

De gouden delta, stoom en steenkool. De Rijnvaart 1815-1914

C. B. WELS

Joachim F. E. Bläsing, *Das goldene Delta und sein eisernes Hinterland 1815-1851. Von niederländisch-preußischen zu deutsch-niederländischen Wirtschaftsbeziehungen* (Leiden: H. E. Stenfort Kroese, 1973, 275 blz.) en H. P. H. Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1830-1914. 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: Holland Universiteits Pers, 1974, 540 blz., f 67,50).

Wanneer we de literatuur over de geschiedenis van de Rijnvaart overzien, valt in de eerste plaats op dat over de middeleeuwse periode zowel van Nederlandse als van Duitse zijde allerlei is gepubliceerd, voor een deel in de vorm van bronnenuitgaven. Daarentegen zijn aan het tijdvak 1500-1800 nauwelijks zelfstandige studies van enig belang gewijd. Over de Rijnvaart in de negentiende eeuw bestaat in beide landen evenwel weer een reeks publicaties, die wat de Duitsers betreft vaak nog gespecialiseerd zijn naar stad en streek. De omvang van de literatuur over dit thema weerspiegelt vooral in Nederland goed de belangstelling van de historici voor de verschillende tijdvakken, maar is zeker niet recht evenredig met de betekenis van de Rijnvaart in deze periodes.

In de tweede plaats springt in het oog dat de Duitse literatuur voornamelijk uit het eerste kwart van deze eeuw dateert en het economisch gebeuren langs en op de Rijn en andere Duitse rivieren hoofdzakelijk beschrijft als een onderdeel van het Duitse unificatieproces. In Nederland, waar de historici zich wat later voor de Rijn zijn gaan interesseren, is het belangrijkste archiefmateriaal over dit onderwerp inmiddels gepubliceerd in de *Documenten betreffende de buitenlandse handelspolitiek van Nederland in de negentiende eeuw* door N. W. Posthumus en in de *Bescheiden betreffende de Nederlandse buitenlandse politiek* over de achtereenvolgende periodes door C. B. Wels, J. Woltring en C. Smit. Dan zijn er de dissertaties van P. J. Bouman (*Rotterdam en het Duitse achterland*) en J. Ratte (*De Nederlandse doorvoerpolitiek*). Deze beide auteurs hebben de Rijn overigens voornamelijk vanuit de Maasstad bekeken. De politieke sfeer rond de Rijnvaartproblematiek in beide landen is geschetst door J. C. Boogman in *Nederland en de Duitse Bond*. Een aanzet tot hernieuwd onderzoek ten aanzien van dit thema werd gegeven door Joh. de Vries in zijn artikel over 'De problematiek der Duits-Nederlandse economische betrekkingen in de negentiende eeuw', *TvG* (1965).

Bläsing en Nusteling hebben nu nagenoeg gelijktijdig en onafhankelijk van elkaar de Rijnvaart in de negentiende eeuw als thema voor hun proefschrift gekozen. De beide dissertaties overlappen elkaar voor de jaren 1830-1850, maar dat is alleen maar winst. Het is daardoor mogelijk kennis te nemen van de beschouwingen van twee deskundige auteurs over dezelfde cruciale periode. Bij zoveel gemeenschappelijks ligt het voor de hand beide boeken eens naast elkaar te leggen.

C. B. WELS

Bläsing heeft zich ten doel gesteld de Duits-Nederlandse economische betrekkingen in een breder verband te beschouwen dan tot dusver is gedaan. De beide landen - Nederland wat later dan Duitsland - evolueerden naar een nieuwe eigen economische identiteit, waarbij de oude grondslagen van hun onderlinge economische betrekkingen afgebroken en tegelijkertijd nieuwe werden opgebouwd. Voor deze studie heeft de auteur alleen aanvullend archiefonderzoek verricht en zich daarbij beperkt tot het trefwoord Rijnvaart. Omvangrijker onderzoek had waarschijnlijk geen ander belangrijk materiaal aan het licht gebracht dan wat Duitse en Nederlandse historici tot dusver al hebben gepubliceerd. Bij Bläsing ligt de nadruk dan ook volledig op de integratie van de bekende Rijnvaartproblematiek in het economisch handelen en denken in Nederland en Duitsland. Hierbij worden macro- en soms ook micro-economische factoren in beide landen in verschillende fasen tegenover elkaar geplaatst. Juist deze comparatieve beschouwingen behoren tot de meest interessante delen van deze dissertatie.

Al vanaf de middeleeuwen beschikte Nederland over een machtspositie in de Rijndelta, die door het verbrokkelde Duitse achterland nooit serieus was aangevochten. Onder druk van Napoleon werd een begin gemaakt met de internationalisering van de rivier. De nieuwe volkenrechtelijke inzichten waarop Napoleons maatregelen gebaseerd waren, hielden in dat een soeverein het scheepvaartverkeer van andere oeverstaten op een door zijn gebied stromende rivier niet naar eigen goeddunken mocht belasten of verbieden. Op het congres van Wenen wist de Nederlandse diplomatie te verhinderen dat op basis van deze zienswijze of op grond van de Britse ideeën over het nut van monopoliebeperking bindende besluiten ten aanzien van de Rijnvaart werden genomen. Het Nederlandse monopolie bleef dus in 1815 onaangetast. Dit hield in dat het vervoer van en naar het Duitse achterland voor Nederlandse schippers gereserveerd bleef, dat alle goederen in Nederland verladen dienden te worden en dat rechtstreekse vaart naar zee vanuit het Rijnland verboden was.

Behalve de tarieven voor in-, uit- en doorvoer was er nog een netwerk van brug- en sluisgelden, watertolten, loods- en bakentarieven, waarvan niet alleen de kas van rijks- en stedelijke overheden profiteerde, maar waardoor ook aan vele handen werk werd geboden. Nederland gebruikte na 1813 zijn monopolie om in het noorden de stapelmarkt te doen herleven: de Hollands-Zeeuwse delta moest weer als trechter gaan fungeren voor de gehele handel met het achterliggende continent.

Op het Duitse deel van de Rijn was de situatie evenmin ideaal, maar wel veel beter. Bläsing berekent dat in 1822 het bevaren van een zelfde aantal kilometers Rijn in Nederland dertienmaal duurder was dan in Duitsland. Voor de Nederlandse handel was de Keulse stapel de grootste belemmering.

Het is jammer dat de auteur deze tientallen soorten scheepvaartbelemmeringen bijna over het gehele boek verspreid ter sprake brengt, waardoor men het overzicht verliest. Door alles in één hoofdstuk bijeen te zetten had hij de lezer een dienst bewezen. Het was dan mogelijk geweest even na te slaan wat het 'droit fixe', het patent- en octrooirecht nu eigenlijk inhielden.

Bläsing schetst de geleidelijke uitholling van de Nederlandse machtspositie ten gunste van het Duitse achterland. Op het punt van de oorzaken brengt hij nauwelijks nieuws. Wel geeft hij een waardevolle analyse van dit afbrokkelingsproces, waarbij hij zich bijzonder goed in de controversiële belangen van beide landen inleeft. Bij de Rijnvaartconventie van Mainz (1831) moesten de Nederlanders het eerste terrein prijsgeven en de scheepvaartwetten van Van Bosse en het handelsverdrag met het Tolverbond (1851) brachten ten slotte de ommekeer: Nederland ging zich voortaan op het transitito toeleggen.

Terecht stelt Bläsing de vraag waarom Nederland nog zo lang zijn monopoliepositie tegenover Pruisen wist te handhaven. De traditionele voorstelling van Nederland is immers: een aftakelende handelsmogendheid die in 1830 een deel van haar grondgebied verspeelt, geleidelijk labiel wordende verhoudingen in de binnenlandse politiek, weinig vertrouwen in de eigen toekomst en een stagnerende economie die op een steeds smallere basis (de koloniale handel en de Rijnvaart) komt te rusten. Daartegenover Pruisen: een grote mogendheid met toenemend aanzien, groeiend zelfvertrouwen en een dynamische economie die door de oprichting van het Tolverbond een belangrijke stimulans ontvangt.

De auteur wijst er echter op dat deze voorstelling voor wat de periode tot 1830 betreft een te deterministisch accent heeft en voor de jaren dertig het effect van de scheiding in Nederland en de economische samenwerking in het achterland overschat.

Om te beginnen had Nederland in 1815 bepaald geen slecht uitgangspunt. Door toevoeging van de zuidelijke provincies was een staat met een gevarieerd economisch patroon ontstaan: het noorden commercieel-agrarisch, het zuiden industrieel-agrarisch; bovendien een overzees imperium dat als grondstoffenproducent en afzetgebied grote betekenis had. Het nieuwe koninkrijk van Willem I had een gecentraliseerd, goed geoutilleerd bestuur met uniforme voorschriften en nagenoeg eenheid van maat, munt en gewicht. Pruisen daarentegen, de belangrijkste tegenspeler van Nederland, had in 1815 weliswaar het Rijnland verworven, maar daardoor was de territoriale verbroekeling nog groter geworden. Van een bestuurlijke infrastructuur was nauwelijks sprake en het economisch verkeer werd er de eerste jaren gehinderd door allerlei handelsbelemmeringen en het ontbreken van uniformiteit op het punt van betaalmiddelen en belastingen. Bovendien kreeg het Roergebied na 1815 te kampen met de Engelse concurrentie. Door de oprichting van hoge tolmuren door Frankrijk en Nederland vielen deze gebieden ook nog weg als afzetmarkt. Het oosten van Pruisen had te lijden onder de algemene agrarische crisis.

Het is duidelijk dat dit Pruisen, de parvenu onder de grote mogendheden, onder deze omstandigheden nog hoog opzag tegen de oude handelsstaat in de delta en er pas toe kon overgaan druk op Nederland uit te oefenen nadat er grote economische machtsverschuivingen langs de Rijn hadden plaatsgevonden.

Van de voor Nederland zo gunstige constellatie van 1815 was op het economisch leven van het noorden geen stimulans uitgegaan. Integendeel, men wilde er het liefst alles bij het oude laten en de stapelmarkt van voor 1795 doen herleven. Deze functie had het land echter definitief verloren, maar juist omdat men daar niet aan wilde, klampte men zich des te hardnekkiger vast aan de monopolies op de Rijn en in de koloniën in de veronderstelling hierin instrumenten tot herstel van de stapelmarkt te bezitten. De Nederlandse economie was daardoor in hoge mate statisch.

Pruisen stond, economisch gezien, in 1815 met de rug tegen de muur. Er bleef geen andere mogelijkheid dan de vlucht naar voren. Het land had weinig te beschermen en ging daarom over op een tamelijk liberaal handelstelsel (1818) dat de grondslag werd voor het Tolverbond. Deze kritieke beginjaren zetten juist het acceleratieproces in beweging ('take-off'), waardoor de Pruisische economie van een statische in een dynamische fase overging.

Voor Nederland kwam de omslag in de jaren veertig. Toen was men met het koloniale en Rijnmonopolie volledig in het slop geraakt. Bij elke nieuwe onderhandeling met de Duitsers had men concessies moeten doen en na de aanleg van de spoorweg Antwerpen-Keulen was er zo weinig 'Monopolsubstanz' overgebleven dat alleen een radicale economische heroriëntering uitkomst kon bieden. Deze zette in bij de tariefwet van 1845 en kreeg zijn beslag in 1850-1851.

C. B. WELS

Opmerkelijk is Bläsings relativerend oordeel over de stagnatie in de Nederlandse en de dynamiek in de Duitse economie. De kritiek van Nederlandse historici op het economisch gebeuren in Nederland in de eerste decennien van de negentiende eeuw acht hij overdreven. De neiging om hun land als apathisch en geborneerd te karakteriseren is naar zijn mening de reflectie van de enorme indruk die de aftakeling van het Nederlandse handelsimperium, vooral in de laatste fase van zijn verval, op hen heeft gemaakt. Hun negatieve oordeel over dit tijdvak uit de eigen geschiedenis is de weerslag van de teleurstelling die wel moest ontstaan toen bleek dat Nederland de veel te hoog gespannen verwachtingen niet kon vervullen.

Bläsing stelt daar Duitsland tegenover, waar men bepaald niet leed onder reminiscensies aan vergane glorie. Daar viel in de eerste helft van de negentiende eeuw elke vergelijking met de economische achterlijkheid in het verleden altijd in het voordeel van de eigen tijd uit.

Het is jammer dat de auteur geen oog heeft gehad of tijd heeft willen besteden aan de relaties tussen Duitsland en Nederland in ruimere zin, dit te meer daar hij juist pretendeert 'ein Stück integraler Geschichtsschreibung' te leveren. Zijn verhaal is nu op tal van punten wat ééndimensionaal omdat buitenlands-politieke aspecten, ideologische componenten en de wetenschappelijke en culturele invloed van het Duitsland na 1813 buiten beschouwing zijn gebleven.

Bläsing is geen auteur die concies en helder formuleert. Zijn eindeloos lange Duitse zinnen golven alinea's lang, een enkele maal een pagina lang, door, terwijl de lengte van zo'n met economische terminologie volgepakte alinea niet altijd door de feitelijke inhoud wordt gerechtvaardigd. Door deze stijl wordt men onwillekeurig herinnerd aan de minister van Buitenlandse Zaken in de jaren veertig van de vorige eeuw, de bejaarde, half-dove generaal De la Sarraz. Van deze oud-kamerheer van Willem II was bekend dat hij een hekel had aan ambtelijke stukken en met name aan het proza uit Berlijn met z'n lange zinnen. Minister van Financiën Van Hall klaagde erover dat de generaal dergelijke stukken soms meer dan een jaar onafgedaan in zijn la liet liggen, waar ze in 1848 door de nieuwe ministers werden aangetroffen.

Nusteling heeft de Rijnvaart in de eerste plaats van Nederland uit bezien. Evenals Bläsing stond hem, ook voor de tweede helft van de eeuw, veel literatuur ter beschikking zodat ook hij met een beperkt archiefonderzoek kon volstaan. Zijn uitgangspunt is niet de Rijnvaart als onderdeel van de economische betrekkingen tussen Nederland en Duitsland, zoals bij Bläsing, maar de functie van de rivier als belangrijkste transportfaciliteit in het Nederlandse economische verkeer.

De auteur besteedt aandacht aan het veelal verwaarloosde aspect van het verzet van Willem I tegen elke vorm van internationalisatie van de Rijn. De koning stelde zich namelijk op het starre achttiende-eeuwse standpunt dat zijn soevereine rechten ook over de internationale waterwegen binnen zijn territorium onbeperkt waren.

Twee van Nustelings conclusies voor de periode 1815-1850 - die hij overigens met Bläsing deelt maar ze overtuigender formuleert - zijn het vermelden waard. In de eerste plaats stelt hij uitdrukkelijk dat het met de economische achterlijkheid nog al meeviel, vooral wanneer men rekening houdt met het feit dat Nederland in deze jaren zijn oude positie als economische wereldmacht moest prijsgeven en in een heroriënteringsfase verkeerde. Zo ging bij de technische vernieuwing van het transport te water Nederland ver voorop. Dat was ook een van de redenen waarom de Rijnvaart de concurrentie van de spoorwegen en daarmee de Rijndelta de concurrentie met andere zeehavens wist te overleven. In de

tweede plaats is Nusteling met Bläsing van mening dat tot dusver ten aanzien van de scheepvaartwetten van Van Bosse door de meeste historici te veel aan de Engelse scheepvaartwetten is gerefereerd. De gelijkstelling van de vreemde met de nationale vlag, zo meent Nusteling, had niet alleen ten doel de Nederlandse scheepvaart van de intrekking van de Engelse navigatiewetten te laten profiteren, maar ook om de Duitse schepen in de Rijnmond op dezelfde voet als de Nederlandse te kunnen behandelen.

Nederland was overigens in 1850 te optimistisch ten aanzien van de snelheid waarmee in Duitsland de liberalisering van de Rijnvaart zich zou gaan voltrekken. Hessen en Nassau waren de taaiste verdedigers van het behoud van het recognitiegeld en zij gaven hun verzet pas op toen Pruisen in 1864 dreigde hen van het Tolverbond uit te sluiten. Nederland reageerde daarop met afschaffing van de loods- en bakengelden. De liberalisering van de Rijnvaart kreeg overigens zijn beslag door de oorlog van 1866: Pruisen dicteerde daarna de Zuidoostelijke staten de laatste belemmeringen op te heffen. Daarop kon de akte van Mannheim in 1869 ondertekend worden, waarbij bezegeld werd wat sedert 1831 geleidelijk in bilaterale overeenkomsten al door de Rijnsoeverstaten overeengekomen was.

De auteur geeft gedetailleerde overzichten van de verschepte produkten en vaarroutes en besteedt veel aandacht aan de samenhang tussen de infrastructuur op vervoersgebied en de economische ontwikkeling. De concurrentie tussen Rijnvaart en railtransport komt eveneens uitvoerig aan de orde. De introductie van stoomschepen na 1825 maakte het goederentransport te water sneller en goedkoper. Daardoor was de Rijnvaart in staat het op te nemen tegen de spoorwegen die na 1850 over een Westeuropese lijnennet beschikten. Ondanks stagnatie omstreeks 1870 bleef het schip vooral op de Benedenrijn het belangrijkste transportmiddel. De Nederlandse delta kon daardoor de aan- en afvoerhavens blijven voor het Duitse achterland, ondanks pogingen van Franse, Belgische en Noordduitse havens om dit goederenverkeer naar zich toe te trekken.

Met betrekking tot de 'take-off' van de Nederlandse economie merkt Nusteling op dat er vanaf 1850 sprake was van een constante groei, die in de eerste plaats zijn oorsprong vond in de toenemende bedrijvigheid op en langs de Rijn. Niet de bevordering van industrie, maar het stimuleren van handel en verkeer stonden centraal in de Nederlandse economie en het lag ook voor de hand dat in deze traditionele sectoren het economische acceleratieproces het eerst op gang kwam.

De Nederlandse regering, aldus de auteur, heeft zich in 1869 bij de ondertekening van de akte van Mannheim te weinig gerealiseerd dat Duitsland op de duur wel eens minder belang bij een vrije Rijn zou kunnen krijgen. Aan garanties in dit opzicht is dan ook nooit gedacht. Na 1871 kwam Nederland alléén tegenover het Duitse rijk te staan omdat Frankrijk door de afstand van Elzas-Lotharingen had opgehouden Rijnsoeverstaat te zijn. Af en toe gingen er Duitse stemmen op die de aandacht vestigden op de in hun ogen onnatuurlijke situatie dat een klein land als Nederland de uitgang naar zee beheerste van de belangrijkste Duitse verkeersader. Volgens deze kringen zou Nederland binnen de economische invloedssfeer van het Duitse rijk gebracht dienen te worden, bijvoorbeeld door een lidmaatschap van het Tolverbond.

Tegelijkertijd werd er door grootgrondbezitters uit het Duitse oosten, door Silezische industriëlen en spoorwegkringen aangestuurd op herinvoering van de scheepvaartrechten. De Pruisische regering had zelf ook behoefte aan een instrument tot beheersing van de verkeerspolitiek, maar de rijksregering wenste het Duitse isolement niet te vergroten door deze zaak in Den Haag aan te snijden. Het was in deze periode dat de Rijnlanders blij waren dat de Rijndelta in Nederlandse handen was. In 1911 aanvaardde de Rijksdag een wetswijziging die de mogelijkheid opende om op de Duitse rivieren weer tol te heffen. Om

C. B. WELS

de oppositie de wind uit de zeilen te nemen kreeg het tolgeld een bestemming: voor de aanleg en het onderhoud van de waterwegen.

Dit laatste hoofdstuk over 'Het Duits nationalisme en de Nederlandse Rijnmonding rond de eeuwwisseling' is bepaald niet het sterkste deel uit deze dissertatie. De auteur schetst hier het bekende beeld: wanneer de oude Bismarck het veld heeft moeten ruimen, kent de Duitse buitenlandse politiek geen matiging meer. De conservatieven gaan de toon aangeven en de imperialistisch-nationalistische kringen krijgen vat op het beleid. Juist over het samenspel van de verschillende krachten in de Duitse buitenlands-economische politiek is in de Duitse literatuur de discussie evenwel volop gaande. Nusteling heeft hiervan echter geen gebruik gemaakt.

In dit degelijke boek, waarin zoveel interessant materiaal gedetailleerd is verwerkt, mist men wel eens het samenstel van krachtlijnen dat de verschillende problemen verbindt. Dat geldt met name voor het laatste deel.

Recensies

J. P. Peeters, *Bloei en verval van de middeleeuwse stadsvrijheid Vilvoorde* (Tielt, 1975, 227 blz.).

Deze monografie die de auteur in afleveringen het verschijnen in het tijdschrift *Eigen Schoon en De Brabander* is nu ook in boekvorm voorhanden. Het geheel behandelt achtereenvolgens: de juiste betekenis van de Vilvoordse vrijheidskeure van 1192, de economie van de middeleeuwse stad en de economische stagnatie en omschakeling van de plaats in de late middeleeuwen. In 972 was de 'villa' Vilvoorde, oorspronkelijk eigendom van de abdij van Chèvremont, geïntegreerd in de bezittingen van de kapittelkerk van Aken. Langs de weg van het voogdijschap wisten de graven, later hertogen van Brabant, er hun gezag te vestigen. De vrijheidskeure dient gezien in het kader van de militaire-strategische politiek van de hertogen en is geen uiting van bloeiend stedelijk leven te Vilvoorde.

De economische ontplooiing van de plaats dateert slechts uit de laatste jaren der dertiende eeuw en stoelt zoals men in Brabant kan verwachten op de draperie. Vooral voor de lakenindustrie weet de auteur tal van nieuwe gegevens naar voor te brengen. Niet zonder belang waren ook de steenhandel en het vervoer van stenen langs de Zenne. Vilvoorde is een typisch slachtoffer van de economische en politieke crisis der late vijftiende eeuw geworden ten gevolge waarvan het zijn stedelijke zelfstandigheid verloor tegenover de vorst.

Een dergelijke geschiedenis van een kleine Brabantse stad, die bovendien aandacht besteedt aan sociale aspecten, is een welkome aanvulling op de stadsgeschiedenis der Nederlanden, waarvan het beeld beheerst wordt door de oude en grote steden. De auteur moest daarbij afrekenen met de handicap dat het middeleeuwse archief van Vilvoorde in 1489 door de beruchte stadsbrand grotendeels werd vernield. Hij heeft zich uit de slag getrokken door de beschikbare archieven ten volle te benutten naast de bestaande literatuur en door telkens weer vergelijkingen met elders te maken. Dit betekent echter dat hij nogal eens, reeds lang bekende feiten, uitvoerig herhaalt en soms open deuren instampt. Men kan zich daaraan ergeren, maar men moet er wel rekening mee houden dat deze monografie ook voor niet-gevormde historici werd geschreven. De wreveld van de lezer wordt daarbij ongetwijfeld gestimuleerd door de ietwat pedante stijl en taal van de auteur.

Ook enkele detailopmerkingen moeten ons van het hart. De interpretatie van de tekst van de domeinrekeningen als zou de rentmeester op de markt te Vilvoorde graan verkopen, is verkeerd. De geciteerde passage (94) over 'verdingen' slaat waarschijnlijk op het afkopen van verschuldigde renten in natura volgens de heersende graanprijs. Op bladzijde 96 is in het citaat de datum te lezen als 'MCCCCende achte'. Ook het citaat over de wolaccijns (101) is duidelijk foutief geïnterpreteerd. De accijns voor wol van schapen gehouden binnen Vilvoorde in opdracht van vreemdelingen moet in elk geval betaald worden door de schapenhouder, onafgezien of die schapen binnen of buiten Vilvoorde worden geschoren. Bladzijde 139 spreekt ten onrechte van borduurders in verband met 'voedereers',