Co., Ltd.,
Lincoln (threshing machines,
sugar-cane mills &c.)

Tattersall & Holdsworth, Globe
Works, Enschedé (textile
machinery)

Merryweather & Sons, London
(steam pumps)

Mirrlees Watson Co., Ltd.,
(sugar mills)

Babcock & Wilcox, (boilers)

Crossley Brothers of Manches-
ter, (gas engines)

Beyer & Peacock of Manches-
ter, (locomotives)

Figée & de Kruyff, Amsterdam.

Mij. tot voortz. der zaken van der
Linde & Teves, Amsterdam,
Sourabaia, Semarang.

Branch Works at Enschedé.

Technical Office, Nierstrasz,
Amsterdam.

C. van Vollenhoven, Sourabaia.

Gebr. Stork, Hengelo (manufacturing
agents).

G. Barger & Son, The Hague.

Staatsspoor (State Railway).

Electric works:

British firms do not appear to have undertaken any large electric works in Holland, with one doubtful exception, viz. the Amsterdam to Haarlem and Zandvoort Electric Tramways which were constructed by J.G. White & Co., of London. According to Kelly's Directory of British Merchants & c. this firm would appear to be British; but John G. White, the head of the firm, and his partner who is manager in London, are Americans, and the headquarters of the firm is in New York.

^xBijlage bij de nota van W.A. Churchill d.d. 14 juni 1909 aan het Foreign Office, Commercial No. 12, ontvangén op het F.O. No. 22486. F.O. 368/312.

Gas works:

The Imperial Continental Gas Association Ltd., who have an office at Flushing, do not appear to have undertaken any important work since they erected a gas plant in Amsterdam about 30 years ago.

- - - - -

Name of German firm:

Name of Agents in Holland and Dutch Colonies:

1. German Steel Convention	Merrem & La Porte, Amsterdam and The Hague; Adr. Koolen, Amsterdam.
2. Fried. Krupp of Essen and Rheinhausen (machinery and armour plates) [§]	} Merrem & La Porte, Amsterdam and The Hague.
3. Friedrich-Wilhelms-Hütte of Muhlheim and the Ruhr	
4. Thiessen & Co., of the Ruhr	
5. Van der Zijpen & Charler of Cologne (waggons, bars, vans)	
6. Harkort & Co., of Duisburg (bridges)	
7. J. Polig & Co., of Cologne (bridges and light railways)	} Dahlmann & Co., Rotterdam.
8. Mannesmann Röhrenwerke at Dusseldorf (weldless tubes)	
9. Hohenzollern of Dusseldorf (locomotives)	" "
10. Jucho of Dortmund (bridges)	" "
11. Henschell & Son, Cassel and Hattingen (locos, plates for boilers and ships, gaspipes)	Technical Office Nierstrasz, Amsterdam.
12. Union of Ironmasters of Dort- mund (steelwork)	" "
13. Humboldt of Cologne (bridges, locos &c.)	G.J.A. Steen, Amsterdam.

[§]Arms and ammunition are purchased from Krupp through a Dutch officer.

14. Heinrich Lanz of Mannheim (locomobiles)	G.J.A. Steen, Amsterdam.
15. Adolf Bleichert & Co., of Leipzig (aerial ropeways)	Kaufmann & Co., The Hague.
16. Westdeutsches Eisenwerk of Kray (tubes)	Mijnssen & Co., Amsterdam.
17. Gutehoffnungshütte of Ober- hausen (bridges, engines and steelwork)	" "
18. Felten & Guillaume-Lahmeyer- werke A.Ges. of Mülheim (metal wire of all kinds)	" "
19. L.S. Göpping of Württemberg (presses)	Van Loon & Co., The Hague.
20. Heinrich de Vries & Co., of Dusseldorf (machine tools)	" "
21. Walther Bösterli & Co., Winter- thur (machines and emery grinding wheels)	" "
22. D. Wolf of Magdeburg, Buckau (locomobiles, cast-steel)	Geveke & Co., Amsterdam. Handel Industrie Mij. "Loento", Batavia.
23. Fried. Krupp of Magdeburg (machine-tools, sugar-cane mills, coffee pulpers, oil extractors &c. for colonies)	Remy & Bienfait, Rotterdam.
24. Land- und Seekabelwerke A.G. of Cologne (land and marine telegraph cables)	Van den Berg & Co., Amsterdam.
25. A. Engelmann & Co., of Hanno- ver (transmission cables, cotton, hemp and steel-wire)	Joh. Friessendorp, Hengelo (for Holland and Colonies).
26. Fried. Krupp A.G. Grusonwerk Magdeburg-Buckau (sugar-cane mills)	Beversluis & Co., Semarang.
27. A.G. Feld- u. Kleinbahnen-Be- darf vorm. Orenstein & Koppel, Berlin and Soerabaia (locomotives)	" "

28. M. Brenner of Berlin (railway materials)	Int. Crediet- en Handelsvereniging "Rotterdam", and F. Braukman, Soerabaia.
29. Rud. Sack of Leipzig (machine tools)	Carl Schlieper, Remscheid, Batavia and Soerabaia.
30. Schäffer & Budenberg, Magdeburg-Buckau (machinery and boilers)	N.V. Fabriek de Volharding, Soerabaia and Amsterdam.
31. R.W. Binnendahl A.G., of Steele a.d. Ruhr (steam machinery and centrifugal pumps)	F. Tombrink, The Hague.
32. Deutsche Electricitätswerke zu Aachen (dynamoes & electric-motors)	Groeneveld, van der Poll & Co., Amsterdam.
33. Garbe, Lahmeyer & Co., A.G., of Aachen (dynamoes & electric-motors)	" "
34. Körting & Mathiesen A.G., of Leutsch (arc-lamps)	" "
35. Gustav Kuntze of Göppingen (steam, gas, water and other pipes)	Van de Schuijt & Kuntze, Amsterdam.
36. Gebr. Pheiffer of Kaiserslautern (grinding mills)	" "
37. A.G. Mix & Genest of Berlin (telephone exchanges)	Ph.J. Schut, Amsterdam
38. Orenstein & Koppel of Berlin and Soerabaia (Java) (light railways)	Branch office at Soerabaia.
39. Schlüter & Gsell of Dusseldorf (refrigerating plant)	C. van Kleef & Co., Amsterdam.
40. J.E. Naeher, of Chemnitz (rotary pumps)	N.V. Ingenieursbureau v/h E.L.C. Schiff, The Hague.
41. J.H. Maffei of München (locomotive and light railway works)	Du Croo & Brauns, Amsterdam (for Holland and Colonies).
42. Deutsch Luxemburgisch Bergwerks und Hütten Akt. Ges.	G.D. van der Linden, Amsterdam.

43. Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft (harbour-work excavators)	H.F. Roll, The Hague (Holland and Colonies).
44. Bergmann-Electrizitätswerke A.G. of Berlin (electric machinery)	Technical Office Nierstrasz, Amsterdam.
45. Bopp & Reuther, Mannheim and Utrecht (armatures and pumps)	Branch office at Utrecht.
46. Deutz of Cologne (gas engines and motors)	Branch office at Utrecht.

Electric works:

The "Allgemeine Electricitäts Gesellschaft" of Berlin have no agents in Holland but have their own installation offices at Amsterdam. They have a branch at The Hague and have recently opened an office at Nymegen in the view of prospective business to be done there. Their agents in Java are Messrs. Maintz & Co..

Messrs. Siemens and Halske have also an installation office at The Hague, where they employ three engineers, two Dutch and one German. Electriciteit Maatschappij Lahmeyer at The Hague are agents of Fenten & Guillaume-Lahmeyerwerke A.G. of Frankfort-on-Maine.

Bergmann-Electricitäts-Werke A.G. of Berlin are represented in Amsterdam and the Dutch colonies by Technisch Bureau v/h Nierstrasz.

Gas works:

The Kölnische Maschinenbau A.G. of Cologne-Bayenthal, and Aug. Klönne of Dortmund have agents in Holland for the construction of gas-works. About three years ago the latter firm erected in Amsterdam the largest gasworks on the continent, and the former have just been completed a gas plant of considerable size for this city.

Francken & Co. of Bremen are not represented in Holland but one of their engineers resides at The Hague. They are reported to be very successful in obtaining contracts.

I: boter- en margarine-uitvoer uit het vrije verkeer, totaal
 II: I, waarvan boter
 III: I, waarvan margarine
 IV: I, waarvan naar Groot-Brittannië
 V: IV, waarvan boter
 VI: IV, waarvan margarine

VII: I, waarvan naar Duitsland
 VIII: VII, waarvan boter
 IX: VII, waarvan margarine
 X: I, waarvan naar België
 XI: X, waarvan boter
 XII: X, waarvan margarine

jaar	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1870	21.712			20.121			89			645		
1871	20.229			17.433			73			1.803		
1872	15.246			13.229			184			808		
1873	16.937			14.999			353			824		
1874	18.515			16.772			270			774		
1875	18.598			16.085			282			1.106		
1876	22.919			19.942			289			1.297		
1877	23.111			19.683			466			1.513		
1878	26.172			22.661			555			1.591		
1879	36.451			30.573			647			4.241		
1880	36.052			29.261			439			4.652		
1881	41.124			35.533			457			3.468		
1882	48.341			41.994			1.182			3.660		
1883	37.732			31.939			974			3.683		
1884	57.427			49.793			1.306			4.275		
1885	63.505			54.875			2.011			4.740		
1886	70.945			60.069			3.278			5.874		
1887	77.975			66.620			3.526					

1889	59.565			47.989			987			8.980		
1890	39.555			28.489			1.064			8.778		
1891	73.979	13.246	60.733	57.830	9.711	48.119	3.139	697	2.442	10.550	1.595	8.955
1892	73.344	12.054	61.290	57.764	8.566	49.198	1.266	477	789	12.278	2.024	10.254
1893	72.950	13.003	59.947	54.626	8.884	45.742	2.007	521	1.486	14.287	2.628	11.659
1894	68.239	13.700	54.539	53.291	8.731	44.560	1.093	494	599	12.341	3.320	9.021
1895	56.672	14.029	42.643	44.669	8.142	36.527	1.051	693	358	9.362	4.146	5.216
1896	56.653	17.170	39.483	49.906	12.288	37.618	1.412	785	627	4.039	3.158	881
1897	66.730	17.625	49.105	59.232	11.603	47.629	2.168	1.487	681	3.877	3.529	348
1898	62.918	19.948	42.970	53.411	11.967	41.444	3.779	3.027	752	4.222	3.828	394
1899	70.845	20.379	50.466	59.889	12.426	47.463	5.237	3.659	1.578	3.522	3.087	435
1900	66.260	22.572	43.688	54.302	13.038	41.264	6.741	5.726	1.015	2.697	2.488	209
1901	68.840	22.095	46.745	56.133	13.280	42.853	6.487	5.130	1.357	3.249	2.583	666
1902	72.656	22.861	49.795	60.075	14.774	45.301	5.997	4.784	1.213	2.970	2.153	817
1903	69.486	23.428	46.058	55.495	12.916	42.579	7.186	6.437	749	3.391	2.943	448
1904	70.191	23.607	46.584	52.775	9.597	43.178	10.447	9.709	738	3.533	3.117	416
1905	74.502	23.207	51.295	55.655	8.515	47.140	11.292	10.345	947	3.604	3.293	311
1906	79.426	25.585	53.891	58.000	8.873	49.127	11.149	10.230	919	5.278	4.646	632
1907	72.656	29.397	43.259	48.038	8.306	39.732	14.877	14.152	725	6.033	5.680	353
1908	75.490	33.072	42.418	52.101	12.654	39.447	14.155	13.610	545	5.764	5.509	255
1909	77.391	31.156	46.235	50.559	7.782	42.777	16.732	16.030	702	6.305	5.982	323
1910	89.267	32.866	56.401	61.462	8.290	53.172	17.604	16.875	729	6.493	6.277	216
1911	76.089	30.170	45.919	48.262	5.380	42.882	14.894	14.157	737	9.645	9.317	328
1912	98.933	39.149	59.784	61.693	6.066	55.627	18.548	18.116	432	13.628	13.364	264
1913	108.066	37.060	71.006	73.097	7.940	65.157	19.751	19.041	710	8.732	8.424	308
1914	117.471	38.287	79.184	81.513	9.541	71.972	20.595	19.661	934	9.083	7.336	1.747

Bijlage 10: Kaas (in duizend kg)

I: uitvoer uit het vrije verkeer, totaal

II: I, waarvan naar Groot-Brittannië

III: I, waarvan naar Duitsland

IV: I, waarvan naar België

V: I, waarvan naar Frankrijk

VI: totaal van IV en V

jaar	I	II	III	IV	V	VI
1870	29.232	18.621	2.343	2.827	3.948	6.775
1871	27.101	15.877	2.221	3.231	4.568	7.799
1872	26.790	13.748	2.794	4.675	4.393	9.068
1873	24.863	13.622	2.249	4.578	3.653	8.231
1874	28.006	14.160	3.253	5.164	4.050	9.214
1875	30.570	16.230	3.152	5.040	4.673	9.713
1876	29.794	14.652	2.895	5.848	4.890	10.738
1877	30.622	15.990	2.858	5.465	4.771	10.236
1878	29.656	14.550	2.596	5.705	5.384	11.089
1879	25.386	11.762	1.988	6.324	4.428	10.752
1880	28.058	12.613	2.556	6.642	4.922	11.564
1881	25.448	11.197	1.786	6.350	4.655	11.005
1882	25.997	10.900	2.104	6.860	4.294	11.154
1883	23.583	9.152	2.243	6.968	3.456	10.424
1884	29.395	14.551	2.373	7.976	2.718	10.694
1885	34.432	17.459	3.089	8.460	3.630	12.090
1886	29.909	14.431	3.172	7.078	3.611	10.689
1887	30.535	15.937	2.692	7.015	3.224	10.239
1888	30.186	14.238	3.599	7.537	3.131	10.668
1889	32.020	14.643	4.147	7.983	3.006	10.989

Bijlage 10: Kaas (in duizend kg) (vervolg)

jaar	I	II	III	IV	V	VI
1890	30.315	13.053	4.636	7.251	3.106	10.357
1891	30.535	13.467	3.841	7.526	3.191	10.717
1892	29.518	13.170	3.736	7.228	2.770	9.998
1893	30.118	13.112	3.470	7.972	2.678	10.650
1894	32.707	14.485	4.020	8.003	3.230	11.233
1895	33.188	13.474	4.613	7.931	3.800	11.731
1896	33.518	13.070	5.166	9.072	3.034	12.106
1897	38.096	15.027	6.239	10.033	3.307	13.340
1898	39.440	14.743	7.601	10.407	3.328	13.735
1899	45.532	16.615	8.800	11.468	3.574	15.042
1900	45.908	16.331	9.444	11.306	3.373	14.679
1901	47.296	17.959	9.455	11.080	3.412	14.492
1902	47.530	16.390	9.553	12.611	3.576	16.187
1903	49.453	17.200	10.006	13.202	3.675	16.877
1904	46.751	13.474	10.687	13.200	3.518	16.718
1905	44.651	12.166	9.902	13.542	2.950	16.492
1906	47.510	12.839	10.758	14.359	3.303	17.662
1907	51.550	13.300	13.011	14.383	3.783	18.166
1908	53.639	14.567	13.040	15.949	3.869	19.818
1909	56.278	16.034	13.379	16.503	3.487	19.990
1910	55.689	13.634	13.315	17.316	3.888	21.204
1911	51.532	11.564	12.556	16.581	3.707	20.288
1912	59.470	15.292	13.639	18.802	3.349	22.151
1913	65.924	19.118	16.126	16.719	4.129	20.848
1914	67.846	22.130	21.432	11.483	4.150	15.633

Bron: SIUD

Bijlage 11: Suiker, alle andere dan ruwe (in duizend kg)

I: algemene invoer, totaal

II: algemene uitvoer, totaal

III: II, waarvan naar Groot-Brittannië

jaar	I	II	III	jaar	I	II	III
1872	1.347	103.164	37.230	1897	46.043	155.423	100.628
1873	2.233	90.555	42.576	1898	57.148	171.569	127.361
1874	4.985	89.240	33.129	1899	59.899	168.457	124.607
1875	5.171	81.978	30.598	1900	65.182	175.502	118.901
1876	3.519	76.538	34.417	1901	64.052	198.705	143.236
1877	3.670	65.894	29.318	1902	47.922	165.894	131.173
1878	6.049	70.430	38.643	1903	67.354	179.524	127.912
1879	7.564	75.087	47.998	1904	66.135	210.536	152.758
1880	8.582	72.877	51.403	1905	62.382	143.079	90.136
1881	14.412	74.901	51.395	1906	72.952	189.559	134.201
1882	12.756	73.963	49.262	1907	81.430	185.214	103.447
1883	14.679	82.675	60.374	1908	72.256	168.145	103.770
1884	21.978	113.705	84.813	1909	59.295	157.809	101.266
1885	23.465	102.371	81.774	1910	49.165	142.046	80.466
1886	33.230	103.532	77.498	1911	79.059	201.214	117.937
1887	29.534	113.026	93.705	1912	76.246	220.355	139.873
1888	26.284	106.763	82.512	1913	74.390	224.667	138.359
1889	28.410	103.357	80.535	1914	43.589	172.274	114.066
1890	23.814	122.633	97.773				
1891	20.486	117.077	97.117				
1892	16.373	126.923	108.867				
1893	19.222	116.658	92.552				
1894	24.266	120.899	99.892				
1895	33.743	131.763	109.344				
1896	43.258	151.059	107.197				

Bron: SIUD

Bijlage 12: Scheepvaart, inklaringen (in aantal schepen en in duizend m³)

I: totaal
 II: I, waarvan uit Britse havens
 III: II, waarvan onder de Britse vlag
 IV: II, waarvan onder de Nederlandse vlag

a: aantal schepen
 b: duizend m³

jaar	I		II		III		IV	
	a	b	a	b	a	b	a	b
1870	8.351	5.126	3.645	2.626	3.014	2.327	602	286
1871	10.047	6.214	4.259	3.030	3.581	2.731	618	265
1872	9.069	6.091	4.117	3.132	3.390	2.767	670	333
1873	8.762	6.572	4.061	3.234	3.380	2.847	595	329
1874	8.480	6.638	3.692	3.094	3.135	2.729	499	327
1875	7.921	6.603	3.765	3.393	3.133	2.968	566	374
1876	8.392	7.611	3.736	3.518	3.080	3.056	585	397
1877	8.538	8.333	3.916	3.973	3.074	3.217	765	695
1878	8.052	8.803	3.716	4.202	2.845	3.118	797	1.023
1879	7.820	9.135	3.581	4.252	2.687	2.992	844	1.221
1880	8.164	9.730	3.611	4.393	2.747	3.134	781	1.194
1881	8.402	10.079	3.660	4.459	2.867	3.243	721	1.167
1882	8.776	11.347	3.878	4.810	3.007	3.511	776	1.224
1883	8.307	11.187	3.796	4.755	2.932	3.442	767	1.247
1884	8.431	11.840	3.933	5.005	3.103	3.703	750	1.255
1885	8.021	11.708	3.847	5.062	2.858	3.517	924	1.498
1886	7.695	11.627	3.616	4.905	2.592	3.278	981	1.593
1887	8.642	13.467	4.082	5.802	2.864	3.700	1.153	2.056
1888	9.076	14.456	4.363	6.157	3.067	3.758	1.254	2.364
1889	9.185	14.778	4.629	6.486	3.318	4.091	1.208	2.264

Bijlage 12: Scheepvaart, inklaringen (in aantal schepen en in duizend m³)
(vervolg)

jaar	I		II		III		IV	
	a	b	a	b	a	b	a	b
1890	9.475	15.413	4.699	6.354	3.419	3.986	1.162	2.233
1891	9.356	16.188	4.539	6.379	3.208	4.000	1.188	2.196
1892	9.367	16.794	4.703	6.703	3.167	4.086	1.319	2.395
1893	9.178	17.704	4.546	6.731	3.034	4.013	1.322	2.414
1894	9.753	19.565	4.627	6.907	3.132	4.256	1.359	2.441
1895	9.600	19.168	4.563	6.760	3.098	4.196	1.382	2.463
1896	11.053	22.331	5.405	7.920	3.688	4.933	1.612	2.841
1897	11.235	24.094	5.396	8.142	3.687	5.130	1.602	2.878
1898	11.067	24.607	5.000	7.797	3.338	4.643	1.616	2.986
1899	11.803	26.745	5.669	8.639	3.542	4.870	1.852	3.365
1900	12.307	26.766	6.300	9.155	4.012	5.182	1.891	3.370
1901	11.698	26.424	5.536	8.103	3.336	4.272	1.961	3.519
1902	11.348	26.933	5.159	7.810	3.004	3.939	1.939	3.523
1903	11.989	29.856	5.325	8.177	3.018	3.989	2.067	3.818
1904	12.394	30.878	5.467	8.234	3.140	4.058	2.164	3.970
1905	13.209	33.229	5.933	9.336	3.446	4.704	2.223	4.222
1906	13.987	36.001	6.485	10.070	3.852	5.298	2.294	4.268
1907	14.404	39.039	6.856	11.460	4.070	6.253	2.276	4.285
1908	13.801	36.822	5.963	9.679	3.371	4.851	2.260	4.285
1909	14.394	39.362	6.006	10.223	3.504	5.460	2.210	4.316
1910	14.874	39.717	5.826	10.233	3.375	5.323	2.200	4.485
1911	15.628	43.781	5.745	10.413	3.319	5.444	2.174	4.548
1912	16.923	48.940	6.157	11.328	3.593	6.127	2.152	4.476
1913	16.911	51.342	6.213	11.064	3.650	5.886	2.192	4.583
1914	12.369	38.096	5.161	9.746	2.536	4.203	2.262	4.916

Bron: SIUD

Bijlage 13: Schepen, uitklaringen (in aantal schepen en in duizend m³)

I: totaal a: aantal schepen
 II: I, waarvan naar Britse havens b: duizend m³
 III: II, waarvan onder de Britse vlag
 IV: II, waarvan onder de Nederlandse vlag

jaar	I		II		III		IV	
	a	b	a	b	a	b	a	b
1870	8.286	5.202	4.467	3.411	3.256	2.698	738	393
1871	10.087	6.356	5.843	4.302	3.969	3.294	869	430
1872	9.112	6.164	5.190	4.053	3.713	3.257	895	430
1873	8.765	6.708	5.254	4.478	3.778	3.487	782	466
1874	8.503	6.763	4.999	4.487	3.501	3.404	656	443
1875	8.001	6.686	5.114	4.550	3.403	3.409	898	609
1876	8.755	8.230	5.381	5.409	3.716	4.071	955	784
1877	8.497	8.314	5.020	5.172	3.422	3.913	962	806
1878	8.020	8.820	4.852	5.653	3.311	4.054	977	1.136
1879	7.620	9.008	4.758	5.967	3.260	4.211	969	1.300
1880	8.192	9.611	4.864	6.079	3.366	4.269	927	1.300
1881	8.473	10.207	5.142	6.474	3.514	4.533	891	1.267
1882	8.785	11.321	5.299	7.023	3.696	4.943	931	1.339
1883	8.184	11.076	5.036	6.937	3.429	4.745	939	1.364
1884	8.331	11.831	5.373	7.959	3.801	5.646	889	1.388
1885	7.914	11.575	5.212	7.816	3.534	5.444	1.090	1.603
1886	7.675	11.496	5.338	8.162	3.440	5.419	1.150	1.718
1887	8.623	13.286	5.847	9.338	3.754	6.177	1.321	2.225
1888	9.018	14.414	6.030	10.055	4.064	6.659	1.385	2.531
1889	8.912	14.559	5.956	10.040	4.142	6.767	1.202	2.258

Bijlage 13: Schepen, uitklaringen (in aantal schepen en in duizend m³)
(vervolg)

jaar	I		II		III		IV	
	a	b	a	b	a	b	a	b
1890	9.203	15.256	6.324	10.676	4.304	7.139	1.220	2.269
1891	9.262	16.101	6.428	11.183	4.324	7.347	1.250	2.325
1892	9.289	16.729	6.287	10.939	4.169	7.200	1.452	2.636
1893	9.070	17.386	6.159	11.302	3.948	7.348	1.442	2.583
1894	9.741	19.351	6.620	13.047	4.298	8.668	1.486	2.688
1895	9.543	19.126	6.621	13.142	4.394	8.927	1.472	2.727
1896	10.766	21.851	7.484	14.908	4.917	9.967	1.674	3.103
1897	11.098	23.727	7.716	16.147	4.990	10.664	1.733	3.145
1898	11.057	24.426	7.241	15.286	4.532	9.682	1.744	3.290
1899	11.672	26.533	7.932	17.113	4.613	10.221	2.006	3.808
1900	12.367	26.694	8.595	17.138	4.934	9.624	2.111	3.763
1901	11.757	26.373	8.004	16.798	4.396	8.930	2.106	3.910
1902	11.317	26.656	7.221	15.577	3.858	8.278	2.056	3.839
1903	12.012	29.679	7.586	16.884	3.935	8.742	2.219	4.225
1904	12.442	30.746	7.882	17.576	4.031	8.954	2.334	4.381
1905	13.298	33.156	8.415	19.160	4.439	10.091	2.345	4.598
1906	14.049	35.892	9.152	20.995	4.843	11.033	2.483	4.824
1907	14.500	39.012	9.654	23.165	5.160	12.457	2.502	5.058
1908	13.821	36.553	8.913	21.058	4.309	10.297	2.535	5.071
1909	14.372	39.228	8.758	21.879	4.527	11.167	2.314	5.070
1910	16.258	45.842	8.969	22.593	4.490	11.419	2.458	5.272
1911	15.910	43.518	8.651	22.094	4.269	10.849	2.387	5.172
1912	17.150	48.777	8.936	22.857	4.465	11.550	2.352	5.082
1913	17.089	51.016	9.073	24.060	4.679	12.406	2.404	5.258
1914	12.595	38.249	6.756	17.227	3.153	8.101	2.333	5.302

Bron: SIUD

BRONNEN EN LITERATUUR

AFKORTINGEN

AGN	Algemene Geschiedenis der Nederlanden
BMGN	Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden, tot 82(1968) Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap (BMHG) geheten.
CEHE	Cambridge, The, Economic History of Europe
EEH	Explorations in Economic History
EHR	Economic, The, History Review
ESHJ	Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek, tot 32(1967/68) Economisch-Historisch Jaarboek (EHJ) geheten.
JEEH	Journal, The, of European Economic History
JEH	Journal, The, of Economic History
NCMH	New, The, Cambridge Modern History
PRO	Public Record Office (Londen, Ashridge)
RGP	Rijks Geschiedkundige Publicatiën
SIUD	Statistiek van den In-, Uit- en Doorvoer (ook: Statistiek van den Handel en de Scheepvaart)
TvG	Tijdschrift voor Geschiedenis

ARCHIVALIA

Algemeen Rijks Archief.

Buitenlandse zaken:

Legatie Groot-Brittannië, nrs. 159-172, 182-191, 219, 407 en 453.

Consulaat-Generaal te Londen, 1870-1890.

Bank of England. Record Office.

British Public Dept. Accounts.

Consols 3%, 1863-1872, A,

Consols 3%, 1872-1881, Ba,

- 2 3/4 Anns., 1884-1922, A-Z,
 Consols 3%, 1863-1872, Ba,
 New 3 1/2% Anns. (1854), 1854-1894, A-Z,
 Consols 2 3/4% & 2 1/2% 1897-1907, Ba, Bo en Be/i.
 Glasgow City Archives.
 Fairfield Shipbuilding & Engineering Company, Limited. List of Ships &
 Engines Built or Reconditioned.
 Vessels built by Lobnitz & Company Limited, Renfrew.
 Ships built by John Brown & Co. (Clydebank), Ltd.
 Ships built by Alexander Stephen & Sons, Ltd. at Linthouse.
 Guildhall Library, London.
 Council of Foreign Bondholders. Presscuttings. Holland, 1873-1901.
 Manchester Central Library.
 Proceedings of the Manchester Chamber of Commerce, 1870-1914.
 Nederlandse Kamer van Koophandel, Londen.
 Notulen van de Algemeene Vergaderingen der Nederlandsche Kamer van
 Koophandel te Londen, 1891-1914.
 Public Record Office, Londen en Ashridge.
 F.O. 238: Embassy and Consular Archives. Holland and Netherlands,
 1870-1897 (Ashridge); na selectie via F.O. 760/1: Consular
 Correspondence Register, 1890-1906.
 Id., 1898-1914 "has not survived".
 F.O. 37. General correspondence. Holland and Netherlands,
 1897-1905 (Londen).
 F.O. 368. General correspondence. Commercial, 1906-1913 (Ashridge).
 F.O. 369. General correspondence. Consular, 1906-1913 (Ashridge).
 F.O. 371. General correspondence. Political, 1906-1913 (Londen).
 F.O. 372. General correspondence. Treaty Class. Treasury and Board of
 Trade. Netherlands, 1906-1914 (Londen).
 F.O. 93/46. Protocols of Treaties, Holland and Netherlands (Londen).
 Record Office Edinburgh:
 BT2 1494. The Fairfield Shipbuilding & Engineering Company, Limited.

LITERATUUR

- Adler, J.H. (red.), Capital movements and economic development (Londen
 1967).
 Aldcroft, D.H. (red.), The development of British industry and foreign
 competition 1875-1914. Studies in industrial enterprise (Londen 1968).
 Aldcroft, D.H., 'The entrepreneur and the British economy, 1870-1914',
 id. en H.W. Richardson, The British economy 1870-1939 (Londen 1969),
 141-167.
 Aldcroft, D.H., 'Introduction: British industry and foreign competition,
 1875-1914', id. (red.), The development of British industry and foreign
 competition 1875-1914 (Londen 1968), 11-36.
 Aldcroft, D.H., 'McCloskey on Victorian growth: A comment', EHR, 2nd ser.,
 27(1974), 271-274.
 Aldcroft, D.H., 'The mercantile marine', id. (red.), The development of
 British industry and foreign competition (Londen 1968), 326-363.
 Aldcroft, D.H., 'The problem of productivity in British industry, 1870-1914',
 id. en Richardson, H.W., The British economy 1870-1939 (Londen 1969),
 126-140.
 Aldcroft, D.H. en Richardson, H.W., The British economy 1870-1939 (Londen
 1969).

- Algemene Geschiedenis der Nederlanden,
 dl. IX, Omwenteling, vereniging en scheiding 1795-1840 (Zeist 1956),
 dl. X, Liberaal getij 1840-1885 (Utrecht 1955),
 dl. XI, Van liberaal naar sociaal getij 1885-1914 (Zeist 1956).
- Algemene Geschiedenis der Nederlanden, dl. 12, Nieuwste tijd,
 Nederland en België 1840-1914, eerste helft (Haarlem 1977).
- Ames, E. en Rosenberg, N., 'Changing technological leadership and industrial growth', *Economic Journal*, 73(1963), 13-31.
- Ammerlaan, B.J.M., *Practische problemen uit de handelsstatistiek* (Amsterdam 1930).
- Arbeid op de tweesprong ('s-Gravenhage 1965).
- Asher, E., 'Relative productivity and factor-intensity in the manufacturing sectors of the U.S. and the U.K. during the nineteenth century', *De Economist*, 119(1971), 440-475.
- Ashley, P., *Modern tariff history. Germany-United States-France* (Londen 1920³).
- Ashton, T.S., 'The relation of economic history to economic theory', (Inaugurale rede, Londen 1946), *Economica*, New Series, 13(1946), 81-96.
- Ashworth, W., *An economic history of England 1870-1939* (Londen 1960).
- Ashworth, W., 'Industrialisation and the economic integration of nineteenth-century Europe', *European Studies Review*, 4(1974), 291-315.
- Aston, T. (red.), *Crisis in Europe 1560-1660. Essays from Past and Present 1952-1962* (Londen 1965).
- Bagwell, Ph.S. en Mingay, G.E., *Britain and America 1850-1939, a study of economic change* (Londen 1970).
- Bairoch, P., 'Commerce international et genèse de la révolution industrielle anglaise', *Annales ESC*, 28(1973), 541-571.
- Bairoch, P., 'Europe's gross national product: 1800-1975', *JEEH*, 5(1976), 273-340.
- Barth, E., *Entwicklungslinien der deutschen Maschinenbauindustrie von 1870 bis 1914* (Berlijn 1973).
- Baudet, H., 'De dadels van Hassan en de start der Nederlandse industrialiteit', *Bedrijf en samenleving* (Alphen a/d Rijn 1967), 1-15.
- Beales, H.L., 'The "great depression" in industry and trade', Carus-Wilson, E.M. (red.), *Essays in economic history* (Londen 1954), 406-415.
- Bedrijf en samenleving. Economisch-historische studies aangeboden aan prof.dr. I.J. Brugmans (Alphen a/d Rijn 1967).
- Berghuis, W.H., *Ontstaan en ontwikkeling van de Nederlandse beleggingsfondsen tot 1914* (Assen 1967).
- Bertels, K., *Geschiedenis tussen structuur en evenement. Een methodologisch en wijsgerig onderzoek* (Amsterdam 1973).
- Bijlsma, R., *Rotterdams welvaren 1550-1650* ('s-Gravenhage 1918).
- Bläsing, J.F.E., *Das goldene Delta und sein eisernes Hinterland 1815-1851* (Leiden 1973).
- Bläsing, J.F.E., 'Interne en externe oorzaken van de liberalisering der Nederlandse handelspolitiek in het midden van de 19de eeuw', *Maandschrift Economie*, 40(1975/76), 322-337.
- Blaich, F., *Kartell- und Monopolpolitik im kaiserlichen Deutschland. Das Problem der Marktmacht im deutschen Reichstag zwischen 1879 und 1914* (Düsseldorf 1973).
- Boekel, P.N., *De zuivelexport van Nederland tot 1813* (Utrecht 1929).
- Boer, M.G. de, *Geschiedenis van de Amsterdamsche stoomvaart*, 2 dln. (Amsterdam 1921-1922).
- Boer, M.G. de, *Honderd jaar machine-industrie op Oostenburg-Amsterdam* (z. pl. 1927).
- Boer, M.G. de, *100 Jaar Nederlandsche scheepvaart* (Den Helder/Amsterdam 1939).

- Boer, M.G. de, Leven en bedrijf van Gerhard Moritz Roentgen. Grondvester van de Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij thans Maatschappij voor scheeps- en werktuigbouw "Fijenoord" 1823-1923 (z.pl. 1923).
- Boer, M.G. de en Westermann, J.C., Een halve eeuw Paketvaart 1891-1941 (Amsterdam 1941).
- Boldingh, J., 'Wetenschappelijk onderzoek', Stuijvenberg, J.H. van (red.), Honderd jaar margarine 1869-1969 ('s-Gravenhage 1969), 120-182.
- Bonebakker, J.W., De scheepsbouwnijverheid in Nederland (Haarlem 1936).
- Boogman, J.C., Nederland en de Duitse Bond, 1815-1851 (Groningen 1955).
- Boot, J.A.P.G., De Twentsche katoennijverheid 1830-1873 (Amsterdam 1935).
- Bos, R.W.J.M., 'Van periferie naar centrum; enige kanttekeningen bij de Nederlandse industriële ontwikkeling in de negentiende eeuw', Maandschrift Economie, 40(1975/76), 181-205.
- Bosch, K.D., De Nederlandse beleggingen in de Verenigde Staten (Amsterdam 1948).
- Bouman, P.J., Anton Philips. De mens. De ondernemer (Amsterdam 1956).
- Bouman, P.J., Behouden vaart 1905-1955. Een halve eeuw scheepvaart (Rotterdam z.j.).
- Bouman, P.J., Gedenkboek Wilton-Fijenoord 1854-1954 (Schiedam 1954).
- Bouman, P.J., Rotterdam en het Duitse achterland (Amsterdam 1931).
- Bouman, P.J., 'De tuinbouw', Sneller, Z.W. (red.), Geschiedenis van de(n) Nederlands(ch)e(n) landbouw (Groningen 1943 en 1951²), resp. 385-403 en 422-440.
- Bourne, K., The foreign policy of Victorian England 1830-1902 (Oxford 1970).
- Boxer, C.R., The Anglo-Dutch wars of the seventeenth century 1652-1674 (Londen 1974).
- Brandes de Roos, R., Die Industrie, der Kapitalmarkt und die industriellen Effekten in Holland (Den Haag 1928).
- Brink, E.A.B.J. ten, 'Koninklijke Nederlandsche Postvaart', Klein, P.W. en Bruijn, J.R. (red.), Honderd jaar Engelandvaart (Bussum 1975), 199-242.
- British Parliamentary Papers. Commercial Reports. Netherlands, 1870-1879; 1901-1903.
- Brittain, J.E., 'The international diffusion of electrical power technology, 1870-1920', JEI, 34(1974), 108-121.
- Bromley, J.S. en Kossmann, E.H. (red.), Britain and the Netherlands (Londen 1960).
- Bromley, J.S. en Kossmann, E.H. (red.), Britain and the Netherlands, vol. II (Groningen 1964).
- Bromley, J.S. en Kossmann, E.H. (red.), Britain and the Netherlands in Europe and Asia (Londen 1968).
- Bromley, J.S. en Kossmann, E.H. (red.), Britain and the Netherlands, vol. IV, Metropolis, dominion and province (Den Haag 1971).
- Bromley, J.S. en Kossmann, E.H. (red.), Britain and the Netherlands, vol. V, Some political mythologies (Den Haag 1975).
- Brown, A.J., 'Britain in the world economy 1870-1914', Yorkshire Bulletin of Economic and Social Research, 17(1965), 46-60.
- Brugmans, I.J., Begin van twee banken (z.pl. z.j. (1963)).
- Brugmans, I.J., 'De beroepstelling van 1920 en haar voorgangsters', id., Welvaart en historie ('s-Gravenhage 1950), 140-158.
- Brugmans, I.J., 'De economische conjunctuur in Nederland in de 19e eeuw', id., Welvaart en historie ('s-Gravenhage 1950), 76-117.
- Brugmans, I.J., 'Honderd jaar Nederlandse nijverheid, 1830-1930', id., Welvaart en historie ('s-Gravenhage 1950), 118-139.
- Brugmans, I.J., 'Koning Willem I als neo-mercantilist', id., Welvaart en historie ('s-Gravenhage 1950), 38-50.
- Brugmans, I.J., 'Nederlands overgang van onderontwikkeld gebied tot indus-

- trieland', *De Economist*, 117(1969), 73-85.
- Brugmans, I.J., *Paardenkracht en mensenmacht. Sociaal-economische geschiedenis van Nederland 1795-1940* ('s-Gravenhage 1969²).
- Brugmans, I.J., 'Het raadsel van de lange golven', *ESHJ*, 37(1974), 269-284.
- Brugmans, I.J., *Tachtig jaren varen met de Nederland 1870-1950* (Den Helder 1950).
- Brugmans, I.J., *Welvaart en historie* ('s-Gravenhage 1950).
- Bruijn, J.R., 'Postvervoer en reizigersverkeer tussen de Lage Landen en Engeland (ca. 1650 - ca. 1870)', Klein, P.W. en Bruijn, J.R. (red.), *Honderd jaar Engelandvaart* (Bussum 1975), 19-52.
- Buist, M.G., *At spes non fracta. Hope & Co. 1770-1815; merchant bankers and diplomats at work* (Den Haag 1974).
- Burn, D., *The economic history of steelmaking 1867-1939. A study in competition* (Cambridge 1961).
- Burnett, J., *Plenty and want. A social history of diet in England from 1815 tot the present day* (Harmondsworth 1968).
- Burnham, T.H. en Hoskins, G.O., *Iron and steel in Britain, 1870-1930* (Londen 1943).
- Burnstall, A.F., *A history of mechanical engineering* (Londen 1963).
- Cairncross, A.K., *Home and foreign investment, 1870-1913* (Cambridge 1953).
- Cambridge, The, *Economic History of Europe*, vol. VI, *The industrial revolutions and after*, 2 bnd. (Cambridge 1966).
- Cardwell, D.S.L., *Technology, science and history: a short history of western material technology and their relationship with science and other forms of knowledge* (Londen 1972).
- Carter, A.C., *The Dutch Republic in Europe in the seven years war* (Londen 1971).
- Carter, A.C., *Getting, spending and investing in early modern times. Essays on Dutch, English and Huguenot economic history* (Assen 1975).
- Carus-Wilson, E.M. (red.), *Essays in economic history*, vol. I (Londen 1954).
- Carvel, J.L., *Stephen of Linthouse. A record of two hundred years of ship-building 1750-1950* (Glasgow z.j.).
- Centraal Bureau voor de Statistiek, *Zeventig jaren statistiek in tijdreeksen 1899-1969* ('s-Gravenhage 1970).
- Chambers, J.D., *The workshop of the world. British economic history from 1820 to 1880* (Londen 1971²).
- Checkland, S.G., *The rise of industrial society in England 1815-1885* (Londen 1971).
- Church, W.A., *The great Victorian boom 1850-1873* (Londen 1975).
- Cipolla, C.M., 'The decline of Italy', Pullan, B. (red.), *Crisis and change in the Venetian economy in the sixteenth and seventeenth centuries* (Londen 1968), 127-145, en in, Cipolla, C.M. (red.), *The economic decline of empires* (Londen 1970), 196-214.
- Cipolla, C.M. (red.), *The economic decline of empires* (Londen 1970).
- Citters, S. van, *Verzameling van handels- en scheepvaartovereenkomsten tussen Nederland en vreemde mogendheden* (Den Haag 1891).
- Claessens, J.H.F., 'De gereorganiseerde handelsstatistiek', *Gedenkboek uitgegeven ter gelegenheid van het vijftienvintig-jarig bestaan der Centrale Commissie voor de Statistiek* ('s-Gravenhage 1917), 121-136.
- Clapham, J.H., *The economic development of France and Germany, 1815-1914* (Cambridge 1955).
- Clapham, J.H., *An economic history of modern Britain*, 3 dln. (Cambridge 1950-1952).
- Coleman, D.C., 'Gentlemen and players', *EHR*, 2nd ser., 26(1973), 92-125.
- Coleman, D.C., 'An innovation and its diffusion: The "new draperies"', *EHR*,

- 2nd ser., 22(1969), 417-429
- Coppock, D.J., 'British industrial growth during the 'great depression' (1873-1896): a pessimist's view', *EHR*, 2nd ser., 17(1964/65), 389-396.
- Coppock, D.J., 'The climacteric of the 1890's: a critical note', *Manchester School*, 24(1956), 1-31.
- Cottrell, P.L., *British overseas investment in the nineteenth century* (Londen 1975).
- Croesen, V.R.IJ., *De geschiedenis van de ontwikkeling van de Nederlandsche zuivelbereiding in het laatst van de negentiende eeuw en het begin van de twintigste eeuw* ('s-Gravenhage 1931).
- Crouzet, F., 'Croissances comparées de l'Angleterre et de la France au XVIII^e siècle. Essai d'analyse comparée de deux croissances économiques', *Annales ESC*, 21(1966), 254-291.
- David, P.A., *Technical choice, innovation and economic growth. Essays on American and British experience in the nineteenth century* (Londen 1975).
- Davies, K.G., *The North Atlantic world in the seventeenth century* (Minneapolis 1974).
- Davis, L.A.; Hughes, J.R.T. en McDougall, D.M., *American economic history. The development of a national economy* (Homewood Ill. 1969³).
- Davis, L.E.; Easterlin, R.A.; e.a., *American economic growth. An economist's history of the United States* (New York 1972).
- Davis, R., 'English foreign trade, 1660-1700', Minchinton, W.E. (red.), *The growth of English overseas trade in the seventeenth and eighteenth centuries* (Londen 1969), 78-98.
- Davis, R., 'English foreign trade, 1700-1774', Minchinton, W.E. (red.), *The growth of English overseas trade in the seventeenth and eighteenth centuries* (Londen 1969), 99-120.
- Davis, R., 'The rise of protection in England, 1689-1786', *EHR*, 2nd ser., 19(1966), 306-317.
- Deane, Ph., *The first industrial revolution* (Cambridge 1969³).
- Deane, Ph. en Cole, W.A., *British economic growth 1688-1959. Trends and structure* (Cambridge 1962).
- Derry, T.K. en Williams, T.I., *A short history of technology from the earliest times to A.D. 1900* (Oxford 1960).
- Diederiks, H.A.; Wes, M.A.; e.a., *Veranderingen in de geschiedwetenschap* (OSGN, Wetensch. Publ. no. 1, november 1973).
- Dillen, J.G. van, 'Amsterdam's rôle in the seventeenth-century Dutch politics and its economic background', Bromley, J.S. en Kossmann, E.H. (red.), *Britain and the Netherlands*, vol. II (Groningen 1964), 133-147.
- Dillen, J.G. van, 'Honderd jaar economische ontwikkeling van het Noorden', *AGN*, dl. VII, *Op gescheiden wegen 1648-1748* (Utrecht 1954), 277-320.
- Dillen, J.G. van, *Mensen en achtergronden* (Groningen 1964).
- Dillen, J.G. van, 'Omstandigheden en psychische factoren in de economische geschiedenis van Nederland', id., *Mensen en achtergronden* (Groningen 1964), 53-79.
- Dillen, J.G. van, 'Overeenkomst en verschil in de economische lotswisselingen van Engeland en Nederland', id., *Mensen en achtergronden* (Groningen 1964), 80-115.
- Dillen, J.G. van, *Van rijkdom en regenten* ('s-Gravenhage 1970).
- Dillen, J.G. van, 'Rivalités économiques. Expansion économique et financière', *L'Europe du XIX^e et du XX^e siècle. Problèmes et interprétations historiques* (Milan 1962), II, 773-869.
- Directie van den Landbouw, *De Nederlandsche landbouw in het tijdvak 1813-1913* ('s-Gravenhage 1913).
- Dirkzwager, J.M., Dr. B.J. Tideman 1834-1883, *grondlegger van de moderne scheepsbouw in Nederland* (Leiden 1970).

- Dirkzwager, J.M., 'Dr. B.J. Tideman en de oprichting van de Koninklijke Maatschappij "De Schelde"', EHJ, 32(1967/68), 1-88.
- Dirkzwager, J.M., 'Op weg naar de Stoomvaart Maatschappij Zeeland', Klein, P.W. en Bruijn, J.R. (red.), Honderd jaar Engelandvaart (Bussum 1975), 53-74.
- Don, Y., 'Comparability of international trade statistics: Great Britain and Austria-Hungary before world war I', EHR, 2nd ser., 21(1968), 78-92.
- Doorman, G., Het Nederlandsch octrooiwezen en de techniek der 19e eeuw ('s-Gravenhage 1947).
- Drift en koers. Een halve eeuw sociale verandering in Nederland (Assen 1962).
- Dunning, J.H., 'The growth of U.S. investment in U.K. manufacturing industry, 1856-1940', Manchester School, 24(1956), 247-257.
- Dunning, J.H., Studies in international investment (Londen 1970).
- Dyos, H.J. en Aldcroft, D.H., British transport. An economic survey from the seventeenth century to the twentieth (Harmondsworth 1974²).
- Economisch-historische herdrukken. Zeventien studiën van Nederlanders ('s-Gravenhage 1964).
- Economisch-historische opstellen geschreven voor prof.dr. Z.W. Sneller (Amsterdam 1947).
- Edelstein, M., 'The determinants of U.K. investment abroad, 1870-1913: The U.S. case', JEH, 34(1974), 980-1007.
- Edelstein, M., 'Rigidity and bias in the British capital market, 1870-1913', McCloskey, D.N. (red.), Essays on a mature economy: Britain after 1840 (Londen 1971), 83-111.
- Edmundson, G., Anglo-Dutch rivalry during the first half of the seventeenth century (Oxford 1911).
- Eerenbeemt, H.F.J.M. van den, Bedrijfskapitaal en ondernemerschap in Nederland 1800-1850 (Leiden 1965).
- Eerenbeemt, H.F.J.M. en Schurink, H.J.A.M. (red.), De opkomst van Tilburg als industriestad (Nijmegen 1959).
- Eltis, W.A., 'Investment, technical progress, and economic growth', Oxford Economic papers, new series, 15(1963), 32-52.
- Ernle, Lord, 'The great depression and recovery, 1874-1914', Perry, P.J. (red.), British agriculture 1875-1914 (Londen 1973), 1-17.
- L'Europe du XIXe et du XXe siècle. Problèmes et interprétations historiques, 2 dln. (Milaan 1962).
- Everwijn, J.C.A., Beschrijving van handel en nijverheid in Nederland ('s-Gravenhage 1912).
- Faber, J.A.; Roessingh, H.K.; e.a., 'Population changes and economic developments in the Netherlands: a historical survey', AAG Bijdragen, 12(1965), 47-113.
- Feinstein, C.H., National income, expenditure and output of the United Kingdom 1855-1965 (Cambridge 1972).
- Feis, H., Europe the world's banker (New Haven 1930).
- Fieldhouse, D.K., Economics and empire 1830-1914 (Londen 1973).
- Fisher, F.J., 'London's export trade in the early seventeenth century', Minchinton, W.E. (red.), The growth of English overseas trade in the seventeenth and eighteenth centuries (Londen 1969), 64-77.
- Fletcher, T.W., 'The great depression of English agriculture, 1873-1896', Perry, P.J. (red.), British agriculture 1875-1914 (Londen 1973), 30-55.
- Fletcher, T.W., 'Lancashire livestock farming during the great depression', Perry, P.J. (red.), British agriculture 1875-1914 (Londen 1973), 77-108.
- Fogel, R.W., Railroads and American economic growth. Essays in econometric history (Baltimore 1964).
- Fogel, R.W. en Engerman, S.L. (red.), The reinterpretation of American

- economic history (New York 1971).
- Ford, A.G., 'Notes on the role of exports in British economic fluctuations, 1870-1914', *EHR*, 2nd ser., 16(1963), 328-337.
- Frank, A.G., 'Industrial capital stocks and energy consumption', *Economic Journal*, 69(1959), 170-174.
- Fremdling, R., *Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879. Ein Beitrag zur Entwicklungstheorie und zur Theorie der Infrastruktur* (Dortmund 1975).
- Frietema, H.J., *Productie en prijsvorming op de Engelsche markt van Nederlandsche, Deensche en koloniale boter* (Haarlem 1937).
- Friis, A., Alderman Cockayne's project and the cloth trade. The commercial policy of England in its main aspects 1603-1625 (Kopenhagen 1927).
- Fussell, G.E., *The English dairy farmer 1500-1900* (Londen 1966).
- Gedenboek Kamer van Koophandel en Fabrieken Rotterdam 1803-1928 (Rotterdam 1928).
- Gedenboek ter gelegenheid van het vijftienvintig-jarig bestaan der Centrale Commissie voor de Statistiek ('s-Gravenhage 1917).
- Geluk, J.A., *Zuivelcoöperaties in Nederland. Ontstaan en ontwikkeling tot omstreeks 1930* (z.pl. z.j.).
- Gerschenkron, A., *Economic backwardness in historical perspective* (Cambridge Mass. 1962).
- Geschiedenis van de statistiek in het Koninkrijk der Nederlanden ('s-Gravenhage 1902).
- Gray, R. en Peterson, J.M., *Economic development of the United States* (Homewood Ill. 1974²).
- Habakkuk, H.J., *American and British technology in the nineteenth century. The search for labour-saving inventions* (Cambridge 1962).
- Habakkuk, H.J., 'The economic effects of labour scarcity', Saul, S.B. (red.), *Technological change: The United States and Britain in the nineteenth century* (Londen 1970), 23-76.
- Habakkuk, H.J., 'Fluctuations and growth in the 19th century', Kooy, M. (red.), *Studies in economics and economic history* (Londen 1972), 259-279.
- Hall, A.R. (red.), *The export of capital from Britain 1870-1914* (Londen 1968).
- Hall, A.R., *The London capital market and Australia 1870-1914* (Canberra 1963).
- Hardach, K.W., *Die Bedeutung wirtschaftlicher Faktoren bei der Wiedereinführung der Eisen- und Getreidezölle in Deutschland 1879* (Berlijn 1967).
- Hardenberg, H., 'English history in Dutch archives', *Journal of the Society of Archivists*, 4(1970), 10-22.
- Harley, C.K., 'The shift from sailing ships to steamships, 1850-1890: a study in technological change and its diffusion', McCloskey, D.N. (red.), *Essays on a mature economy: Britain after 1840* (Londen 1971), 215-234.
- Harte, N.B. (red.), *The study of economic history. Collected inaugural lectures 1893-1970* (Londen 1971).
- Hawke, G.R., 'The United States tariff and industrial protection in the late nineteenth century', *EHR*, 2nd ser., 18(1975), 84-99.
- Henderson, W.O., *The rise of German industrial power 1834-1914* (Londen 1975).
- Henning, F.-W., *Die Industrialisierung in Deutschland 1800 bis 1914* (Paderborn 1973).
- Heringa, A., *Free trade and protectionism in Holland* (Haarlem 1914).
- Herwaarden, J. van (red.), *Lof der historie. Opstellen over geschiedenis en maatschappij* (Rotterdam 1973).
- Higgins, B., 'Interactions of cycles and trends', *Economic Journal*, 65(1955), 594-614.
- Hirschfeld, H.M., *Het ontstaan van het moderne bankwezen in Nederland* (Rot-

- terdam 1922).
- Hobsbawm, E.J., 'The crisis of the seventeenth century', Aston, T. (red.), Crisis in Europe 1560-1660. Essays from Past and Present 1952-1962 (Londen 1965), 5-58.
- Hobsbawm, E.J., Industry and empire (Harmondsworth 1969).
- Hoffman, R.J.S., Great Britain and the German trade rivalry, 1875-1914 (Philadelphia 1933).
- Hoffmann, W.G., 'De ontwikkeling van de margarineïndustrie', Stuijvenberg, J.H. van (red.), Honderd jaar margarine 1869-1969 ('s-Gravenhage 1969), 1-28.
- Hoffmann, W., Wachstum und Wachstumsformen der englischen Industriegesellschaft von 1700 bis zur Gegenwart (Jena 1940).
- Hofstee, E.W., 'De groei van de Nederlandse bevolking', Drift en koers. Een halve eeuw sociale verandering in Nederland (Assen 1962), 13-84.
- Holmes, C.J., 'Laissez-faire in theory and practice: Britain, 1800-1875', JEEH, 5(1976), 671-688.
- Holtfrerich, C.-L., Quantitative Wirtschaftsgeschichte des Ruhrkohlenbergbaus im 19. Jahrhundert. Eine Führungssektoranalyse (Dortmund 1973).
- Hooker, R.H., 'The meat supply of the United Kingdom', Journal of the Royal Statistical Society, 72(1909), 304-376.
- Hoyink van Papendrecht, A., Gedenkboek A. van Hoboken en Co., 1774-1924 (Amsterdam 1924).
- Huizinga, D.S., 'De invloed van het onderwijs en van de wetenschap op den landbouw', Sneller, Z.W. (red.), Geschiedenis van den Nederlandschen landbouw 1795-1940 (Groningen 1943), 235-251.
- Hunt, K.E., 'Grondstoffen', Stuijvenberg, J.H. van (red.), Honderd jaar margarine 1869-1969 ('s-Gravenhage 1969), 29-75.
- Imlah, A.H., Economic elements in the Pax Britannica. Studies in British foreign trade in the nineteenth century (Cambridge Mass. 1958).
- Jacobs, Ch.C.M., 'De verkeerssituatie in de 19e eeuw', Eerenbeemt, H.F.J.M. en Schurink, H.J.A.M. (red.), De opkomst van Tilburg als industriestad (Nijmegen 1959), 70-82.
- Jevons, H.S., The British coal trade (Londen 1915).
- Johnstone, G.N., 'The growth of the sugar trade and refining industry', Oddy, D. en Miller, D. (red.), The making of the modern British diet (Londen 1976), 58-64.
- Jonckers Nieboer, J.H., Geschiedenis der Nederlandsche spoorwegen (Haarlem 1938²).
- Jong, A.M. de, Geschiedenis van de Nederlandsche Bank, 4 dln., 5 bdn. (Haarlem 1967).
- Jonge, J.A. de, 'Delft in de negentiende eeuw van "stille nette" plaats tot centrum van industrie', ESHJ, 37(1974), 145-247.
- Jonge, J.A. de, De industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914 (Amsterdam 1968).
- Jonge, J.A. de, 'The role of the outer provinces in the process of Dutch economic growth in the nineteenth century', Bromley, J.S. en Kossman, E.H. (red.), Britain and the Netherlands, vol. IV, Metropolis, dominion and province (Den Haag 1971), 208-225.
- Kaldor, N., 'Capitalism and industrial development; some lessons from Britain's experience' (Voordracht Erasmus Universiteit, Rotterdam 1973).
- Kaldor, N., 'The relation of economic growth and cyclical fluctuations', Economic Journal, 64(1954), 53-71.
- Kamp, R. van, De kolenvoorziening van Nederland gedurende de eerste wereldoorlog (Amsterdam 1968).
- Kellenbenz, H., The rise of the European economy. An economic history of continental Europe from the fifteenth to the eighteenth century (Londen

- 1976).
- Kennedy, Ch.J. (red.), Papers of the sixteenth business history conference (Lincoln Nebr. 1969).
- Kenwood, A.G. en Lougheed, A.L., The growth of the international economy, 1820-1960 (Londen 1971).
- Kindleberger, C.P., 'Commercial expansion and the industrial revolution', JEEH, 4(1975), 613-654.
- Kindleberger, C.P., Economic growth in France and Britain, 1851-1950 (Cambridge Mass. 1964).
- Kindleberger, C.P., 'Foreign trade and economic growth: lessons from Britain and France, 1850 to 1913', EHR, 2nd ser., 14(1961/62), 289-305.
- Kindleberger, C.P., 'The rise of free trade in western Europe, 1820-1875', JEH, 35(1975), 20-55.
- Kirchhain, G., Das Wachstum der deutschen Baumwollindustrie im 19. Jahrhundert. Eine historisch Modellstudie zur empirischen Wachstumforschung (Münster 1973).
- Kirkaldy, A.W., British shipping. Its history, organisation and importance (Londen 1914).
- Klein, P.W., 'Het bankwezen en de modernisering van de Nederlandse volkshuishouding tijdens de tweede helft van de 19e eeuw', ESHJ, 36(1973), 131-145.
- Klein, P.W., Traditionele ondernemers en economische groei in Nederland 1850-1914 (Haarlem 1966).
- Klein, P.W. en Bruijn, J.R. (red.), Honderd jaar Engelandvaart. Stoomvaart Maatschappij Zeeland, Koninklijk Nederlandsche Postvaart N.V. 1875-1975 (Bussum 1975).
- Kloos, G., De handelspolitieke betrekkingen tusschen Nederland en de Vereenigde Staten van Amerika 1814-1914 (Amsterdam z.j.).
- Knapp, W.H.C., Botercontrôle in Nederland (Schiedam 1927).
- Koenen, F., Inleiding tot de landhuishoudkunde (Haarlem 1924).
- Kok, J.A. de, Nederland op de breuklijn Rome-Reformatie (Assen 1964).
- Kooy, M. (red.), Studies in economics and economic history (Londen 1972).
- Kooy, P., 'De eerste gebruikers van electriciteit in de gemeente Groningen (1895-1912)', ESHJ, 35(1972), 274-302.
- Kossmann, E.H., 'The crisis of the Dutch state 1780-1813: nationalism, federalism, unitarism', Bromley, J.S. en Kossmann, E.H. (red.), Britain and the Netherlands, vol. IV, Metropolis, dominion and province (Den Haag 1971), 156-175.
- Kramer, E.L., De graanwet van 1835 (Amsterdam 1940).
- Krelage, E.H., Drie eeuwen bloembollenexport. De geschiedenis van den bloembollenhandel en der Hollandsche bloembollen tot 1938 ('s-Gravenhage 1946).
- Kuiler, H.C., Verkeer en vervoer in Nederland. Schets ener ontwikkeling sinds 1815 (Utrecht 1949).
- Lambi, I.N., Free trade and protection in Germany 1868-1879 (Wiesbaden 1963).
- Landes, D.S. (red.), The rise of capitalism (New York 1966).
- Landes, D.S., 'Technological change and development in western Europe, 1750-1914', Cambridge, The, Economic History of Europe, dl. VI, The industrial revolutions and after, bnd. 1 (Cambridge 1965), 274-601.
- Landes, D.S., The unbound Prometheus. Technological change and industrial development in western Europe from 1750 to the present (Cambridge 1970).
- Levere, T.H., 'Relations and rivalry: interactions between Britain and the Netherlands in eighteenth-century science and technology', History and Science, 9(1970), 42-53.
- Levine, A.J., Industrial retardation in Britain, 1880-1914 (Londen 1967).
- Levy, H., Monopole, Kartelle und Trusts in ihre Beziehungen zur Organisation

- der kapitalistischen Industrie (Jena 1909).
- Lindert, P.H. en Trace, K., 'Yardsticks for Victorian entrepreneurs', McCloskey, D.N. (red.), *Essays on a mature economy: Britain after 1840* (Londen 1971), 239-283.
- Lintum, C. Te, *De Merchant Adventurers in de Nederlanden. Een bijdrage tot de geschiedenis van den Engelschen handel met Nederland* ('s-Gravenhage 1905).
- Maddison, A., *Economic growth in the West. Comparative experience in Europe and North America* (New York 1964).
- Mansvelt, W.M.F., *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij*, 2 dln. (Haarlem 1924-1926).
- Maschke, E., *Grundzüge der deutschen Kartellgeschichte bis 1914* (Dortmund 1964).
- Mathias, P., *The first industrial nation* (Londen 1969).
- Mathias, P., *Living with the neighbours: the role of economic history* (Inaugurale rede, Oxford 1970), als artikel herdrukt in, Harte, N.B. (red.), *The study of economic history. Collected inaugural lectures 1893-1970* (Londen 1971), 367-383.
- Mathias, P. (red.), *Science and society, 1600-1900* (Cambridge 1970).
- McCloskey, D.N., 'Did Victorian Britain fail?', *EHR*, 2nd ser., 18(1970), 446-459.
- McCloskey, D.N., *Economic maturity and entrepreneurial decline. British iron and steel, 1870-1913* (Cambridge Mass. 1973).
- McCloskey, D.N. (red.), *Essays on a mature economy: Britain after 1840* (Londen 1971).
- McCloskey, D.N., 'International differences in productivity? Coal and steel in America and Britain before world war I', id. (red.), *Essays on a mature economy: Britain after 1840* (Londen 1971), 285-309.
- McCloskey, D.N., 'Victorian growth: A rejoinder', *EHR*, 2nd ser., 27(1974), 275-277.
- McCloskey, D.N. en Sandberg, L.G., 'From damnation to redemption: Judgements on the late Victorian entrepreneur', *EEH*, 9(1971/72), 89-108.
- McCord, N., *The Anti-Corn Law League 1838-1846* (Londen 1968²).
- Medick, H., 'Anfänge und Voraussetzungen des Organisierten Kapitalismus in Grossbritannien 1873-1914', Winkler, H.A. (red.), *Organisierter Kapitalismus. Voraussetzungen und Anfänge* (Göttingen 1974), 58-83.
- Messing, F.A.M., *Werken en leven in Haarlem (1850-1914)* (Amsterdam 1972).
- Meyer, J.R., 'An input-output approach to evaluating British industrial production in the late nineteenth century', *Explorations in Entrepreneurial History*, 8(1955), 12-34.
- Minchinton, W.E., *The British tinplate industry. A history* (Oxford 1957).
- Minchinton, W.E. (red.), *The growth of English overseas trade in the seventeenth and eighteenth centuries* (Londen 1969).
- Minderhoud, G., *Landbouw-coöperatie in Nederland* (Groningen 1940).
- Minderhoud, G., 'De landbouwindustrie', Sneller, Z.W. (red.), *Geschiedenis van de(n) Nederlands(ch)e(n) landbouw* (Groningen 1943 en 1951²), resp. 404-425 en 452-471.
- Minderhoud, G., *Ontwikkeling en beteekenis der landbouwindustrie in Groningen* (Groningen 1925).
- Mitchell, B.R., *European historical statistics 1750-1970* (Londen 1975).
- Mitchell, B.R. en Deane, Ph., *Abstract of British historical statistics* (Cambridge 1971).
- Mitchell, B.R. en Jones, H.G., *Second abstract of British historical statistics* (Cambridge 1971).
- Mokyr, J., 'Capital, labour and the delay of the industrial revolution in the Netherlands', *ESHJ*, 38(1975), 280-299.

- Mokyr, J., 'The industrial revolution in the Low Countries in the first half of the nineteenth century: a comparative case study', *JEH*, 34(1974), 365-391.
- Mokyr, J., *The industrialization of the Low Countries 1795-1850* (New Haven 1975).
- Morgan, E.V. en Thomas, W.A., *The stock exchange. Its history and functions* (Londen 1962).
- Musson, A.E., 'British industrial growth 1873-1896: a balanced view', *EHR*, 2nd ser., 17(1964/65), 397-403.
- Musson, A.E., 'British industrial growth during the 'great depression' (1873-1896): some comments', *EHR*, 2nd ser., 15(1962/63), 529-533.
- Musson, A.E., 'The great depression in Britain, 1873-1896: a reappraisal', *JEH*, 19(1959), 199-228.
- Musson, A.E., en Robinson, E., *Science and technology in the industrial revolution* (Manchester 1969).
- Nabseth, L. en Ray, G.F., *The diffusion of new industrial processes. An international study* (Londen 1974).
- Nef, J.U., *The rise of the British coal industry*, 2 dln. (Londen 1932).
- New, The, *Cambridge Modern History*,
vol. X, *The zenith of European power 1830-70* (Cambridge 1960),
vol. XI, *Material progress and world-wide problems 1870-1898* (Cambridge 1962),
vol. XII, *The era of violence 1898-1945* (Cambridge 1960).
- Nusteling, H.P.H., *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914. Een studie van het goederenverkeer en de verkeerspolitiek in de Rijndelta en het achterland, mede in verband met de opkomst van de spoorwegen en de concurrentie van vreemde zeehavens* (Amsterdam 1974).
- Oddy, D. en Miller, D. (red.), *The making of the modern British diet* (Londen 1976).
- Othick, J., 'The cocoa and chocolate industry in the nineteenth century',
Oddy, D. en Miller, D. (red.), *The making of the modern British diet* (Londen 1976), 77-90.
- Oud, P.J., *Honderd jaren. Een eeuw staatkundige vormgeving in Nederland, 1840-1940* (Assen 1967).
- Parker, W.N. en Jones, E.L. (red.), *European peasants and their markets. Essays in agrarian economic history* (Princeton 1975).
- Payne, P.L., *British entrepreneurship in the nineteenth century* (Londen 1974).
- Payne, P.L., 'The emergence of the large-scale company in Great Britain, 1870-1914', *EHR*, 20(1967), 519-542.
- Pen, J. en Bouman, P.J., 'Een eeuw van toenemende welvaart', *Drift en koers. Een halve eeuw sociale verandering in Nederland* (Assen 1962), 85-104.
- Perry, P.J. (red.), *British agriculture 1875-1914* (Londen 1973).
- Perry, P.J., *British farming in the great depression 1870-1914. A historical geography* (Newton Abbot 1974).
- Pesmazoglu, J.S., 'Some international aspects of British cyclical fluctuations, 1870-1913', *The Review of Economic Studies*, 16(1948/49), 117-143.
- Pesmazoglu, J.S., 'Some international aspects of German cyclical fluctuations, 1880-1913', *Weltwirtschaftliches Archiv*, 64(1950), 77-110.
- Phelps Brown, E.H. en Handfield-Jones, S.J., 'The climacteric of the 1890's: a study in the expanding economy', *Oxford Economic Papers*, new ser., 4(1952), 266-307.
- Pik, J., *Beetwortelsuikerindustrie* (Groningen 1914).
- Poel, J.M.G. van der, *Honderd jaar landbouwmechanisatie in Nederland* (Wageningen 1967).
- Pollard, S., 'Industrialization and the European economy', *EHR*, 2nd ser.,

26(1973), 636-648.

- Posthumus, N.W., Documenten betreffende de buitenlandse handelspolitiek van Nederland in de negentiende eeuw, dl. VI, Onderhandelingen met Engeland over het handels- en scheepvaartverdrag van 1837, over het additioneel verdrag van 1851 en over de wijzigingen in de Nederlandsche scheepvaartpolitiek in 1850. De handelspolitiek tot het jaar 1870 ('s-Gravenhage 1931).
- Posthumus, N.W., Nederlandsche prijsgeschiedenis. Dl. I. Goederenprijzen op de beurs van Amsterdam 1585-1914. Wisselkoersen te Amsterdam 1609-1914 (Leiden 1943).
- Prachowny, M.F.J., Small open economies. Their structure and policy environment (Lexington Mass. 1975).
- Prins, C.J., 'Een prijsmodel voor het laat-Victoriaanse Engeland; de eerste resultaten van een kwantitatieve, macro-economische historische, terreinverkenning', Maandschrift Economie, 39(1974/75), 155-178.
- Prinsen Geerligs, H.C., Geschiedenis van de wetgeving op de beetwortelsuiker in de verschillende productielanden in Europa en haar invloed op de suikerproductie en consumptie (Amsterdam 1911).
- Pullan, B. (red.), Crisis and change in the Venetian economy in the sixteenth and seventeenth centuries (Londen 1968).
- Raedts, C.E.P.M., De opkomst, de ontwikkeling en de neergang van de steenkolenmijnbouw in Limburg (Assen 1974).
- Ratté, J.B.J., De Nederlandse doorvoerpolitiek (tot 1850) (Rotterdam 1952).
- Reed, C.G., 'Transactions costs and differential growth in seventeenth century western Europe', JEH, 33(1973), 177-190.
- Reesse, J.J., De suikerhandel van Amsterdam van 1813 tot 1894 ('s-Gravenhage 1911).
- Renier, J., Great Britain and the establishment of the Kingdom of the Netherlands 1813-1815. A study of British foreign policy (Den Haag 1930).
- Renooij, D.C., De Nederlandsche emissiemarkt van 1904 tot 1939 (Amsterdam 1951).
- Research in economic and social history (Londen 1971).
- Richardson, H.W., 'Chemicals', Aldcroft, D.H. (red.), The development of British industry and foreign competition 1875-1914 (Londen 1968), 274-306.
- Richardson, H.W., 'Retardation in Britain's industrial growth, 1870-1913', Aldcroft, D.H. en Richardson, H.W., The British economy 1870-1939 (Londen 1969), 101-125.
- Ridder, J., Een conjunctuur-analyse van Nederland 1848-1860 (Amsterdam 1935).
- Riemens, H., De financiële ontwikkeling van Nederland (Amsterdam 1949).
- Rijks Geschiedkundige Publicatiën. Bescheiden betreffende de buitenlandse politiek van Nederland 1848-1919.
- Tweede periode 1871-1898, onder redactie van J. Woltring:
- Eerste deel, 1871-1874 ('s-Gravenhage 1962) (grote serie nr. 107),
- Tweede deel, 1874-1880 ('s-Gravenhage 1965) (grote serie nr. 118),
- Derde deel, 1881-1885 ('s-Gravenhage 1967) (grote serie nr. 122),
- Vierde deel, 1886-1890 ('s-Gravenhage 1968) (grote serie nr. 126),
- Vijfde deel, 1891-1894 ('s-Gravenhage 1970) (grote serie nr. 132),
- Zesde deel, 1895-1898 ('s-Gravenhage 1972) (grote serie nr. 138).
- Derde periode 1899-1919, onder redactie van C. Smit:
- Eerste deel, 1899-1903 ('s-Gravenhage 1957) (grote serie nr. 100),
- Tweede deel, 1903-1907 ('s-Gravenhage 1958) (grote serie nr. 102),
- Derde deel, 1907-1914 ('s-Gravenhage 1961) (grote serie nr. 106),
- Zesde deel, Buitenlandse bronnen 1899-1914 ('s-Gravenhage 1968) (grote serie nr. 128).
- Ritter, G.A. (red.), Entstehung und Wandel der modernen Gesellschaft. Fest-

- schrift für Hans Rosenberg zum 65. Geburtstag (Berlijn 1970).
- Robroeks, J.H.C.A., '150 Jaar waarneming van de buitenlandse handel', Maandschrift CBS, 62(1967), 459-465.
- Rooij, M. (red.), Ondernemend Nederland. Zestig jaar ontplooiing 1899-1959 (Leiden 1959).
- Roos, F. de en Wieringa, W.J., Een halve eeuw rente in Nederland (Schiedam 1953).
- Rosenberg, H., Grosse Depression und Bismarckzeit (Frankfurt a/M 1967).
- Rosenberg, N., 'Capital goods, technology, and economic growth', Oxford Economic Papers, new series, 15(1963), 217-227.
- Rosenberg, N. (red.), The economics of technological change (Harmondsworth 1971).
- Rosenberg, N., 'Factors affecting the diffusion of technology', EEH, 10(1972/73), 3-33.
- Rosenberg, N., 'Science, invention and economic growth', Economic Journal, 84(1974), 90-108.
- Rosovsky, H. (red.), Industrialization in two systems. Essays in honour of Alexander Gerschenkron (New York 1966).
- Rostow, W.W., British economy of the nineteenth century. Essays (Oxford 1948).
- Rostow, W.W., The stages of economic growth (Cambridge 1960).
- Royal Commission on the Depression of Trade and Industry, 1886. Minutes of evidence and reports.
- Rüschmeyer, D., 'Partielle Modernisierung', W. Zapf (red.), Theorien des sozialen Wandels (Keulen 1969), 382-396.
- Sandberg, L.S., 'American rings and English mules: the role of economic rationality', Saul, S.B. (red.), Technological change: the United States and Britain in the nineteenth century (Londen 1970), 120-140.
- Sangers, W.J., De ontwikkeling van de Nederlandse tuinbouw (tot het jaar 1930) (Zwolle 1952).
- Saul, S.B., 'The export economy 1870-1914', Saville, J. (red.), Studies in the British economy 1870-1914, speciaal nummer van de Yorkshire Bulletin of Economic and Social Research, 17(1965), 5-18.
- Saul, S.B., The myth of the great depression, 1873-1896 (Londen 1972³).
- Saul, S.B., Studies in British overseas trade 1870-1914 (Liverpool 1960).
- Saul, S.B. (red.), Technological change: the United States and Britain in the nineteenth century (Londen 1970).
- Saville, J., 'Some retarding factors in the British economy before 1914', Yorkshire Bulletin of Economic and Social Research, 13(1961), 51-60.
- Saville, J. (red.), Studies in the British economy 1870-1914, speciaal nummer van de Yorkshire Bulletin of Economic and Social Research, 17(1965).
- Sayers, R.S., A history of economic change in England, 1880-1939 (Londen 1967).
- Schiff, E., Industrialization without national patents. The Netherlands, 1869-1912. Switzerland, 1850-1907 (Princeton 1971).
- Schmookler, J., 'Economic sources of inventive activity', JEH, 22(1962), 1-20, herdrukt in, Rosenberg, N. (red.), The economics of technological change (Harmondsworth 1971), 117-136.
- Schmookler, J., Invention and economic growth (Cambridge Mass. 1966).
- Schöffner, I., 'Viel onze gouden eeuw in een tijdvak van crisis?', BMHG, 78(1964), 45-72.
- Sée, H., Histoire économique de la France. Les temps modernes (1789-1914) (Parijs 1951).
- Sigsworth, E.M., 'Some problems in British business history, 1870-1914', Kennedy, Ch.J. (red.), Papers of the sixteenth business history conference

- rence (Lincoln Nebr. 1969), 21-37.
- Sigsworth, E.M. en Blackman, J.M., 'The woollen and worsted industries', Aldcroft, D.H. (red.), *The development of British industry and foreign competition* (Londen 1968), 128-157.
- Simon, M., 'The pattern of new British portfolio foreign investment, 1865-1914', Adler, J.H. (red.), *Capital movements and economic development* (Londen 1967), 15-44.
- Slicher van Bath, B.H., 'The rise of intensive husbandry in the Low Countries', Bromley, J.S. en Kossmann, E.H. (red.), *Britain and the Netherlands*, vol. I (Londen 1960), 130-153.
- Slicher van Bath, B.H., 'Theorie en praktijk in de economische en sociale geschiedenis', AAG Bijdragen 14(1967), 105-228.
- Smeetsbundel (Deventer 1967).
- Smit, C., *De handelspolitieke betrekkingen tusschen Nederland en Frankrijk 1814-1914* ('s-Gravenhage 1923).
- Smit, C., *Nederland in de eerste wereldoorlog (1899-1919)*, 3 dln. (Groningen 1971-1973).
- Sneller, Z.W., 'Anderhalve eeuw in vogelvlucht', id. (red.), *Geschiedenis van de Nederlandse landbouw 1795-1940* (Groningen 1951²), 36-122.
- Sneller, Z.W. (red.), *Geschiedenis van de(n) Nederlands(ch)e(n) landbouw 1795-1940* (Groningen 1943 en 1951²).
- Sneller, Z.W., *Geschiedenis van den steenkolenhandel van Rotterdam* (Groningen 1946).
- Sneller, Z.W., 'Landbouwtoestanden in Nederland in het laatst der achttiende eeuw', id. (red.), *Geschiedenis van de Nederlandse landbouw 1795-1940* (Groningen 1951²), 7-35.
- Sneller, Z.W., 'De opkomst van de plattelandsnijverheid in Nederland in de 17e en 18e eeuw', *Economisch-historische herdrukken. Zeventien studiën van Nederlanders* ('s-Gravenhage 1964), 117-127.
- Solo, R., 'The capacity to assimilate an advanced technology', *American Economic Review, Papers and Proceedings*, Mei 1966, 91-97, herdrukt in, Rosenberg, N. (red.), *Economics of technological change* (Harmondsworth 1971), 480-488.
- Stevens, Th.A., 'Begrotingsnormering 1814-1939', ESHJ, 39(1976), 101-147.
- Stevens, Th.A., 'Welke factoren bepalen de veranderingen in het niveau en de structuur van de belastingen in de 19e en 20e eeuw?', *Smeetsbundel* (Deventer 1967), 327-358.
- Stuijvenberg, J.H. van, *Het Centraal Bureau. Een coöperatief krachtveld in de Nederlandse landbouw 1899-1949* (Rotterdam 1949).
- Stuijvenberg, J.H. van, 'Economische groei in Nederland in de negentiende eeuw: een terreinverkenning', *Bedrijf en samenleving* (Alphen a/d Rijn 1967), 195-225.
- Stuijvenberg, J.H. van, *Enkele economische aspecten van de kersenteelt in Nederland* (Haarlem 1947).
- Stuijvenberg, J.H. van (red.), *Honderd jaar margarine 1869-1969* ('s-Gravenhage 1969).
- Stuijvenberg, J.H. van, 'De landbouw op de stroom van de tijd', Rooij, M. (red.), *Ondernemend Nederland* (Leiden 1959), 267-301.
- Sturmey, S.G., *British shipping and world competition* (Londen 1962).
- Supple, B.E., *Commercial crisis and change in England 1600-1642. A study in the instability of a mercantile economy* (Cambridge 1959).
- Taylor, A.J., 'The coal industry', Aldcroft, D.H. (red.), *The development of British industry and foreign competition 1875-1914* (Londen 1968), 37-70.
- Taylor, A.J., 'Labour productivity and technological innovation in the British coal industry, 1850-1914', EHR, 2nd ser., 14(1961/62), 48-70.

- Taylor, A.J., *Laissez-faire and state intervention in nineteenth-century Britain* (Londen 1972).
- Taylor, D., 'The English dairy industry, 1860-1930: the need for a reassessment', *Agricultural History Review*, 22(1974), 153-159.
- Taylor, D., 'The English dairy industry, 1860-1930', *EHR*, 2nd ser., 29(1976), 585-601.
- Teijl, J., 'Brandstofaccijns en nijverheid in Nederland gedurende de periode 1834-1864', Herwaarden, J. van (red.), *Lof der historie* (Rotterdam 1973), 153-184.
- Teijl, J., 'Nationaal inkomen van Nederland in de periode 1850-1900. Tasten en testen', *ESHJ*, 34(1971), 232-262.
- Temin, P., 'The relative decline of the British steel industry, 1880-1913', Rosovsky, H. (red.), *Industrialization in two systems. Essays in honour of Alexander Gerschenkron* (New York 1966), 140-155.
- Terlouw, F., *De geschiedenis van de bietsuikerindustrie in Nederland en van de Coöperatieve Suikerfabriek en Raffinaderij g.a. Puttershoek 1912-1966* (z.pl. z.j.).
- Thurlings, Th.L.M., 'Nederland en de wereldmarkt 1860-1914', *Economisch-historische opstellen geschreven voor prof.dr. Z.W. Sneller* (Amsterdam 1947), 167-189.
- Tijn, Th. van, 'Op de drempel van de nieuwe tijd: Nederland omstreeks 1870', *AGN*, dl. X, 288-313.
- Tijn, Th. van, 'De tweede fase van de economische groei 1868-1875', *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, dl. 12, *Nieuwste tijd, Nederland en België 1840-1914, eerste helft* (Haarlem 1977), 154-164.
- Tilly, R.H., 'Zur Entwicklung des Kapitalmarktes und Industrialisierung im 19. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung Deutschlands', *VSWG*, 60(1973), 145-165.
- Timm, A., *Einführung in die Technikgeschichte* (Berlijn 1972).
- Tousley, R.D., 'Marketing', Stuijvenberg, J.H. van (red.), *Honderd jaar margarine 1869-1969* ('s-Gravenhage 1969), 231-284.
- Tyson, R.E., 'The cotton industry', Aldcroft, D.H. (red.), *The development of British industry and foreign competition* (Londen 1968), 100-127.
- Tyszynski, H., 'World trade in manufactured commodities, 1899-1950', *Manchester School*, 19(1951), 272-304.
- Vandenbosch, A., *Dutch foreign policy since 1815. A study in small power politics* (Den Haag 1959).
- Veldink, J.G., 'Het weidebedrijf', Sneller, Z.W. (red.), *Geschiedenis van de Nederlandse landbouw 1795-1940* (Groningen 1951²), 346-372.
- Verbaan, W.C. en Ridder, P.B. de, 'Uniforme modelstructuur voor meerdere landen', *De Economist*, 121(1973), 481-520.
- Verbaan, W.C. en Ridder, P.B. de, 'Wederzijdse economische beïnvloeding. Enkele aspecten van de koppeling van economische modellen van Nederland, Frankrijk en West-Duitsland', *Economisch Kwartaaloverzicht*, (december 1974), 5-14.
- Verviers, E., *De Nederlandsche handelspolitiek tot aan de toepassing der vrijhandelsbeginselen* (Leiden 1914).
- Voorthuysen, W.D., *De Republiek der Verenigde Nederlanden en het mercantilisme* ('s-Gravenhage 1964).
- Vries, A. de, *Geschiedenis van de handelspolitieke betrekkingen tusschen Nederland en Engeland in de negentiende eeuw (1814-1872)* ('s-Gravenhage 1931).
- Vries, H. de, *Landbouw en bevolking tijdens de agrarische depressie in Friesland (1878-1895)* (Wageningen 1971).
- Vries, Jan de, *The Dutch rural economy in the golden age, 1500-1700* (New Haven 1974).

- Vries, Jan de, *The economy of Europe in an age of crisis, 1600-1750* (Cambridge 1976).
- Vries, Jan de, 'On the modernity of the Dutch Republic', *JEH*, 33(1973), 191-202.
- Vries, Jan de, 'Peasant demand patterns and economic development: Friesland 1550-1750', Parker, W.N. en Jones, E.L. (red.), *European peasants and their markets. Essays in agrarian economic history* (Princeton 1975), 205-266.
- Vries, Joh. de, 'De academicus en het bedrijfsleven: historisch perspectief', overdruk uit Mok, A.L. (red.), *Jonge academici en het bedrijfsleven* (1972).
- Vries, Joh. de, *De economische achteruitgang der Republiek in de achttiende eeuw* (Leiden 1968²).
- Vries, Joh. de, 'Economische groei en industrialisatie in Nederland 1850-1914', *Maandschrift Economie*, 33(1968/69), 118-128.
- Vries, Joh. de, *Markt als spiegel. Ontwikkeling en problematiek der Nederlandse koolteermarkt en -nijverheid* (Wormerveer 1967).
- Vries, Joh. de, *1811-1961 met Amsterdam als brandpunt. Honderdvijftig jaar Kamer van Koophandel en Fabrieken* (Amsterdam 1961).
- Vries, Joh. de, *De Nederlandse economie tijdens de 20ste eeuw. Een verkenning van het meest kenmerkende* (Antwerpen/Utrecht 1973).
- Vries, Joh. de, 'De problematiek der Duits-Nederlandse economische betrekkingen in de negentiende eeuw', *TvG*, 78(1965), 23-48.
- Vries, M. de, *Tien jaar geschiedenis van het Nederlandsche bankwezen en de Nederlandsche conjunctuur 1866-1876* ('s-Gravenhage 1921).
- Wehler, H.-U., 'Der Aufstieg des Organisierten Kapitalismus und Interventionsstaates in Deutschland', Winkler, H.A. (red.), *Organisierter Kapitalismus. Voraussetzungen und Anfänge* (Göttingen 1974), 36-57.
- Wehler, H.-U., *Modernisierungstheorie und Geschichte* (Göttingen 1975).
- Wehler, H.-U., 'Theorieprobleme der modernen deutschen Wirtschaftsgeschichte (1800-1945). Prolegomena zur einer kritischen Bestandsaufnahme der Forschung und Diskussion seit 1945', Ritter, G.A. (red.), *Entstehung und Wandel der modernen Gesellschaft. Festschrift für Hans Rosenberg zum 65. Geburtstag* (Berlijn 1970), 66-107.
- Westendorp Boerma, J.J., 'Verlies en teruggave van de koloniën', *AGN*, dl. IX, 161-181.
- Westerman, W.M., *De concentratie in het bankwezen* ('s-Gravenhage 1919).
- Westermann, J.C., *Blik in het verleden. Geschiedenis van de Nederlandsche blikindustrie in hare opkomst van gildeambacht tot grootbedrijf* (Amsterdam 1939).
- Wiel, P., *Wirtschaftsgeschichte des Ruhrgebietes. Tatsachen und Zahlen* (Essen 1970).
- Wieringa, W.J., 'Arbeid en samenleving in historisch perspectief', *Arbeid op de tweesprong* ('s-Gravenhage 1965), 7-39.
- Wieringa, W.J., *Economische heroriëntering in Nederland in de 19e eeuw* (Groningen 1955).
- Wijck Jurriaanse, N.J. van, *Geschiedkundig overzicht der stoomlocomotieven van de Nederlandse spoorwegmaatschappijen over de periode 1839-1958* (Culemborg z.j.).
- Wilkens, M., 'The role of private business in the international diffusion of technology', *JEH*, 34(1974), 166-188.
- Williams, E.F., 'The development of the meat industry', Oddy, D. en Miller, D. (red.), *The making of the modern British diet* (Londen 1976), 44-57.
- Wilson, Ch., *Anglo-Dutch commerce & finance in the eighteenth century* (Cambridge 1966²).
- Wilson, Ch., *Cloth production and international competition in the seven-*

- teenth century', EHR, 2nd ser., 13(1960/61), 209-221, herdrukt in, id., Economic history and the historian. Collected essays (Londen 1969), 94-113.
- Wilson, Ch., Economic history and the historian. Collected essays (Londen 1969).
- Wilson, Ch., 'Economy and society in late Victorian Britain', EHR, 2nd ser., 18(1965), 183-198.
- Wilson, Ch., England's apprenticeship 1603-1763 (Londen 1971⁴).
- Wilson, Ch., Geschiedenis van Unilever. Een beeld van economische groei en maatschappelijke verandering, 2 dln. ('s-Gravenhage 1954).
- Wilson, Ch., Profit and power. A study of England and the Dutch wars (Londen 1957).
- Wilson, Ch., 'Taxation and the decline of empires, an unfashionable theme', id., Economic history and the historian. Collected essays (Londen 1969), 114-127.
- Wilson, Ch., 'Trade, society and the state', CEHE, vol. IV, The economy of expanding Europe in the sixteenth and seventeenth centuries (Cambridge 1967), 487-575.
- Winkler, H.A. (red.), Organisierter Kapitalismus. Voraussetzungen und Anfänge (Göttingen 1974).
- Witte, K.W. en Münching, L.L. von, 'De Stoomvaart Maatschappij Zeeland van 1875 tot 1975', Klein, P.W. en Bruijn, J.R. (red.), Honderd jaar Engelandvaart (Bussum 1975), 75-124.
- Woude, A.M. van der, 'Het gebruik van begrippen ontleend aan de sociale wetenschappen bij het analyseren van economische en sociale verschijnselen in het verleden', AAG Bijdragen, 18(1973), 3-22.
- Wright, H.R.C., 'The Anglo-Dutch dispute in the east, 1814-1824', EHR, 2nd ser., 3(1950/51), 229-239.
- Wright, H.R.C., Free trade and protection in the Netherlands 1816-1830 (Cambridge 1955).
- Wrigley, E.A., 'The process of modernization and the industrial revolution in England', The Journal of Interdisciplinary History, 3(1972/73), 225-259.
- Wrigley, E.A., 'The supply of raw materials in the industrial revolution', EHR, 2nd ser., 15(1962), 1-16.
- Zapf, W. (red.), Theorien des sozialen Wandels (Keulen 1969).

PERIODIEKEN, STATISTIEKEN EN VERSLAGEN

- Annual Statement of the Trade of the United Kingdom with Foreign Countries, diverse jaren.
- Board, The, of Trade Journal of Tariff and Trade Notices and Miscellaneous Commercial Information, vol. 1(1886)-vol. 87(1894).
- Economische Verslagen van Nederlandsche Diplomatieke en Consulaire Ambtenaren, 1(1907/8)-9(1915/16).
- Economist, De, jrg. 1870-1894, 1896.
- Economist, The, Commercial History & Review, 1870-1914.
- Jaarcijfers voor het Koninkrijk der Nederlanden. Rijk in Europa, diverse jaren.
- Jaarverslag van de Nederlandsche Kamer van Koophandel te Londen, 1891-1914.
- Manchester Chamber of Commerce, Annual Reports, 1870-1914.
- Staatkundig en Staathuishoudkundig Jaarboekje, 22(1870)-36(1884).

Statistical Abstract for the United Kingdom, 1881, 1898 en 1912.
Statistiek van den Handel en de Scheepvaart der Nederlanden, 1870-1876;
voortgezet als Statistiek van den In-, Uit- en Doorvoer, 1877-1914, en
als Statistiek van de Scheepvaart, 1877-1914.
Verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Middelburg, 1873-1914.
Verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam, 1870-1874.
Verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Vlissingen, 1873-1914.
Verslagen en Mededeelingen van de Directie van den Landbouw, diverse jaren.
Verzameling van Consulaire en andere Berigten en Verslagen over Nijverheid,
Handel en Scheepvaart, uitgegeven door het Ministerie van Buitenlandse
Zaken, jrg. 1870-1906.

SAMENVATTING

De studie der internationale economische betrekkingen is voor een goed begrip van de ontwikkeling van de Nederlandse en de Britse volkshuishouding tussen 1870 en het begin van de eerste wereldoorlog onontbeerlijk. Deze twee economiën droegen in hoge mate een open karakter, niet alleen institutioneel, d.i. in handelspolitiek opzicht, maar ook feitelijk, d.i. met betrekking tot het aandeel van de in- en uitvoer in het nationaal product. De Nederlandse afhankelijkheid van Groot-Brittannië was aan het begin van de onderhavige periode zeer groot en betrof zowel de aanvoer van industriële grondstoffen, halffabrikaten en kapitaalgoederen als een niet onaanzienlijke invoer van industriële eindproducten. In feite vormden de invoerafhankelijkheid van de Nederlandse industrie met betrekking tot haar 'input' bij een sterke marktpositie van het Britse eindproduct - dit had weinig concurrentie van andere zijde te duchten - én de inadequate infrastructuur ernstige belemmeringen voor een industriële ontwikkeling met een min of meer algemeen karakter. De in Engeland gunstiger productie-omstandigheden maakten de concurrentie in het vlak der eindproducten tot een hevige, waardoor de Nederlandse handwerksnijverheid herhaaldelijk in het gedrang kwam en de moderne industriële productie alleen onder uitzonderlijk gunstige omstandigheden een kans van slagen had. De Nederlandse economie droeg mede daardoor een sterk agrarisch karakter.

Maar er was meer. De industriële revolutie gepaard aan verstedelijking had in Engeland een geeuwonger naar agrarische producten doen ontstaan, waaraan het land vanaf het midden van de negentiende eeuw onvoldoende door binnenlandse productie tegemoet kon komen. Gelet op hun wederfelijkelijk karakter was een deel der agrarische producten, onder andere de zuivel, slechts over korte afstanden te vervoeren, waardoor de Britse importvraag zich vooral op de omringende landen richtte. De Nederlandse positie als agrarische exportnatie onderging een sterke intensivering. Zo zeer was Engeland van de Nederlandse aanvoer afhankelijk, dat deze een markt- en prijsbepalende invloed ging uitoefenen. Was de vraag relatief

groot ten opzichte van het aanbod en dekte Engeland haar behoefte primair door invoer uit Nederland, de Nederlandse pogingen om bij een hoge prijs het aanbod te vergroten leidden tot een belangrijke internationale zuivelhandel, ook door aanvoer uit het continentale achterland, én tot knoeierijen met de kwaliteit. Bovendien heeft de gunstige exportsituatie in de agrarische sector het agrarische karakter van de Nederlandse volkshuishouding versterkt en een vertragende invloed uitgeoefend op de industriële ontwikkeling.

Vanaf omstreeks 1870 kan men spreken van een nieuwe fase in de Brits-Nederlandse betrekkingen. Deze werd ingeluid door een tweetal ontwikkelingen, waarvan de doorwerking meerdere decennia vergde. Met betrekking tot de Nederlandse uitvoer naar Engeland was dit de opkomst van nieuwe agrarische exportnaties, voor de Britse uitvoer naar Nederland de opkomst van nieuwe industriële producenten, waaronder vooral Duitsland. Daarbij kwam dan ook nog de verbetering van de Nederlandse infrastructuur, in het bijzonder door de aanleg van spoorwegen. In beide gevallen leidde dit tot een machtsafbrokkeling van de uitvoer van het ene land op de markt van het andere. Kan men deze verandering als in het algemeen nadelig voor Engeland kwalificeren, voor Nederland bracht zij een wezenlijke versterking van de factoren die naar een modernisering van de productiestructuur tenderden.

De opkomende agrarische exportnaties richtten hun uitvoer vooral op de vrijhandelmarkt Engeland, waardoor de Nederlandse zuivel haar marktbepalende invloed verloor. De knoeierijen in deze handel werkten bij de verhevigde internationale concurrentie in het nadeel van de Nederlandse exporteurs, die hun aandeel in de Britse invoer dan ook drastisch zagen vermindern. Kan deze factor, voorzover de concurrentie van andere Europese landen kwam, in redelijke mate de achteruitgang verklaren, de concurrentie kwam naargelang het product ook van buiten-Europese gebieden. Dit vloeyde zowel voort uit de verbetering van het zeevervoer als uit die der conserveringstechniek. Bovendien werkten deze gebieden onder andere, d.i. betere productie-omstandigheden.

Met het voorafgaande is het scala van factoren ter verklaring van de afbrokkelende marktmacht van de Nederlandse agrarische uitvoer echter nog niet volledig. De Britse invoerbehoefte aan de voor Nederland zo belangrijke zuivel nam zo snel toe, dat daaraan door de begrensde Nederlandse productiemogelijkheden toch niet kon worden voldaan. Maar de lage kwaliteit van de door Nederland uitgevoerde boter heeft niet alleen de substitutie

in de richting van door derde-landen in Engeland aangevoerde boter bevorderd maar ook de substitutie door margarine. Daarvan nam de Nederlandse productie en export zeer snel toe en daarvoor was Engeland de belangrijkste markt.

Onderging de zuivel na 1870 in snel tempo een vermindering van zijn overheersende positie in de Nederlandse uitvoer naar Engeland, het scala exportproducten werd aangevuld met andere agrarische voortbrengselen, waaronder vooral die van de veeteelt en de tuinbouw en daarnaast ook suiker. Liep met het begin van de agrarische depressie in de jaren '70 - deze zou tot het midden der jaren '90 voortduren - de periode van grote winsten in de Nederlandse agrarische sector ten einde, mede waardoor de belangstelling voor de industrie toenam, de uitvoer van consumptiegoederen droeg door de toenemende industriële verwerking van deze producten bij tot de modernisering van de Nederlandse productiestructuur. De agrarische export werd niet langer hoofdzakelijk gedragen door Engeland maar in toenemende mate ook door andere landen, waaronder vooral Duitsland. De sterk eenzijdige nadruk op één markt (Engeland) en één product (zuivel) werd opgevolgd door een bredere oriëntering naar markten en producten, al bleef de nadruk op de consumptiegoederen gehandhaafd. Van een marktbepalende invloed van de Nederlandse uitvoer was echter geen sprake meer.

Ook ten aanzien van Engeland deed zich machtsafbrokkeling voor. De snelle industriële opkomst van Duitsland veroorzaakte in Nederland een toenemende concurrentie voor industriële grondstoffen (w.o. vooral steenkolen), halffabrikaten en kapitaalgoederen. De overheersende positie van de Engelse producten ging verloren, al was deze afbraak niet overal even volledig en verliep zij ook niet steeds in hetzelfde tempo. Voor Duitsland vormde de Nederlandse markt vrijwel een 'conditio sine qua non' ter bereiking van de wereldmarkt. Bij het terugdringen van de Engelse uitvoer werden de Duitse industriëlen geholpen door de verbetering van de Nederlandse infrastructuur, waarvan de voordelen meer aan hun dan aan de Britten ten deel vielen: de spoorwegen maakten overlading van de uit het oosten aangevoerde producten onnodig. Een geïntegreerd netwerk van spoor- en waterwegen kwam in Nederland tijdens de jaren '80 gereed.

Betekende de industriële opkomst van Duitsland voor Engeland een verlies, tenminste relatief, aan uitvoer naar dit land en een verhoogde concurrentie en verlies aan marktaandeel in Nederland, de relatief slechte resultaten van de Britse uitvoer naar deze markten zijn nog versterkt,

doordat men in Duitsland nieuwe of vernieuwde institutionele instrumenten is gaan gebruiken. Hiertoe behoorden de oprichting van kartels, trusts en syndicaten én de wederinvoering van een protectionistische handelspolitiek. Deze twee factoren verstevigden de positie van de industrie op de binnenlandse, i.c. de Duitse markt en leidden tot verhoging van de internationale concurrentie. Droeg de verbeterende infrastructuur bij tot het meer concurrerend worden van de Nederlandse industrie, de vergroting van de mededinging in het vlak der grondstoffen, halffabrikaten en kapitaalgoederen, waarvoor Nederland goeddeels op het buitenland was aangewezen, oefende eveneens een prijsdrukkende werking uit op de industriële 'input'. Dit had zowel een structureel als een conjunctureel effect.

Het structurele betrof de modernisering van de Nederlandse volkshuishouding naar een op de moderne gemechaniseerde voortbrenging berustende economie. Met betrekking tot de conjunctuur kan worden opgemerkt, dat de Nederlandse industrie meer afhankelijk werd van de invoer uit Duitsland en dat men hierbij in de laagconjunctuur kon profiteren van de lage prijs van de (gedumpte) Duitse overschotten. Liepen de Duitse uitvoerprijzen tijdens hausses zeer sterk op, dan kon de Nederlandse industrieel het benodigde tegen de veelal lagere wereldmarktprijzen in Engeland verwerven. Kreeg de Britse uitvoer naar Nederland hierdoor een sterk labiel karakter, de conjuncturele schommelingen in de Nederlandse industrie werden er door afgezwakt. Het gematigde karakter der baisses was voor de zich langzaam een plaats verwervende en lange tijd zwakke Nederlandse industrie van essentiële betekenis. Aldus is de industrialisatie van Nederland in hoge mate door buitenlandse factoren bepaald, al heeft dit proces vóór 1914 niet betekend dat het agrarisch karakter grotendeels verloren ging. Daarvoor waren de agrarische productieomstandigheden in vergelijking met het buitenland te gunstig en de buitenlandse vraag naar Nederlandse consumptiegoederen te groot. Modernisering en diversificatie van de productiestructuur én de export waren de belangrijkste karakteristieken van de economische ontwikkeling. Met uitzondering van de consumptiegoederensector en enige Nederlandse specialiteiten droeg de industriële ontwikkeling een sterk op invoersubstitutie gericht karakter.

De verminderde betekenis van de Britse uitvoer naar continentaal Europa, waarvan de Nederlandse markt en de doorvoer naar Duitsland voorbeelden vormden, ging gepaard met een groeiende relatieve betekenis der buitenlandse markten. Enerzijds werd Engeland buiten gesloten van een der

snelstgroeïende markten ter wereld, anderzijds leidden de buiten-Europese behoeften tot een conservering van de aanwezige productiestructuur. Maar ook deze afzet was eindig en bovendien kon Engeland verwachten dat de verovering van de Europese markt slechts één fase was in de Duitse ontwikkeling tot industriële grote mogendheid.

Tot omstreeks 1900 was de compensatie die Engeland in andere gebieden wist te verwerven voldoende om het verlies op de Europese markten te vergoeden, al vervulde de export toen geen rol meer als een leidende sector in de economische groei. Onder handhaving van de liberale markteconomie voegde Engeland zich naar de tijdsomstandigheden door specialisatie in de productie en liet de massale markten meer en meer aan anderen over. Door deze specialisatie kon de Britse uitvoer na 1900 zelfs opnieuw een stuwende kracht vormen achter de economische groei. De dagen van weleer, namelijk die van de uitzonderlijke exportgroei vóór 1870, keerden echter niet meer terug.

Berustte tot omstreeks 1870 de marktbepalende invloed van de Nederlandse zuiveluitvoer naar Engeland en van de Britse industriële export in de gehele wereld op een tweetal factoren, t.w. gunstige productieomstandigheden en een grote vraag ten opzichte van het aanbod bij een liberale markteconomie, de economische groei van Duitsland steunde onder andere op een doelbewuste manipulatie van vraag en aanbod ten gunste van de Duitse volkshuishouding. De Britse liberale markteconomie had een kader geschapen waarbinnen de ondernemers in vrijheid de door hun het meest gunstig geachte richting konden kiezen. Bij afwezigheid van een gelijkwaardige internationale concurrentie bood deze structuur de kans op een maximale exploitatie van de voorhanden afzetmogelijkheden, een kans die de Britse ondernemers ook hebben waargenomen.

Maar voor Duitsland lag de situatie anders. De Britse aanwezigheid en dominerende positie op de wereldmarkt maakten de kans op verwerving van een gelijkwaardige positie via de institutionalisering van een liberale markteconomie tot een onzekere. Wezen de Duitse ondernemers in eerste instantie de weg door concentratie van economische macht in kartels, de Duitse overheid honoreerde dit initiatief met een overkoepelend protectionistisch tarief, dat de kartelvorming verder stimuleerde. Opererend vanuit een beschermde binnenlandse markt, profiterend van een verbeterende infrastructuur en discriminerend tussen binnen- en buitenlandse prijzen verwierven de Duitse ondernemers een plaats op de direct omliggende markten, la-

ter ook op de wereldmarkt. Het Duitse economisch stelsel bleek onder de nieuwe omstandigheden in het vlak van de internationale concurrentie superieur aan het Britse.

De tot omstreeks 1870 bestaande vraag- en aanbodsituatie had, ondanks dat de Britse industrie uit betrekkelijk kleine ondernemingen bestond, ertoe geleid dat er grote tot zeer grote winsten gemaakt werden. Met de opkomst van een gelijkwaardige buitenlandse mededinging kon de Britse industrie zich alleen door specialisatie naar afzetgebieden en naar producten van een winstverval redden, indien men althans de liberale markteconomie wilde handhaven. Deze oplossing bleek echter alleen op korte termijn succesvol.

In de relatieve achteruitgang van de Britse positie deelde ook het Nederlandse havenverkeer onder de Britse vlag. Toen Engeland de belangrijkste im- en exporteur van de wereld was en de technologische veranderingen in de scheepvaart daar hun oorsprong hadden, was het land ook de belangrijkste scheepvaartnatie. Met de technologische, commerciële en industriële emancipatie van andere landen moest ook de Britse scheepvaart terrein prijsgeven, o.a. in Nederland. Dat dit niet tot vergroting van het aandeel van de Nederlandse vlag in het Nederlandse havenverkeer heeft geleid, is vooral toe te schrijven aan de subsidiepolitiek van de Duitse overheid.

Was Engeland tot omstreeks 1870 het industriële centrum van Europa en de gehele wereld en behoorde Nederland als perifere volkshuishouding tot haar agrarisch complement, vanaf deze tijd breidde het industriële centrum, eigenlijk het op de moderne voortbrenging gestoelde productiegebied, zich uit over het geheel Noord-West-Europa en daarmee ook tot Nederland. Engeland was tevoren ook het industriële centrum voor de buiten-Europese gebieden, maar deze functie werd daarna overgenomen door de totaliteit van de Noord-West-Europese industriële regio's. Hoewel zich verder moderniserend bleef Nederland binnen het Europese geheel een eigen, d.i. een ten behoeve van de industriële gebieden consumptiegoederen-voortbrengende functie vervullen. Voor het Europese vasteland nam Duitsland de primaire rol als industrieel centrum van Engeland over. Niet door de aard van haar voortbrenging maar door de relatief verminderende intensiteit van haar betrekkingen met het Europese vasteland werd Groot-Brittannië min of meer naar de periferie van de inter-Europese volkshuishouding gedrongen. Gelet op haar economische structuur en haar functie ten opzichte van grote delen van de rest van de wereld bleef het echter van de gemoderniseerde Europese volkshuishouding een volwaardig deel uitmaken.

SUMMARY

To gain an evenly balanced insight into the development of both Dutch and British economy between 1870 and the outbreak of the First World War, a study of international economic relations is necessary. Both were open economies, not only in their commercial policies, but also in the actual level of international trade in the gross national product.

At the beginning of this period the Dutch economy depended heavily on Great Britain for the import of industrial raw materials, semi-manufactured goods and capital goods as well as a not insignificant import of industrial consumer goods. In fact, British producers dominated the Dutch market for industrial imports, as there was little competition from other countries. This, plus the inadequate Dutch transport system, especially in the eastern and southern provinces, retarded the industrial development of the Dutch economy. There was some industrialisation, but not of a general nature.

The conditions for industrial production in Britain were much better and this made it difficult for Dutch industry to compete internationally. Production based on traditional handwork was squeezed out, and modern mechanised production could only succeed under rather exceptionally favourable local circumstances. This was one of the reasons why the Dutch economy was so strongly agriculturally oriented.

But there was more. Out of the industrial revolution and urbanisation, there was a heavy demand in Britain for agrarian produce. Since the middle of the nineteenth century the agricultural sector could no longer meet domestic demand. Imports became inevitable. The surrounding countries were the exporters, especially as goods like dairy produce and meat were liable to become putrid. These products could not be transported over long distances using inadequate preservation methods. The Dutch position as an agrarian exporting economy underwent an intensification. England was so heavily dependant on Dutch agricultural imports, that these could, in some cases, gain both a market and a price fixing position. Demand was high in

relation to supply, thus causing price rises. The Dutch tried to increase supply, and this led to an important international trade in dairy produce, not only from the Netherlands to Britain but also from other countries. Moreover, the Dutch tried to enlarge the supply by lowering the quality. The favourable export of agrarian products strengthened the traditional agricultural character of the Dutch economy and acted as another retarding factor in industrial development.

About 1870 Anglo-Dutch economic relations entered a new phase. This was ushered in by two main developments which took several decades to fully mature. For Dutch exports to Britain, the central issue was the rise of other agrarian exporting economies. For British exports to the Netherlands, it was the rise of new industrial states, especially Germany. A third development was the improvement of the Dutch transport system, beginning with the accelerated construction of railways since the 1860's. These developments led to an erosion of the market power of the exporting country in the importing one. Certainly Britain was adversely affected. For the Netherlands the results were mixed. The loss in the agrarian sector was at least partly compensated for by the gain in a real intensification of the factors which stimulated a modernisation of the industrial structure.

The rising agricultural exporting countries also directed their exports to free trade Britain, thus causing the Dutch dairy exports to lose their market influence. Malpractices in this trade hampered Dutch exporters in a situation of intensified international competition. They had to accept a drastic decline in their share of British imports. This is a satisfactory explanation of the decline as far as competition from European countries is concerned. But there was also competition from non-European countries. These were favoured by improved shipping and preservation methods and were working under conditions more favourably to production.

The many facts which explain the crumbling market power of Dutch agricultural exports are not yet complete. The British need for dairy imports increased so rapidly, that the limited Dutch production could not, in any case, have been able to meet demand. But the relatively low quality of exported Dutch butter not only caused Britain to import from other countries but also to substitute butter by margarine. Dutch exports of margarine rapidly gained a strong position in Britain, which remained its best export market until the outbreak of the First World War.

After 1870 Dutch dairy produce rapidly lost its primary position in trade with Britain. The range of exports was widened by other agricultural products, especially cattle and meat, horticultural goods, and sugar.

The beginning of the agrarian depression in the 1870's saw the end of the period of great profits in Dutch agriculture. This was one of the facts behind the increasing interest in industrialisation. Moreover, the export of foodstuffs began to contribute to the modernisation of the Dutch production structure by increasing industrial processing of foodstuffs. Britain was no longer the most important export market of the Netherlands. Its place was taken by countries like Germany. The heavily biased character of one market (Britain) and one product (dairy produce) was followed by a broader orientation, although the emphasis remained on foodstuffs. But the market determining influence disappeared.

For Britain, too, there was a decline of power in the export market. Germany's rapid industrialisation caused increasing competition for industrial raw materials (especially coal), semi-manufactured goods and capital goods. The predominant position of British industrial produce in Holland decreased, although the demolition was not always of the same size or tempo. For Germany, the Dutch market was an inevitable condition for reaching the world market. With the forcing back of British imports, the Germans were helped by the improvements in the Dutch transport system: better railways meant that trans-shipment of goods imported from Germany could be avoided. An integrated network of railways and waterways throughout the Netherlands was completed in the 1880's.

The rise of German industry meant both a loss of British exports, relatively speaking, to Germany and tougher competition in and a smaller share of the Dutch market. At the same time this negative outcome for British exports to the Netherlands and Germany was intensified as Germany began to use new or renewed institutional instruments like cartels, trusts, syndicates and reintroduced a protectionist policy. These factors strengthened the position of German industry in its domestic market and led to intensified international competition through price discrimination. In Holland, the improving infrastructure tended to reinforce the competitive position of Dutch industry. This, and the increasing competition in the markets for industrial input forced down prices. These changes had consequences on the structural and cyclical developments of the Dutch economy.

Dutch industry developed under a growing dependence on German imports, by which, in a *baisse*, it could benefit from the low price of (dumped) German surpluses. During booms, German export prices rose very rapidly and Dutch industry turned to Britain for its necessary imports which it brought at the lower world market prices. Consequently, British exports to the Netherlands became very unstable and the cyclical fluctuations in Dutch industry were weakened. The moderate character of declining business cycles was essential for the slowly developing and, for a long time, rather weak Dutch industry. Thus, the modernisation of the structure of Dutch production was stimulated by foreign factors, although, before 1914, this process did not mean that the economy lost its predominantly agrarian character. For that, the circumstances for agricultural production compared with other countries, were too favourable and foreign demand was too great. Modernisation and diversification of the production structure were important characteristics of Dutch economic development. With the exception of the foodstuffs industry and some rather heavy industrial specialities, industrial development was strongly directed towards import substitution.

The diminishing importance of British exports to continental Europe - of which the Dutch market and the transit trade to Germany were only two examples - was coupled with the growing relative importance of non-European markets. On the one hand, Britain was excluded from one of the fastest growing markets of the world, while on the other, the demands of the non-European countries tended to conserve the existing production structure. But this non-European demand was limited and Britain could expect that the capturing of the European market was only one phase in Germany's development towards industrial supremacy. Until about 1900, the compensation Britain found outside Europe was large enough to balance the loss of European markets, although exports no longer figured as a leading sector in economic growth. Remaining a free trade economy, Britain adjusted itself to the circumstances by specialization, and left the mass markets more and more to other countries. This process of specialization made it possible for British exports to regain their position as a leading sector in economic growth after 1900. But the days of exceptional growth of exports, like those before 1870, did not return.

The market determining influence of Dutch dairy exports to Britain and of British industrial exports to the whole world in about 1870, rested

on two factors. The first was the favourable production circumstances in the producing countries and the second was the relatively large demand in relation to supply. But there were striking differences from the situation in Germany after 1870. German economic growth was assisted among other things, by a well-founded manipulation of demand and supply. Free trade and laissez-faire Britain had shaped the environment within which the entrepreneurs could choose their most profitable way of production and sale. In the absence of an equivalent international competition, this framework shaped the opportunity for intensive exploitation of the available resources, an opportunity which British entrepreneurs seized.

Germany's starting situation was rather different. The British presence and dominant position in the world market of industrial products made the chance of gaining an equivalent position by adopting a free trade and laissez-faire economic policy uncertain. German industrialists were the first to show the way by a concentration of economic power and by the establishment of cartels. In the declining international economic situation of the 1870's the German government encouraged this initiative with a covering protectionist tariff, which stimulated further cartelisation. Operating from a protected home market, taking advantage of an improving transport system and discriminating between domestic and foreign prices, German entrepreneurs gained a place in the surrounding markets and later, also in the world market.

Under the new circumstances of intensified international competition, the German economic system showed itself superior to the British. In spite of rather atomistic organisation of British industry, the existing demand and supply situation before the 1870's led more or less to monopolistic profits in international trade. With the rise of an equivalent foreign competitor British industry could only protect itself against profit erosion by specialization of markets and products. This was necessary to maintain free trade, yet it was a solution which succeeded only for a short time.

The relative decline of the British position also extended to British shipping in Dutch ports. When Britain was the most important trader in the world, and technological development in shipping had its base there, the country was the most important seafaring nation. With the technological, commercial and industrial emancipation of other countries British shipping

had to give way, even in the Netherlands. This did not lead to an increase in the Dutch share of the in- and outgoing traffic in the Dutch ports. Britain's place was taken over by the subsidized Germans.

In 1870 Britain was the industrial centre not only of Europe, but of the whole world, and the Netherlands was a peripheral economy belonging to the agrarian complement. After this time, mechanised industrial production extended to the whole of North-Western Europe including the Netherlands. Before, Britain had also been the sole industrial centre for non-European countries, but afterwards, this role was shared by the whole of the North-Western European industrial regions, although Britain remained as yet pre-eminent. Though the Netherlands modernised its productive structure, it continued to play an individual part in Europe as an exporter of (processed) foodstuffs to the industrialised regions. On the European mainland, Germany took over the British position as the main industrial centre. Not by the nature of its production but rather by the relatively declining intensity of its relations with the Continent, was Britain shifted to the periphery of the European economy. However because of its economic structure, and its economic function in relation to the rest of the world, Britain remained an integral part of the modernised European economy.

Stelling 1:

Na een globale kennisneming van de feiten dient waar mogelijk in het economisch-historisch onderzoek de economische theorie richting te geven aan de vraagstelling. Maar de pogingen tot theorievorming ten aanzien van ontwikkelingen op lange termijn (Kondratieff, seculaire trend) hebben nog niet geleid tot een voor historisch onderzoek adequate theorie. Daarom verdient het aanbeveling met behulp van statistische analyse eerst verdere bouwstoffen aan te dragen voor theorievorming.

Stelling 2:

De kwantitatieve en op economische theorie steunende aanpak van Klein ten aanzien van de door Faber grafisch geanalyseerde graanaanvoer door de Sont op de Amsterdamse stapelmarkt vormt een verrijking van het economisch-historisch onderzoek. De wijze waarop Klein zijn opzet uitwerkt, moet evenwel als een onjuiste toepassing van de theorie worden aange-merkt.

Vgl. J.A. Faber, 'Het probleem van de dalende graanaanvoer uit de Oostzeelanden in de tweede helft van de zeventiende eeuw', A.A.G. Bijdragen, 9(1963), 3-28, en, P.W. Klein, 'Quantitative aspects of the Amsterdam rye-trade during the 17th century and the economic history of Europe', Centrum voor Maatschappijgeschiedenis, Mededelingen, no. 2.

Stelling 3:

De opvatting dat in Nederland een gebrekkige kapitaalvoorziening meer dan elders een remmende factor is geweest in de industriële ontwikkeling tijdens de negentiende eeuw is onjuist. Zij berust mede op onvolledige internationale vergelijking.

Stelling 4:

De industrialisatie in Nederland verliep tussen 1850 en 1914 traag in vergelijking met de meeste andere hoog-ontwikkelde landen. Dit is tot dusver onvoldoende of op onjuiste wijze in verband gebracht met de positie van de agrarische sector én met de hier bestaande factorprijzen.

Vgl. J. Mokyr, *The industrialization of the Low Countries 1795-1850* (New Haven 1975).

Stelling 5:

De toenemende belangstelling voor het technisch-historisch onderzoek is toe te juichen op grond van de betekenis van de technische factor in het economisch groeiproces. Indien dit onderzoek naast de geschiedenis van de techniek ook de kennis van het economische en sociale verleden beoogt te verdiepen, dient dit plaats te vinden vanuit een expliciet theoretisch uitgangspunt.

Stelling 6:

De these inzake het contraire verloop van de Nederlandse en de internationale conjunctuur tussen 1848 en 1860 (zgn. Ridder-these) is ondanks de door De Jonge en Nusteling voorgestelde nuanceringen onaanvaardbaar. Zij vindt onvoldoende steun in de moderne economische theorie.

Vgl. J. Ridder, Een conjunctuur-analyse van Nederland 1848-1860 (Amsterdam 1935), passim; J.A. de Jonge, De industrialisatie in Nederland tussen 1850 en 1914 (Amsterdam 1968), 245ff, en, H.P.H. Nusteling, De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914 (Amsterdam 1974), 332ff.

Stelling 7:

De betrekkelijk grote conjuncturele stabiliteit van de Nederlandse economie tijdens de jaren '70 en '80 van de negentiende eeuw is in hoge mate bepaald geweest door de internationale marktverhoudingen.

Stelling 8:

De tussen 1850 en 1870 in Nederland dalende reële lonen hebben de industrialisatie opgehouden.

Stelling 9:

De in Nederland bestaande relatieve factorprijzen waren tot ver in de negentiende eeuw ongunstig voor industrialisatie. Deze situatie veranderde mede doordat zich vanaf omstreeks de jaren '70 op de markt voor geïmporteerde industriële grondstoffen fundamentele wijzigingen voordeden.

Stelling 10:

Ten aanzien van de huidige economische depressie bestaat op fundamentele punten analogie met de economische ontwikkeling in de jaren '30

en hetgeen daaraan voorafging.

Vgl. W.J. van de Woestijne, 'De goede jaren die aan de depressie vooraf gingen', Tijdschrift voor Geschiedenis, 82(1969), 359-382.

Stelling 11:

Monetaire eenwording binnen de Europese Gemeenschap is van belang voor stabiliteit in het internationale geldstelsel en kan een bijdrage leveren tot opheffing van de huidige depressie.

Vgl. C.P. Kindleberger, The world in depression 1929-1939 (Londen 1973), 291ff.

Stelling 12:

Bij de huidige pogingen tot terugdringing van de inflatie is onvoldoende aandacht besteed aan de consequenties van een omslag naar een deflatoire prijsontwikkeling.

Stelling 13:

De roep van studenten om projectonderwijs is strijdig met de bij hen bestaande behoefte aan intensieve studiebegeleiding.

Stelling 14:

Het vergaderen als 'second-best' alternatief voor wetenschappelijk werk kan worden ingeperkt door notoire vergadelaars expliciet de keuze te laten tussen vergadertijd en vrije tijd. Dit komt de efficiëntie van instellingen van wetenschappelijk onderwijs én het levensgeluk van bedoelde vergadelaars ten goede.

Stellingen behorende bij het proefschrift Brits-Nederlandse handel en scheepvaart, 1870-1914. Een analyse van machtsafbrokkeling op een markt door R.W.J.M. Bos.

Bibliotheek K. U. Brabant

17 000 01120574 8