

# **Spoorwegen in het Rijngebied en de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens**

Een bescheiden bijdrage aan het onderzoek naar de oorzaken voor de liberalisering van de Nederlandse scheepvaart- en handelspolitiek 1831-1868.



Masterthesis Februari 2011

Erasmus Universiteit

Faculteit der Historische en Kunstwetenschappen

Ter attentie van Dhr. Dr. Prof. H.A.M. Klemann en ...

Geschreven door:

Friedrich Willem Smid

Studentnummer: 284488

## INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding: Rijnvaart en de Nederlandse handelspolitiek. ....	3
1.1 Probleemstelling .....	3
1.2 Historiografisch debat .....	5
1.3 Vraagstelling .....	9
1.4 Theoretisch kader I: infrastructuur en handel .....	11
1.5 Theoretisch kader II: binnenlandse invloed op de handelspolitiek .....	13
2. Moeizame acceptatie van de realiteit.....	14
2.1 Weerstand tegen de Akte van Mainz .....	15
2.2 Dreigend handelsisolement.....	18
3. Binnenlandse belangen en buitenlandse druk. Tijd voor verdere verlaging van de belasting op scheepvaart en handel.....	21
3.1 Overzicht van liberale maatregelen tussen 1831-1868.....	21
3.2 Aarzelende handelspolitiek door de binnenlandse belangen .....	23
3.3 De liberale maatregelen en de concurrentiepositie .....	29
3.4 De effecten van de liberale handels- en scheepvaartpolitiek .....	32
4. De West-Europese spoorwegen en de Nederlandse zeehavens .....	40
4.1 Binnenlandse spoorwegen .....	40
4.2 Buitenlandse spoorwegen .....	43
4.3 Directe concurrentie tussen de spoorwegen en de Rijnvaart .....	45
4.4 Integratie West-Europese markt en de Nederlandse concurrentiepositie .....	48
4.5 Massagoederen, het spoor, en de industrialisatie.....	53
5. De noodzaak tot verbetering van de infrastructuur.....	57
5.1 Massagoederen en de Rijnvaart .....	57
5.2 Bevaarbaarheid rivieren .....	60
5.3 Concurrentiepositie Nederlandse zeehavens en de infrastructuur .....	62
6. Resultaten, conclusie, discussie .....	65
6.1 Resultaten liberalisering.....	65
6.2 De liberale handelspolitiek en de concurrentiepositie .....	66
6.3 Discussie .....	69
Literatuurlijst .....	70
Bronnen.....	74

# 1. Inleiding: Rijnvaart en de Nederlandse handelspolitiek.

## 1.1 Probleemstelling

Dit onderzoek behandelt de oorzaken en gevolgen van de liberalisering van de Nederlandse handelspolitiek in 1850 en het verband tussen deze politiek en de ontwikkelingen in het Rijnverkeer. De Rijnvaart speelde van oudsher een belangrijke rol in de Nederlandse handelsbetrekkingen. De Rijn vormde een natuurlijke schakel tussen de Nederlandse zeevaart en het achterland. Zoals Van der Kooy het belang van de Rijn voor de handel in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw treffend formuleerde:

*“De handel op het achterland der Hollandsche zeehavens, het gebied der groote rivieren, sloot zich op natuurlijke wijze op de zeehandel aan.”<sup>1</sup>*

In de 19<sup>e</sup> eeuw was de Rijnvaart een belangrijker onderdeel van de Nederlandse handelsbetrekkingen dan in de voorafgaande eeuwen. De Nederlandse handelsvloot had ernstig geleden onder het continentaal stelsel van Napoleon en Nederland was veel koloniale bezittingen verloren. De Nederlandse handel richtte zich in de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw vooral op de Indische vaart en de export naar het Duitse achterland. Indische koffie en suiker waren de belangrijkste Nederlandse exportproducten geworden en vormden het grootste deel van het Rijnverkeer stroomopwaarts. De ontwikkeling van de Nederlandse Rijnvaart was een belangrijke graadmeter voor de Nederlandse internationale concurrentiepositie. Voordat het historiografisch debat en de vraagstelling worden beschreven, volgt eerst een samenvatting van de Nederlandse scheepvaart- en handelspolitiek in de 19<sup>e</sup> eeuw tot aan de liberalisering in 1850.

In de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw voerde Nederland een protectionistische scheepvaart- en handelspolitiek, waarbij de eigen handel en scheepvaart werden beschermd tegen buitenlandse concurrentie. De stapelhandel had tot ver in de 18<sup>e</sup> eeuw het economische leven in de Nederlandse havensteden gedomineerd.<sup>2</sup> De stapelhandel bestond uit verschillende soorten importeurs en tussenhandelaren, die de aanvoer betaalden en verzorgden, dan wel voorraden aanlegden en speculeerden op prijsveranderingen. De

---

<sup>1</sup> T.P. van der Kooy, *Hollands stapelmarkt en haar verval* (Amsterdam 1931) 8.

<sup>2</sup> J. Ratté, *De Nederlandse doorvoerpilietiek tot 1850* (Rotterdam 1952) 9-12.

nijverheid in de havensteden was mede van de stapelhandel afhankelijk, omdat zij de aangevoerde (koloniale) goederen verwerkten tot producten. Blote doorvoer daarentegen betrof goederen die Nederland passeerden zonder tussenkomst van de binnenlandse handelaar. De Nederlandse handel verdiende daarbij uitsluitend aan dienstverlening zoals transport, tijdelijke opslag of overslag. Voortaan wordt de sector die deze dienstverlening bood de expeditiehandel genoemd.

Het Nederlandse protectionisme was bedoeld om de Nederlandse stapelhandel te beschermen. Nederland voerde een handelspolitiek die invoer en uitvoer zo min mogelijk belaste met in- en uitvoerrechten, en tegelijkertijd de blote doorvoer belemmerde door hoge doorvoerrechten.<sup>3</sup> De Nederlandse handelspolitiek was er daarnaast op gericht de eigen scheepvaart voor de invoer van de diverse goederen te beschermen door middel van het instellen van differentiële rechten. Dit hield in dat voor goederen die werden ingevoerd met een Nederlands schip minder invoerrechten betaald werden dan voor goederen die met een buitenlands schip het land binnen kwamen. Dankzij de hoge doorvoerrechten werd het buitenlandse aandeel in de Rijnvaart zoveel mogelijk geweerd. Rechtstreekse doorvaart van en naar Duitsland was immers zwaarder belast. De differentiële rechten dienden ertoe dat de handel bovendien zoveel mogelijk gebruik maakte van Nederlandse schepen. Handel en scheepvaart waren daarom sterk op elkaar aangewezen. In 1850 werd de bovengenoemde scheepvaart- en handelspolitiek losgelaten en kreeg de Nederlandse handelspolitiek een overwegend liberaal karakter.

Als Willem I zichzelf in 1815 uitroept tot koning der Nederlanden wijst niets in zijn handelspolitiek erop dat Nederland het protectionisme van de Rijnvaart en handel snel zal opgeven. Het protectionisme werd door een toenemende staatsbemoeyenis van Willem I uitgebreid, met het doel de handelsvloot, de stapelmarkt en de koloniale vaart weer internationaal allure te geven. Willem I richtte de Nederlandse Handelsmaatschappij (NHM) op die de handel met de koloniën ingrijpend reguleerde. In een tariefwet van 1822 werden de doorvoerrechten hoog ingesteld om de blote doorvoer te remmen en buitenlandse schippers te benadelen. Eén van de eerste besluiten van Willem I was het opzeggen van deelname aan een Commissie voor de Rijnvaart, die in de slotakte van Wenen (1815) was

---

<sup>3</sup> Ratté, *De Nederlandse doorvoerpolitiek*, 1-6. Het kwam overigens slechts zelden voor dat het doorvoerrecht daadwerkelijk hoger lag dan het invoerrecht. De vaststelling van de handelstarieven dateerde uit 1822 en werd aangepast in 1828. Het kwam wel vaak voor dat het doorvoerrecht gelijk werd gesteld aan het hoogste invoerrecht of uitvoerrecht op een goed.

opgericht om naar een vrije bevaarbaarheid van de Rijn tot aan zee te streven. Het lijkt daarom verrassend dat slechts drie decennia later sprake was van een nagenoeg liberale handelspolitiek.

## 1.2 Historiografisch debat

In de literatuur zijn twee verklaringen voor de liberale handelspolitiek te onderscheiden. Ten eerste is er een verklaring die gebaseerd is op de lange termijn. Bij de lange termijn oorzaken worden de structurele zwakheden van de Nederlandse economie benadrukt, zoals het verval van de stapelmarkt, een langdurig gebrek aan innovatie of achtergebleven infrastructuur. Ten tweede is er een verklaring die gebaseerd is op korte termijn aanleidingen, zoals snelle politieke en technologische ontwikkelingen die zich de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw voordeden. De belangrijkste politieke en technologische ontwikkelingen waren de oprichting van het Tolverbond, de snelle industrialisatie van West-Europa en de concurrentie van buitenlandse spoorwegen. De auteurs die vooral de korte termijn aanleidingen benadrukken schetsen het beeld dat de liberale hervormingen een radicale breuk vormen met het verleden, voortgekomen uit acute buitenlandse druk. De auteurs die de structurele, lange termijn, oorzaken benadrukken schetsen het beeld dat de liberalisering hoe dan ook onafwendbaar was vanwege de nationale ontwikkelingen. Hieronder volgt een samenvatting van het historiografisch debat.

Een belangrijk doel van het Nederlandse protectionisme was, zoals eerder aangegeven, de bescherming van de stapelhandel. De ontwikkeling van die handelstak wordt daarbij in verband gezien met de ontwikkeling van de Nederlandse handelspolitiek. Van der Kooy schreef over het verval van "Hollands stapelmarkt".<sup>4</sup> Volgens Van der Kooy was de stapelmarkt in de zeehavens tot halverwege de 18<sup>e</sup> eeuw een onmisbare tussenstop voor goederen die internationaal verhandeld werden. Kopers en verkopers moesten een persoonlijk contact onderhouden zodat men dan meteen de rekening kon voldoen. Bovendien was handel over een grote afstand seizoensgebonden, duur en moeizaam vanwege de beperkte transport- en communicatiemiddelen. Als gevolg van de innovatie van transport- en communicatiemiddelen werd het eenvoudiger voor de producent en afnemer om rechtstreeks met elkaar in contact te komen en goederen over een lange afstand te

---

<sup>4</sup> Kooy, *Hollands stapelmarkt*, 1-128.

vervoeren. Hierdoor kwam de traditionele functie van de stapelmarkt onder grote druk te staan en raakte deze vanaf 1750 in verval.

Amsterdam was volgens Van der Kooy al in de 18<sup>e</sup> eeuw niet langer een stapelmarkt waar vrijwel alle goederen altijd op voorraad waren. In eerste instantie zette het verval in bij de moedernegotie tussen de Oostzee en het Middellandse zeegebied, de handel over zee. Na de komst van de spoorwegen zou ook de stapelmarktfunctie van de zeehavens voor de handel met het Duitse achterland onder toenemende druk komen te staan. Het structurele verval van de stapelmarkt sinds 1750 suggereert dat de traditionele handelspolitiek op lange termijn onhoudbaar was.

In meer recente literatuur wordt door E. Horlings gewezen op de overblijfselen van de stapeltraditie in de Nederlandse zeehavenhandel, ondanks het feit dat de stapelmarkt al lang niet meer de internationale betekenis van weleer had.<sup>5</sup> Vooral voor de agrarische, seizoensgebonden en in kwaliteit uiteenlopende goederen (bijvoorbeeld in de graan-, suiker- of koffiehandel) bleef het de gewoonte te stapelen en zo te speculeren op prijsschommelingen. Suiker en koffie waren rondom 1850 veruit de belangrijkste producten die verhandeld werden in de Nederlandse zeehavens, en de stapelfunctie was daar nog een belangrijke economische factor. Volgens J. Jonker en K. Sluyterman werden de restanten van de stapeltraditie uitgeschakeld door de opkomst van de economische sectoren die inspeelden op de groeiende vraag naar expeditiehandel.<sup>6</sup> De tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw kwamen de grote handelshuizen in ernstige problemen en enkele vooraanstaande handelshuizen gingen failliet.

E. Horlings en J.P. Smits benadrukken dat de expeditiehandel de drijvende kracht was achter de Nederlandse moderne economische groei in de 19<sup>e</sup> eeuw.<sup>7</sup> Nederland was er in eerste instantie in geslaagd te profiteren van de enorme vraag in West-Europa naar de tropische goederen koffie en suiker, maar in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw nam de vraag naar die koloniale producten af. De handelsvolumes werden groter en de producenten in het zich industrialiserende Roergebied deden liever direct zaken met de buitenlandse

---

<sup>5</sup> E. Horlings, *The economic development of the Dutch service sector 1800-1850: trade and transport in a premodern economy* (Amsterdam 1995) 158-168, 211-212.

<sup>6</sup> J. Jonker, K. Sluyterman, *At home on the World markets. Dutch trading company's from the 16th century until the present* (Den Haag etc. 2000) 169-173.

<sup>7</sup> J.P. Smits, *Economische groei en structuurveranderingen in de Nederlandse dienstensector 1850-1913: De bijdrage van handel en transport aan het proces van moderne economische groei* (Amsterdam 1995). Horlings, *The economic development*, 58-59, 199.

leveranciers.<sup>8</sup> Industriële methoden van productie in West-Europa veranderden de vraag en aanbod verhoudingen: enerzijds de soorten goederen die werden gevraagd, anderzijds waar de productie plaatsvond. J.P. Smits vult over de liberalisering van de handelspolitiek aan, dat de modernisering van de Nederlandse economie pas mogelijk werd zodra de meeste beschermende belastingen werden opgeheven. Smits concludeert dat Nederlandse handel lang aan de verouderde stapelhandel heeft vastgehouden, omdat daarin kunstmatig hoge winst te behalen was.<sup>9</sup>

Overigens noemen E. Horlings en J.P. Smits, behalve structurele economische factoren, de aanleg van het West-Europees spoorwegnetwerk (korte termijn aanleiding) als een verklaring voor het uitschakelen van de restanten van de stapelhandel.<sup>10</sup> Dankzij de spoorwegen was het niet meer noodzakelijk om bij het transport van goederen van en naar het Duitse Rijngebied een tussenstop te maken in de Nederlandse zeehavens met aansluiting tot de Rijn. Deze auteurs doelen impliciet op de toenemende concurrentie die dankzij de spoorwegen ontstond tussen de West-Europese zeehavens. Het werd hierdoor voor de tussenhandel moeilijker hoge commissie te rekenen bij het doorverkopen van de goederen; de handelsmarges werden kleiner. Omdat de concurrentiepositie onder druk kwam te staan moest Nederland de belastingen op de handel noodzakelijkerwijs naar beneden bijstellen. Het blijft echter onduidelijk of de toenemende internationale concurrentie vooral het gevolg was van directe concurrentie tussen de Rijnvaart en de spoorwegen (transportkosten), of vooral het gevolg was van de directe concurrentie tussen de zeehavens (prijs van de goederen).

P.H.P. Nusteling, die dankzij zijn proefschrift over de Rijnvaart als een autoriteit op dit gebied beschouwd wordt, beschrijft dat het bedieningsgebied van de verschillende West-Europese zeehavens elkaar overlaptten door de ontwikkeling van het spoorwegennet.<sup>11</sup> Het verband tussen de gevoerde handelspolitiek enerzijds en de ontwikkeling van het spoorwegennet en de toenemende internationale concurrentie anderzijds behandelt Nusteling niet uitvoerig. Uit de vele gedetailleerde gegevens die Nusteling presenteert, blijkt dat de Nederlandse havens slecht bereikbaar waren, de zeehavens hoge havenkosten

---

<sup>8</sup> Horlings, *The economic development*, 214.

<sup>9</sup> Smits, *Economische groei*, hoofdstuk 4.

<sup>10</sup> Horlings, *The economic development*, 57.

<sup>11</sup> H.P.H. Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914* (Amsterdam 1974) 102.

hadden en het succes van de Noord-Duitse, Belgische en Franse zeehavens. De Nederlandse zeehavens waren niet concurrerend, en mogelijk heeft de toenemende concurrentie van de buitenlandse zeehavens direct geleid tot de liberale maatregelen. P.H.P. Nusteling, E. Horlings en J.P. Smits schetsen een enigszins somber beeld van de manier waarop de handel in de Nederlandse zeehavens was georganiseerd.

Andere auteurs benadrukken de internationale politieke druk die het gevolg was van de komst van een spoorwegnetwerk in West-Europa. J.C. Boogman betoogt dat de aanleg van een spoorlijn tussen Antwerpen en Keulen (de IJzeren Rijn) de doodsteek was voor het Nederlandse protectionisme.<sup>12</sup> Pruisen gebruikte de IJzeren Rijn als pressiemiddel om Nederland te dwingen de scheepvaartrechten en het doorvoerrecht af te schaffen. De IJzeren Rijn was in dat opzicht de directe aanleiding om de belastingen op de Rijnvaart te verlagen. J.C. Boogman verengt de discussie over de Nederlands-Duitse handelsbetrekking echter tot deze spoorlijn en negeert de andere Duitse spoorwegverbindingen en de toenemende concurrentie van de Duitse zeehavens. Voornamelijk de Noord-Duitse havensteden Bremen en Hamburg werden in toenemende mate geduchte concurrenten voor de Nederlandse handel van en naar het Rijngebied. P.H.P. Nusteling vult J.C. Boogman aan door te benadrukken dat ook andere spoorwegen dan de IJzeren Rijn Nederland in een moeilijke concurrentiepositie brachten.<sup>13</sup> In elk geval is duidelijk dat de IJzeren Rijn behalve de louter economische, ook diplomatieke consequenties had. Het monopolie van de Rijnvaart voor het transport naar het Duitse achterland ging ermee verloren, waardoor het Duitse achterland (Pruisen) een meer dwingende handelspolitiek tegenover Nederland kon voeren.

J. Ratté benadert de discussie over de scheepvaart- en handelspolitiek vanuit een diplomatiek perspectief.<sup>14</sup> Ratté ziet de geleidelijke liberalisering van de scheepvaart- en handelspolitiek als een gevolg van de internationale verdragen hierover. Zijn conclusie is dat Nederland alle middelen aangreep om het protectionisme te handhaven, maar dat de bepalingen in de Akte van Mainz (1831) de mogelijkheden voor het belemmeren van de blote doorvoer ernstig beperkte. De Akte van Mainz (1831) geldt als het eerste internationale akkoord dat de vrijhandel predikte voor het West-Europese continent. De

---

<sup>12</sup> J.C. Boogman, *Nederland en de Duitse bond 1815-1851 deel 1* (Groningen 1955) 71-78.

<sup>13</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 92-102.

<sup>14</sup> Ratté, *De Nederlandse doorvoerpolitiek*, 1-209.



Akte van Mainz beperkte de Nederlandse autonomie om de doorvoer op de Rijnvaart zwaar te belasten waardoor een hoog nationaal doorvoerrecht onhoudbaar werd. Het interessante aan de Akte van Mainz was dat er al voor de aanleg van de concurrerende spoorwegen redenen bestonden om een liberale kant op te gaan. J. Ratté ziet de spoorwegconcurrentie als niet meer dan een impuls om tempo te maken met de al langer gewenste verlaging van de belastingdruk op de handel.

Het bovenstaande in aanmerking genomen zijn er sterke aanwijzingen dat de spoorwegen in West-Europa de directe aanleiding waren om haast te maken met liberale maatregelen. De buitenlandse spoorwegen tastten namelijk de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens aan en voerden daardoor direct de diplomatieke druk op Nederland op (korte termijn aanleiding). Maar binnenlandse sociaaleconomische ontwikkelingen, zoals de opkomst van de expeditiehandel en het verval van de stapelmarkt (lange termijn verklaring), vormden de interne motieven die de liberale hervormingen gewenst maakten.

### 1.3 Vraagstelling

De literatuur suggereert dat de spoorwegen de doorslag gaven in het loslaten van het Nederlandse protectionisme. In dit onderzoek wordt behandeld in hoeverre dat een juiste veronderstelling is. De Akte van Mainz kwam tot stand voordat er sprake was van concurrentie tussen het spoor en de Rijnvaart (1831). De stapelmarkt raakte al een eeuw voor de liberalisering in verval (Van der Kooy: 1750). Ook zonder de aanleg van de concurrerende spoorwegen zou hypothetisch gezien een meer liberale handelspolitiek tot stand zijn gekomen.

De hoofdvraag is als volgt geformuleerd:

Was de liberalisering van de handel- en Rijnvaartpolitiek tussen 1831 en 1868 noodzakelijk om de verslechterde internationale concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens door de West-Europese spoorwegen te compenseren, of speelden juist nationale soevereine economische belangen een doorslaggevende rol?

Enkele deelvragen zijn bepaald om de hoofdvraag structureel te behandelen.

- Waren de bepalingen in de Akte van Mainz (1831) van grote invloed op de Nederlandse handelspolitiek? Ervoer de zeehavenhandel de bepalingen in de Akte van Mainz als in strijd met het eigen belang?
- Welke goederen werden verhandeld van en naar welke landen en hoe groot was het aandeel van de expeditiehandel hierin? Hadden de liberale maatregelen een positief effect voor de expeditiehandel?
- Kwam de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens direct onder druk te staan als gevolg van de aanleg van de West-Europese spoorwegen? Verklaart het verschil tussen de transportkosten van de Rijnvaart en die van de spoorwegen de verzwakte concurrentiepositie van de zeehavens, of was de verzwakte concurrentiepositie een gevolg van de dure havens en goederen?

Het doel van dit onderzoek is de invloed die de internationale concurrentiepositie en de nationale belangen op de Nederlandse handelspolitiek hadden tegen elkaar af te wegen. De internationale handelspolitiek is per definitie een samenspel tussen diplomatieke mogelijkheden en nationale economische belangen. De verslechterde internationale concurrentiepositie is dus van een nationaal belang. De deelvragen zijn zo geformuleerd dat zowel de beoogde gevolgen voor de nationale handel, als de dwingende redenen voor de handelspolitiek tot uitdrukking komen.

De Akte van Mainz (1831) en de directe spoorwegconcurrentie worden bij het onderzoek betrokken als een 'dwingende reden voor' de handelspolitiek. De ontwikkeling van de Nederlandse handelsbetrekkingen en het aandeel van de expeditie worden bij het onderzoek betrokken als 'de beoogde gevolgen voor'. Gekeken wordt ook welke meer bepalend was voor de Nederlandse concurrentiepositie: de directe spoorwegconcurrentie, een dwingende en korte termijn aanleiding, of de havenkosten en het goederenaanbod, de in hoofdzaak nationale overwegingen en structurele oorzaken.

De Akte van Mainz (1831) biedt een goed aanvangspunt voor onderzoek naar het fenomeen van een liberale scheepvaart- en handelspolitiek, omdat in de literatuur is gebleken dat hiermee een behoorlijk deel van de Nederlandse autonomie in de handelspolitiek verloren ging. Bovendien was België inmiddels onafhankelijk van Nederland,

waardoor in de tarieven louter met de Noordelijke belangen rekening werd gehouden en de concurrentie met de Antwerpse haven een belangrijkere overweging werd. Het einde van de onderzoeksperiode is vastgesteld in 1868, toen de Akte van Mannheim tot stand kwam. De Akte van Mannheim liberaliseerde de Rijnvaart in alle Rijnsoeverstaten en is behoudens enkele kleine wijzigingen van kracht voor de Rijnvaart.

#### 1.4 Theoretisch kader I: infrastructuur en handel

De handel was gebaat bij zo laag mogelijke transportkosten. De transportkosten bestonden onder anderen uit de handelstarieven, kraangelden, de scheeps- en havenkosten, en verzekeringsgelden. Robert William Fogel trachtte in zijn befaamde proefschrift *railroads and economic growth in America: Essay's in econometric history* (1964) de kostenbesparing van goederenvervoer via de spoorwegen in vergelijking met vervoer via overige transportmiddelen te berekenen.<sup>15</sup> Hiervoor paste Fogel het model van 'sociale besparingen' toe. Fogel omschreef de sociale besparingen letterlijk als:

*"The social saving of railroads in any given year [is] the difference between the actual cost of shipping goods in that year and the alternative cost of shipping exactly the same bundle of goods between exactly the same points without the railroad."*<sup>16</sup>

In het model veronderstelt Fogel dat de vraag naar goederen (het aangeboden transportvolume) hetzelfde blijft ongeacht de transportkosten. Vervolgens werd de besparing op de transportkosten gelijkgesteld met de groei van het Bruto Binnenlands Product (BBP).<sup>17</sup> Volgens deze methode heeft O'Brien (1983) de sociale besparing van de Belgische spoorwegen voor het jaar 1865 berekend: 2,5%.<sup>18</sup> Het model van sociale besparingen berust echter op een statische grondslag en is daarom omstreden. Het is niet waarschijnlijk dat het transportvolume onafhankelijk is van de transportkosten. Het model gaat ook voorbij aan de effecten van de spoorwegen op regionaal niveau, het

---

<sup>15</sup> R. Fremdling, 'Dutch transportation system in the nineteenth century', *de Economist* 148 (2000) 521-537.

zie ook: T.R. Lakshmanan, 'The wider economic benefits of transportation: an overview', in *Joined transport research centre* (2007) 8.

<sup>16</sup> R.W. Fogel, 'Notes on the social savings controversy', *Journal of economic history* 39 (1979) 1-3.

<sup>17</sup> Fogel, 'Notes on the social savings', 5.

<sup>18</sup> T.R. Lakshmanan, 'The broader economic consequences of transport infrastructure investments', *Journal of transport geography* 19 (2011) 8.

productieproces, en de integratie van de verschillende afzetmarkten.<sup>19</sup> Ten eerste droegen de spoorwegen direct bij aan de industrialisering van een gebied, zoals de vraag naar ijzer in Duitsland en de opkomst van een eigen Duitse ijzerindustrie.<sup>20</sup> Ten tweede leidden de spoorwegen tot marktintegratie.<sup>21</sup> Zo toonden Keller en Shiue aan dat de marktprijzen voor graan en tarwe minder fluctueerden per regio, als effect van de aansluiting van een Duitse regio op een spoorwegverbinding.<sup>22</sup> In laatstgenoemd onderzoek was de conclusie dat de effecten van de spoorwegen op de integratie van de Duitse graanmarkt groter was dan de effecten van de toetreding tot het Tolverbond, en bovendien over grotere afstanden zichtbaar.<sup>23</sup>

De verbetering van de infrastructuur door de spoorwegen, vergrootte het afzetgebied van producenten. Een voorbeeld was de introductie van Argentijns graan op de West-Europese markt in de 19<sup>e</sup> eeuw, omdat die door de lagere transportkosten met het Pruisische graan kon concurreren. De spoorwegen maakten zo een toenemende geografische specialisatie van de productie mogelijk. Gebieden konden zich specialiseren in de productie waarin zij een relatief kostenvoordeel hadden, waarbij zij wat zij in de directe omgeving ontbeerden makkelijker van elders konden aanvoeren.<sup>24</sup> Dergelijke infrastructurele verbeteringen leidden tot proto-globalisering, doordat de handelsstromen en contacten grensoverschrijdend en wereldwijd werden.<sup>25</sup> De toegenomen marktintegratie had gevolgen voor de zeehavensteden. De bedieningsgebieden van de verschillende zeehavens groeiden en overlaptten elkaar hierdoor, en zeehavens kregen te maken met onderlinge concurrentie.

De marktintegratie die bereikt werd door gebruik van de spoorwegen had ook gevolgen voor de productieverhoudingen, en daarom de vraag en aanbod verhoudingen in West-Europa. Dit had mogelijk invloed op de concurrentiepositie van de Nederlandse

---

<sup>19</sup> Lakshmanan, 'The broader economic consequences', 9.

<sup>20</sup> R. Fremdling, 'Railroads and German economic growth: a leading sector analysis with a comparison to the United States and Great Britain', *The journal of economic history* 37 (1977) 585. De aanleg van spoorwegen leidde ook tot enorme kapitaalformaties en de geleidelijke groei van de technische kennis in Duitsland.

<sup>21</sup> D. Banister, Y. Berechman, 'Transport investment and the promotion of economic growth', *Journal of transport geography* 9 (2001) 210.

<sup>22</sup> W. Keller, C.H. Shue, *Tariffs trains and trade: the role of institutions versus technology in the expansion of markets* (2006) 1-28.

<sup>23</sup> Keller et al., *Tariffs trains and trade*, 1-28.

<sup>24</sup> J.P. Rodrigue, C. Comtois, B. Slack, *The geography of transportsystems* (London etc. 2009) 15.

<sup>25</sup> T. Ballantyne, 'Empire, knowledge and culture: from proto-globalization to modern globalization', in A.G. Hopkins (ed.), *Globalisation in world history* (London 2002) 115-134.

zeehavens omdat de zeehavens nieuwe goederen aan nieuwe afzetgebieden moesten gaan leveren. De aansluiting van de zeehavens aan zeezijde (en het aanvoeren van overzeese goederen) en het distribueren aan landzijde (voldoen aan de vraag in het afzetgebied) was essentieel. Daarin speelde de functionaliteit van de spoorwegen, maar ook die van de rivieren en kanalen een rol. De algemene infrastructuur rondom zeehavens, bestaande uit landwegen, waterwegen, en spoorwegen had een invloed op de internationale handelsstromen.<sup>26</sup> Kort samengevat is het van belang in dit onderzoek de besparing van transportkosten dankzij de spoorwegen af te zetten tegenover marktintegratie dankzij de spoorwegen.

### 1.5 Theoretisch kader II: binnenlandse invloed op de handelspolitiek

Voor het gedeelte in de vraagstelling of nationale belangen invloed hadden op de handelspolitiek is een theoretisch kader over handelsbetrekkingen nodig. In handelspolitieke betrekkingen vertegenwoordigt de staat zijn onderdanen in overeenstemming met de sociaaleconomische verhoudingen in de samenleving.<sup>27</sup> In een democratisch bestel steunt de macht op een groot deel van de bevolking, maar in een aristocratie op de adel of een andere sociale bovenlaag. In de regel worden niet alle bevolkingsgroepen door de regering gelijk behandeld overeenkomstig het economisch belang dat zij voor de samenleving hebben.<sup>28</sup> De eerste industriëlen in Duitsland moesten eerst de sociale invloed verwerven alvorens de industriële belangen nadrukkelijk werden behartigd door de politiek. Het is belangrijk de sociaaleconomische verhoudingen in Nederland te begrijpen om inzicht te geven waarom de liberalisering van de handelspolitiek moeizaam verlopen is.

In Nederland vormde de rijke burgerij sinds de Republiek de sociaaleconomische bovenklasse.<sup>29</sup> De Nederlandse handelspolitiek was georiënteerd op Holland en de zeehavens. De wensen van de Kamers van Koophandel (KvK) in de belangrijkste havensteden hadden een bepalende invloed op de uiteindelijke handelspolitiek. Niet toevallig was de voorzitter van de KvK te Amsterdam, J.R.J. Rochussen, ook de onderhandelaar met Pruisen over een scheepvaartverdrag in de jaren '30. De tariefwijzigingen in 1845 werden in

---

<sup>26</sup> Natuurlijk horen hier uitvindingen als het stoomschip, clipperschip, of nieuwe communicatiemiddelen zoals de telegraaf ook bij 'infrastructuur'.

<sup>27</sup> D. Verdier, 'Democratic convergence and free trade', *International studies quarterly* 42 (1998) 1-24.

<sup>28</sup> Verdier, 'Democratic convergence and free trade', 3.

<sup>29</sup> J.L. van Zanden, A. van Riel, *The strictures of inheritance: the Dutch economy in the 19th century* (Amsterdam 2004) 94-95.

samenspraak met de Kamers van Koophandel van de grotere steden vastgesteld.<sup>30</sup> Nog een voorbeeld is dat de eigenaar van de Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij, Gerhard Moritz Roentgen, een economisch adviseur van koning Willem I was. Rond de zeehavens bestond een grootschalige landbouw, voor de levering van voedsel aan de stapelsteden. De productie in de havensteden kwam voornamelijk voort uit de trafieknijverheid.<sup>31</sup> Daar werden tropische cultuurproducten uit de Nederlandse koloniën verwerkt tot (half)fabricaten. De welvaart van de burgerij hing van oorsprong samen met de tussenhandel, die tot stand kwam door kapitaalkrachtige importeurs en exporteurs die zowel de opslag als de verdere verwerking van het product verzorgden.

Geraffineerde suiker, koffij, en Brits gietijzer waren in 1850 de meest vervoerde goederen stroomopwaarts op de Rijn. De Nederlandse Handel-Maatschappij (NHM) verzorgde sinds 1824 de aanvoer uit de koloniën. Koning Willem I was de oprichter en tevens groot aandeelhouder. De overige aandeelhouders waren goeddeels kooplieden in de zeehavens, met name Amsterdam. De NHM subsidieerde de scheepsbouw en stond garant voor minimale vrachtprijzen.<sup>32</sup> Om de vrachtprijzen zo beperkt mogelijk te houden kocht de NHM vanaf 1835 Nederlandse textielproducten op die naar Java werden verscheept in ruil voor tropische cultuurproducten.<sup>33</sup> De aanvoer aan zeezijde werd dus volledig gereguleerd en was vooral op Indië geconcentreerd. Uit de handel met de koloniën bleek des te meer hoezeer politieke en economische belangen met elkaar verstrengeld waren in de 19<sup>e</sup> eeuw. Los van de vraag hoe groot het aandeel van deze handel in de Nederlandse economie was (en die was zeer groot), werd het sociale belang van deze handel voor de Nederlandse samenleving in elk geval zeer groot geacht.

---

<sup>30</sup> 'Beraadslaging over het tarief van in-, uit-, en doorvoerregten 5-6-1845', *Handelingen der Staten Generaal 1845-1846*, 562.

<sup>31</sup> R. van Ginkel, *Geschiedenis van Holland 1795-2000 deel 3* (Hilversum etc. 2003) 592.

<sup>32</sup> C. Koopmans, *Dordrecht 1811-1914: een eeuw demografische en economische geschiedenis* (Hilversum 1992) 121-125.

<sup>33</sup> W.M.F. van Mansvelt, *Geschiedenis van de Nederlandsche handelsmaatschappij: uitgegeven ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan* (Enschede 1924) 288.

## 2. Moeizame acceptatie van de realiteit

### 2.1 Weerstand tegen de Akte van Mainz

De Akte van Mainz (1831) stelde beperkingen aan de staten voor de te eisen tol en rechten. Bij transport over de conventionele rivieren was het zogenaamd octrooi- en recognitiegeld verschuldigd, dat respectievelijk de lading en het laadvermogen van de schepen betrof. Het hoogste octrooirecht over het traject Gorcum – Straatsburg bedroeg 2,20 Francs per 50 kilogram. Voor zwaarbeladen schepen kon het octrooirecht hoog oplopen. Het recognitierecht was minder belastend. Het octrooi- en recognitiegeld samen worden in dit onderzoek de scheepvaartrechten genoemd. De scheepvaartrechten werden bij zestien tolhuizen op vaste punten langs het traject geïnd. Al met al maakte de Akte van Mainz het transport op de Rijn met deze nieuwe wijze van belastingheffing goedkoper dan voorheen.<sup>34</sup>

Waarom Nederland in 1815 een regeling voor een meer liberale Rijnvaart afwees had politieke en sociaaleconomische oorzaken. De Akte van Mainz voelde voor Willem I als een inbreuk op zijn soevereiniteit als monarch, omdat het een grensoverschrijdende regeling voor de Rijnvaart vaststelde. Willem I greep terug op de rechtskundige traditie van de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw die de absolute soevereiniteit van de vorsten en staten bepleitte. Om de regie over de handelspolitiek in eigen handen te houden ontdeed Nederland een internationale overeenkomst, vastgelegd in het Verdrag van Wenen (1815). In de slotakte van het Verdrag van Wenen (1815) stond dat de Rijn vrij was “jusqu’à la mer”. De betekenis van deze bepaling (tot aan zee) werd door Willem I telkens aangevochten. Nederland veronderstelde namelijk dat de Lek voorbij Krimpen, en de Maas voorbij Gorinchem (Gorcum) bij de zee hoorden. In de zeegaten werden vervolgens de nationale rechten geëist, waarmee Nederland de eigen handel en scheepvaart nog kon beschermen tegen buitenlandse concurrentie. Nederland ontdeed op deze manier de bepalingen in de slotakte van het Verdrag van Wenen, deels vanwege opvattingen over soevereiniteit.

Ook de sociaaleconomische verhoudingen in Nederland, zoals die zijn omschreven in het theoretische kader, noopten de regering tot terughoudendheid wat een liberale Rijnvaart betreft. Ten eerste wilde de regering de toenemende concurrentie van buitenlandse Rijnschippers tegengaan. Ten tweede voelde de (stapel)handel zich niet gebaat bij een vrije doorvaart van goederen tussen open zee en het achterland, zonder dat de

---

<sup>34</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 8.

mogelijkheid behouden bleef de eigen handel daartegen te beschermen met het nationale doorvoerrecht. Zoals uit het volgende zal blijken, gaf vooral de doorvoer zoals de Akte van Mainz die regelde reden tot protest.

De kritiek op de bepalingen in de Akte van Mainz richtte zich niet zozeer op de verlaging van de scheepvaartrechten, de handel in de havensteden had vooral moeite met de zogenaamde entrepots. In de Franse tijd waren in de Nederlandse havensteden entrepots opgericht. In een entrepot werden goederen opgeslagen waarvoor het invoerrecht verschuldigd was, zonder dat die rechten feitelijk werden betaald zolang de bestemming onbekend was, of de goederen op een later tijdstip werden uitgevoerd.<sup>35</sup> De KvK schreef in 1816 over het entrepot:

*“Wanneer vreemde kooplieden vrijheid hebben om overal in ons Rijk nederlagen van goederen te hebben zonder rechten te betalen, voordat die goederen worden uitgevoerd of in consumptie gebracht, welk Nederlandsch handelaar zal daar dan tegen de markt kunnen houden? (...) Moet hij niet de Commissie betalen, waarvan den vreemde afzender, zo hij slechts hier te landen een goeden Expediteur heeft, bevrijd is?”<sup>36</sup>*

Het gevoel dat de entrepots voordelen boden aan de buitenlandse doorvoer ten opzichte van de eigen tussenhandel, importeur en exporteur leefde sterk in de zeehavens. In de Akte van Mainz (1831) werd een belangrijke bepaling over het doorvoerrecht en het entrepot opgenomen: in de Nederlandse zeegaten werd een ‘vast recht’ geheven in plaats van het nationale doorvoerrecht. Het maximum vastrecht was gekoppeld aan de conventionele scheepvaartrechten.<sup>37</sup> Het nationale doorvoerrecht was in de zeegaten nog uitsluitend van toepassing bij overslag van de goederen buiten het entrepot, of bij overslag van schip tot schip.<sup>38</sup> Aanvankelijk lag het vastrecht, zelfs als deze werden vermeerderd met de scheepvaartrechten, in de meeste gevallen lager dan het nationale doorvoerrecht. Feitelijk werd de blote doorvoer via het entrepot fiscaal bevoordeeld zolang het doorvoerrecht hoger lag. Gezien de hoge stand van het doorvoerrecht was overslag buiten het entrepot

---

<sup>35</sup> A. van Heezik, *Strijd om de rivieren 200 jaar rivierenbeleid in Nederland* (Den Haag etc. 2008, derde druk) 297.

<sup>36</sup> Gemeentearchief Rotterdam, archief kamer van koophandel en Fabrieken te Rotterdam, toegangsnummer 72.01, inventarisnummer 179, stukken betreffende het vrije entrepot, memorie door de gedeputeerden van de Kamer van Koophandel te Rotterdam 1815-1816. In de Franse Tijd was er een entrepot. Pas in 1828 zou voor het eerst een entrepot worden opgericht in Rotterdam, aan de boompjes, in het oude handelspand van de VOC. (Oost-Indisch Huis)

<sup>37</sup> Kooy, *Hollands stapelmarkt*, 120. Het vastrecht mocht maximaal de helft van de Nederlandse octrooirechten behelzen.

<sup>38</sup> Ratté, *De Nederlandse doorvoerpolitiek*, 102.



belastingtechnisch niet aantrekkelijk. Veel handelaren in de zeehavens zagen het entrepot nu als een soort vrijhaven voor de buitenlandse handelaren. Dit was ook de reden dat er bij het gouvernement vaak op werd aangedrongen om gewone pakhuizen aan te merken als een particulier entrepot.<sup>39</sup> In Rotterdam werden zulke verzoeken geregeld toegewezen.

Uitbreiding van de entrepotruimte kwam vanwege de weerstand die ertegen in de zeehavens bestond slechts moeizaam tot stand. De opslagruimte van het entrepot bleef achter bij de Duitse vraag naar opslagruimte. Bij het overslaan van goederen op de wal, op lichters, of in pakhuizen (kantladingen genoemd) ontstond in Rotterdam het gebruik het vastrecht te betalen, terwijl officieel het doorvoerrecht verschuldigd was.<sup>40</sup> Ambtenaren van de douane gedoogden deze praktijk en in hogere politieke kringen was men zich ervan bewust.<sup>41</sup> Nederland beschouwde tijdens de onderhandelingen over een scheepvaartverdrag met Pruisen (1837) het gedogen van deze praktijk als een privilege dat aan de Duitsers werd toegekend.<sup>42</sup> In werkelijkheid profiteerde het expeditiewezen te Rotterdam ervan. De lokale handelaar kon immers bij kantlossingen zelf van tevoren schatten welk deel van de lading werd doorgevoerd, en was vervolgens vrij later anders te besluiten. Het gedeelte dat voor de doorvoer was bestemd werd belast met het (lagere) vastrecht in plaats van het doorvoerrecht. Omdat de entrepotruimte ontoereikend was, bleven de Duitsers afhankelijk van de Rotterdamse expeditie voor de doorvoer van en naar open zee.<sup>43</sup>

31 Maart 1843 besloot Willem II het nationale doorvoerrecht voor een scala aan goederen te verlagen tot het niveau van het vastrecht, zodat de regio's en bedrijfstakken die buiten de Akte van Mainz vielen niet zwaarder belast werden dan de zeehavens.<sup>44</sup> Het besluit van Willem II was tekenend voor de consequentie die volgde uit de tariefafspraken in de Akte van Mainz. Er bestonden nu twee doorvoerrechten naast elkaar. Voor de handelspolitiek hield dit in dat zij bij veranderingen in het nationale doorvoertarief rekening diende te houden met de stand van het vastrecht. Afhankelijk van de verhouding tussen de beide tarieven, kon het handelsverkeer mogelijk een andere transportroute kiezen. De

---

<sup>39</sup> Gemeentearchief Rotterdam, archief kamer van koophandel en fabrieken te Rotterdam, toegangsnummer 72.01, inventarisnummer 179, stukken betreffende het vrije entrepot, brief getiteld: 'aan den koning', 1836.

<sup>40</sup> Ratté, *De Nederlandse doorvoerpolitiek*, 105-108.

<sup>41</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 9. Zie ook: Ratté, *De Nederlandse doorvoerpolitiek*, 107.

<sup>42</sup> Ratté, *De Nederlandse doorvoerpolitiek*, 107.

<sup>43</sup> Ratté, *De Nederlandse doorvoerpolitiek*, 106-107.

<sup>44</sup> 'Wijziging van de heffing der regten van doorvoer, kamerstuknummer 23, ordernummer 3', *Handelingen der staten generaal 1842-1843*, 1252.

gevolgen van het vastrecht op de ontwikkeling van het doorvoerrecht na 1831 kan nauwelijks overschat worden.

## 2.2 Dreigend handelsisolement

De Akte van Mainz had een heel pakket aan maatregelen die de Rijnvaart goedkoper en efficiënter maakten. Bij doorvoer via de Nederlandse zeegaten werd volstaan met de voordeligere scheepvaartrechten plus het vastrecht, in plaats van het dure doorvoerrecht. Schippersgilden werden door de Akte van Mainz (1831) aan banden gelegd. Marktwerking en interne concurrentie tussen schippers werd mogelijk. Technologische innovaties als de stoomsleepvaart werden hierdoor gestimuleerd. De stoomsleepvaart dreef de inefficiënte beurtschippers uit de markt.<sup>45</sup> De goedkopere Rijnvaart maakte een krachtige expansie van het Rijnverkeer in de jaren '30 mogelijk.

Tabel 1: Tonnage stroomopwaarts en afwaarts bij Emerich verscheept vanaf de Akte van Mainz tot de liberalisering van de Nederlandse handels- en scheepvaartspolitiek 1832-1848. Op vaste momenten per vier jaar.

Jaar	Stroomop	Stroomaf
1832	70.951	194.796
1836	87.769	241.497
1840	128.022	353.841
1844	183.618	173.134
1848	147.574	251.603

Bron: Edwin Horlings, *The economic development of the Dutch service sector 1800-1850: trade and transport in a premodern economy* (Amsterdam 1995) 406.

Tabel 1 toont aan dat in de twintig jaren na de Akte van Mainz het goederenverkeer stroomopwaarts verdubbelde. Het sloopstonnage stroomopwaarts en stroomafwaarts nam, opvallende uitschieters daargelaten, het eerste decennium na de Akte van Mainz toe. In de jaren '40 leek een bovengrens bereikt, maar die jaren bevatten ernstige politieke en economische crisisjaren. Hoewel het niet precies duidelijk is waarom de Rijnvaart in de jaren '40 stagneerde is het mogelijk dat de IJzeren Rijn, of de spoorwegconcurrentie in meer algemene zin, daarin een belangrijke rol speelde.

<sup>45</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 9-12.

Tijdens de onderhandelingen over een scheepvaartverdrag met Pruisen (1837) werd voor het eerst duidelijk dat de Nederlandse politiek streefde naar verdere lastenverlichting voor de scheepvaartsector. De Nederlandse diplomaten restte nog beperkte onderhandelingsruimte na de Akte van Mainz. Zoals eerder aangegeven was dit een consequentie van het vastrecht. De commissaris voor de onderhandelingen met Pruisen, Jonkheer Louis Gericke, stelde voor het doorvoerrecht te verlagen tot onder het niveau van het vastrecht bij overslag in Nederlandse havens. Hij wilde het vastrecht handhaven voor de blote doorvoer.<sup>46</sup> L. Gericke had hierbij vooral oog voor het Rijn-Schelde verkeer. De Duitsers kozen namelijk steeds vaker voor overslag in de haven van Antwerpen met doorvoer via de Rijn.<sup>47</sup> Een aantal jaren voor de tariefwetten van 1845 bestonden er dus al opvattingen die de last op doorvoer wilden verminderen, met de idee het Nederlandse expeditiewezen te steunen. Zo deelde Gericke op 27 Maart 1837 aan de Minister van Buitenlandse Zaken mede dat:

*“ Doorvoer- en expeditiehandel weliswaar veel minder vruchtbaar zijn dan commissie- en vooral dan eigen speculatie-handel, doch dat hij desalniettemin velerhande voordeelen oplevert en dat, zoo dezelve hier wordt bezwaard en belemmerd, weldra andere uitwegen daarvoor gezocht zullen worden, in casu ten nadeele der Nederlanden.”<sup>48</sup>*

Gericke impliceerde twee dingen. Ten eerste waardeerde Gericke de blote doorvoer als een stimulans voor de Nederlandse economie. Als blote doorvoer eenmaal belangrijk werd voor de economie dan maar liever de Nederlandse expeditie of schipper die ervan profiteerde dan de Belg of Duitser. Ten tweede nam Gericke een tendens waar dat de internationale concurrentie toenam waardoor een beschermend doorvoerrecht onhoudbaar leek. De traditionele handels- en scheepvaartpolitiek stond zodoende al ter discussie voordat de eerste concurrerende buitenlandse spoorwegen gereed kwamen (de IJzeren Rijn: 1843).

Uit de onderhandelingen met Pruisen en het Tolverbond kwam op 21 januari 1839 een voor Nederland zeer gunstige overeenkomst tot stand. Nederland bracht de

---

<sup>46</sup> N.W. Posthumus, *Documenten betreffende de buitenlandsche handelspolitiek van Nederland in de 19<sup>e</sup> eeuw deel IV. Onderhandelingen met Pruisen en andere tot het Tolverbond behorende Duitse staten over een scheepvaart- en handelsverdrag. De handelspolitiek tot het jaar 1870* ('s-Gravenhage 1923) 157. L. Gericke was het grootste gedeelte van zijn loopbaan werkzaam bij Buitenlandse Zaken. Is lang afgevaardigde van Nederland in London en Brussel geweest, en werd in 1871 ook Minister van Buitenlandse zaken.

<sup>47</sup> Ratté, *De Nederlandse doorvoerpolitiek*, 111.

<sup>48</sup> Posthumus, *Documenten IV*, 156.

invoerrechten voor belangrijke Duitse goederen (zoals manufacturen, graan, en wijn) weliswaar drastisch omlaag, maar profiteerde vooral zelf van het verdrag.<sup>49</sup> Het Tolverbond zegde namelijk ook tariefverlagingen voor de invoer van onder andere Nederlandse lompensuiker toe. Dit was een toezegging waar het Tolverbond zich op verkeek. Het resultaat was dat Nederlandse suikerproducten de Duitse markt overspoelden. De uitvoer van ruwe suiker uit Amsterdam stroomopwaarts steeg van 30 ton in 1838 naar 12.790 ton in 1841.<sup>50</sup>

De zogenaamde 'suikertraktaten' waren op korte termijn een handelspolitieke overwinning, maar zetten kwaad bloed in Duitse handelskringen. Vooral de Duitse producenten van beetsuiker waren niet over het verdrag te spreken. De overeenkomst veroorzaakte grote verontwaardiging in de Duitse pers, en de Pruisische regering kreeg veel kritiek uit Duitse handelskringen.<sup>51</sup> In deze periode noemde David Hansemann, een invloedrijke Keulse bankier, Duitsland de melkkoe van Nederland.<sup>52</sup> Nadat Pruisen het handelsverdrag van 1839 namens het Tolverbond in 1842 had opgezegd drong Nederland in het daaropvolgende decennium herhaaldelijk aan op een nieuw handelsverdrag. Pruisen voerde in deze jaren echter een steeds halstarriger handelspolitiek ten opzichte van Nederland en wilde geen nieuw handelsverdrag sluiten.<sup>53</sup>

Nederland voerde in de jaren '30 een te opdringerige handelspolitiek ten opzichte van het Duitse achterland. Vanaf de jaren '40 was het Tolverbond tot wasdom gekomen en liet zich niet langer de wil van Nederland opleggen. De staten van het Tolverbond waren begin jaren '30 overeengekomen dat voor Duitse goederen een lager octrooirecht (scheepvaartrecht) was vereist dan voor de overzeese/koloniale goederen. Het verdrag met het Tolverbond stelde Nederlandse schepen met die van het Tolverbond gelijk, waardoor de koloniale goederen tijdelijk konden profiteren van het lagere octrooirecht.<sup>54</sup> Na de opzegging van dit verdrag door Pruisen ging dit voordeel alweer verloren. De handelspolitiek

---

<sup>49</sup> A. Lewe, *Invoer te landen verboden: een verkenning van de handel over landwegen tussen Nederland en de Pruisische provincies Rheinland en Westfalen 1836-1857* (Hilversum 1995) 73-74. Aantekening: In 1835 had Nederland de rechten op graan echter al verhoogd, door de belasting aan de aanwezige voorraad te koppelen. Als er veel graan opgeslagen lag waren de rechten dus hoog. Dit was om de graan speculanten te beschermen tegen dalende graanprijzen. De verlaging kwam dus feitelijk vlak na een verhoging.

<sup>50</sup> W.O. Henderson, *The Zollverein* (Oxon etc. 1984, derde druk) 131.

<sup>51</sup> Henderson, *The Zollverein*, 131.

<sup>52</sup> David Hansemann werd in 1848 zelfs kortstondig minister v. financiën in Pruisen.

<sup>53</sup> Lewe, *Invoer te landen verboden*, 74.

<sup>54</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 12-24.

van Pruisen was er in de jaren '40 op gericht het Nederlandse overwicht in de Rijnvaart onder druk te zetten. Dit was tevens het decennium waarin de Rijnvaart stagneerde en de spoorweg tussen Antwerpen-Keulen tot stand kwam. Pruisen zocht toenadering tot België en voor Nederland dreigde een handelsisolement.

Een handelsverdrag tussen Pruisen en België in 1844 was voor Nederland funest. België kreeg grote voordelen met betrekking tot het doorvoerverkeer toegewezen. België verwierf voordelige voorwaarden voor de uitvoer van Belgische rails naar het Tolverbond.<sup>55</sup> Tegelijkertijd verhoogde het Tolverbond de invoertarieven op ruw ijzer en rails. Deze handelspolitiek diende de Duitse ijzerindustrie in het zuidwesten te beschermen tegen het goedkope Britse ijzer. De Zuid-Duitse staten wilden de mogelijkheid behouden om buitenlandse rails in te voeren voor de aanleg van hun spoorwegen. Door voordelen aan België te geven, konden de Zuid-Duitse staten rails blijven invoeren uit België. Dit had ernstige gevolgen voor de doorvoer van Brits gietijzer via het Nederlandse Rijngebied richting Duitsland. De invoer van Brits ijzer via de Hanzesteden nam toe, maar de uitvoer van Britse ijzer via Nederland klapte volledig in elkaar. Het Britse ijzer werd zodoende geweerd op de markt waar de Duitse ijzerindustrie vooral zat: het zuidwesten.<sup>56</sup> Het werd duidelijk dat het Tolverbond de doorvoer kon onttrekken aan Nederland en zodoende de eigen markt kon beschermen. De vrees van Gericke in 1837 dat de doorvoer weldra andere wegen zou kiezen bleek uit te komen.

### 3. Binnenlandse belangen en buitenlandse druk. Tijd voor verdere verlaging van de belasting op scheepvaart en handel.

#### 3.1 Overzicht van liberale maatregelen tussen 1831-1868

Voordat de politieke discussie over de liberalisering besproken wordt, volgt eerst een korte samenvatting van de scheepvaart- en handelspolitiek in de onderzoeksperiode. De Akte van Mainz (1831) en de daarop volgende diplomatieke verdragen met Pruisen en het Tolverbond zijn al besproken. Tussen 1845 en 1850 vonden de belangrijkste liberale maatregelen plaats. Zowel de handel als de scheepvaart werden na 1850 niet langer beschermd tegen de buitenlandse concurrentie. Voor wat de handel betreft werden de nationale handelsrechten naar beneden aangepast. Dit kwam neer op het afbouwen van de invoerrechten en

---

<sup>55</sup> N.M. Gordon, 'Britain and the Zollverein iron duties 1842-45', *The economic history review new series* 22 (1969) 80-84.

<sup>56</sup> Gordon, 'Britain and the Zollverein', 85.

uitvoerrechten (en het opheffen van enkele invoer- en uitvoerverboden), alsmede het geheel afschaffen van de doorvoerrechten. Voor wat de scheepvaart betreft werden de differentiële rechten afgeschaft en werd de Rijnvaart belastingvrij bevaarbaar. De scheepvaartrechten en het vastrecht verdwenen. In de loop van de jaren '50 werden ook kanaalgelden en tonnengelden verminderd en afgeschaft. Met name de afschaffing van de doorvoerrechten en de differentiële rechten zijn maatregelen die haaks stonden op de traditionele handelspolitiek, die als doel had de eigen handel en scheepvaart te beschermen tegen de buitenlandse importeur die zonder tussenkomst van een Nederlandse commissionair de goederen invoerde.

In de jaren '50 en '60 werden verdere liberale stappen gezet die grote gevolgen voor de handelsbetrekkingen hadden. Noemenswaardig is dat enkele accijnzen tussen 1850 en 1865 werden afgeschaft. Accijnzen werden in handelskringen vaker beschouwd als "niets anders dan eene enorme verhoging der inkomende Regten", zoals de KvK te Rotterdam in 1836 de gouverneur van Zuid-Holland herinnerde aan de graanaccijns.<sup>57</sup> De hoogte van de accijns was van natuurlijk van invloed op de koopkracht, maar ook op de productie en internationale handel. De suikeraccijns was een stimulans voor de suikerexport. De suikerfabrikanten betaalden de accijns bij invoer van de ruwe suiker, maar konden deze deels terugvragen bij de uitvoer van bewerkt suiker. Als de producenten meer efficiënt suiker produceerden dan door de regering was geschat, werden er bij de export aanzienlijke accijnswinsten behaald.<sup>58</sup> Accijns was echter een rem op de invoer van goederen zoals graan of steenkool.<sup>59</sup> Accijns was na 1850 een laatste instrument om enerzijds staatsinkomsten te verwerven, en anderzijds de eigen producenten te beschermen. Het gebeurde dat de accijns zo werd samengesteld dat producenten die nieuwe methoden gebruikten geen teruggave van de accijns kregen of meer accijns betaalden.<sup>60</sup> Accijnzen op zout, suiker, en alcohol ('gedistilleerd') bleven in de onderzoeksperiode bestaan. In de jaren '60 werden de fiscale staatsinkomsten meer afhankelijk van de accijnzen, en minder van de handelsbelastingen

---

<sup>57</sup> Gemeentearchief Rotterdam, Archief Kamer van Koophandel en fabrieken te Rotterdam, toegangsnummer 72.01, inventarisnummer 179, brief gericht aan de gouverneur van Zuid-Holland, 28-01-1836.

<sup>58</sup> C.M. Kooi, 'De wet op de suikeraccijns in de praktijk: De ontwikkeling van de Nederlandse (biet)suikerindustrie opnieuw bezien, 1820 – 1860', in *Neha jaarboek* (2001) 3-6.

<sup>59</sup> C.M. Kooi, 'De zeepaccijns in de 19<sup>e</sup> eeuw', *Tijdschrift voor sociale en economische geschiedenis* 3 (2006) 29-53.

<sup>60</sup> De accijns op steenkool was bijvoorbeeld hoger dan op turf, waardoor Nederlandse turfstekers een voordeel hadden. Voor gemaalaccijns was een kwijtschelding te krijgen, mits het volgens een uiterst strikt proces vermalen werd.

(vooral nog invoerrechten).<sup>61</sup> Voor de handel en scheepvaart belangrijke opheffingen van accijnzen waren die op: het gemaal/granen (1855), turf en steenkolen (1863), en ten slotte de plaatselijke accijnzen (1865).<sup>62</sup>

Na 1850 vinden nog een aantal liberale maatregelen plaats die de het transport en de handel lastenverlichting bieden. In 1852 worden de kanaal- en loodsgelden afgeschaft op het kanaal van Voorne en het Noord-Hollands kanaal. In 1856 wordt het tonnengeld afgeschaft en het patentrecht op de Rijn gehalveerd.<sup>63</sup> In 1851 sluit Nederland een nieuw scheepvaartverdrag met het Tolverbond. Doorvoer door Pruisische gebieden wordt vrij van de doorvoerbelasting, en schepen van Pruisen en Nederland worden voor de meeste gevallen aan elkaar gelijk gesteld. Tot slot, worden de invoerrechten die na 1850 nog bestonden stapsgewijs afgebouwd. In 1862 worden bijvoorbeeld nog invoerrechten op landbouwproducten verlaagd. Concluderend over het verloop van de liberalisering: tussen 1845-1850 vonden de belangrijkste liberale hervormingen plaats, maar tussen 1850-1870 werden stapsgewijs nog verschillende maatregelen genomen die de belastingdruk op handel en scheepvaart verminderden.

### 3.2 Aarzelende handelspolitiek door de binnenlandse belangen

Na de Akte van Mainz had Nederland weinig handelspolitieke ruimte. Dit legde de Minister van Financiën Rochussen nog eens fijntjes uit in een toelichting aan de KvK te Rotterdam over een ontwerpwet voor een nieuw doorvoerrecht:

*“Het regt van doorvoer is (...) naar het vastregt bij de Mainzer overeenkomst van den 31sten maart 1831 geregeld en mitsdien is als nu dit vrijgevig stelsel, hetwelk tot nog toe uitsluitend tot enkele rivieren beperkt was, over het geheele Rijk uitgestrekt.”<sup>64</sup>*

Het vastrecht was, zoals eerder gemeld, lager dan het doorvoerrecht. Het verschil dat bestond tussen het vast- en doorvoerrecht bepaalde mede voor welk vervoersmiddel of welke route bij de doorvoer werd gekozen.

---

<sup>61</sup> Kooi, 'De zeepaccijns in de 19<sup>e</sup> eeuw', 29-30. Zie ook: 'Bepalingen omtrent de accijns op suiker', *Handelingen der staten generaal 1864-1865* 256-257.

<sup>62</sup> T. Pfeil, *Op gelijke voet. Geschiedenis van de belastingdienst* (Den Haag etc. 2009) 163.

<sup>63</sup> Lewe, *Invoer te lande*, 50.

<sup>64</sup> Gemeentearchief Rotterdam, Archief Kamer van Koophandel en fabrieken te Rotterdam, toegangsnummer 72.01, inventarisnummer 181, Ontwerp van wet en tarief op den in- uit- en doorvoer gezonden aan de KvK Rotterdam door Rochussen, (1843).

In 1844 ondernam de Minister van Financiën F.A. baron Van Hall de eerste stappen om gestalte te geven aan een vrije handelspolitiek.<sup>65</sup> Hij begreep dat het invoerrecht fiscaaltechnisch bezien niet langer verband hield met het doorvoerrecht, omdat het doorvoerrecht vooralsnog hoger lag dan het vastrecht. Van Hall zag de conventionele Rijnvaartpolitiek en de nationale handelspolitiek als een samenhangend geheel. Een laag doorvoerrecht zou de stand van het vastrecht drukken (laatstgenoemde hield verband met de scheepvaartrechten), en daarmee kon de belastingdruk voor de Rijnvaart verminderen. Op basis van reciprociteit wilde Nederland overgaan tot volledige afschaffing van de scheepvaartrechten en het doorvoerrecht.

Van Hall stelde een tariefwet voor waarbij de koning gemachtigd werd de doorvoerrechten, het vastrecht en de scheepvaartrechten op korte termijn te wijzigen voor landen die Nederland soortgelijke voordelen gaven. Artikel 1 van het wetsvoorstel werd in letterlijke zin als volgt vermeld:

*“In het belang van den handel kunnen de doorvoerregten, mitsgaders het vaste regt en het scheepvaartsregt, naar aanleiding der Overeenkomst van den 31sten Maart 1831 (Staatsblad n°. 19) geheven wordende, door Ons tijdelijk worden verminderd of afgeschaft of teruggegeven.”*<sup>66</sup>

Op 18 maart 1845 (Staatsblad nr. 11) werd de voorgestelde wet door de koning bekrachtigd.<sup>67</sup> Het doorvoerrecht en het invoerrecht op veel goederen werden door Nederland verlaagd. Het invoerrecht kwam in sommige gevallen lager dan het vastrecht te liggen. Er werden zodoende minder rechten betaald voor goederen die ingevoerd en uitgevoerd werden via de Nederlandse havens, dan bij doorvoer van die goederen via Antwerpen waarvoor het vastrecht gold.<sup>68</sup> Het doorvoerrecht werd voor de meeste goederen teruggebracht naar 10 cent per 100 pond, het zogenaamde dubbeltjestarief. Dankzij het dubbeltjestarief was het doorvoerrecht voortaan minder dan het vastrecht. Het

---

<sup>65</sup> In 1843 moest Rochussen aftreden van het kabinet. Hij werd kort opgevolgd door J.A. van der Heim van Duivendijke, die op zijn beurt weer snel werd opgevolgd door F.A. baron van Hall. Van Hall was in 1843 al Minister van justitie, en deed tijdelijk zowel justitie als financiën.

<sup>66</sup> ‘Wijziging van de Regten op den Doorvoer, enz. 20-02-1845’, *Handelingen der Staten Generaal 1844-1845* 976.

<sup>67</sup> Het woord ‘afgeschaft’ werd uiteindelijk vervangen door het woord ‘opgeheven’. Bron: ‘Wijziging van de Regten op den Doorvoer’, *Handelingen der staten generaal 1844-1845* 977.

<sup>68</sup> Ratté, *De Nederlandse doorvoerpolitiek*, 141-142.



doorvoerrecht werd losgekoppeld van het invoerrecht, terwijl zij in de tariefwetten van 1822 nog op elkaar waren afgestemd.<sup>69</sup> Samengevat waren de nieuwe doorvoerrechten en invoerrechten in 1845 vastgesteld onder invloed van de druk die de Akte van Mainz via het vastrecht uitoefende.

De handelspolitiek van Floris van Hall was in het streven liberaal te noemen, maar de effecten bleven beperkt omdat van fundamentele hervorming geen sprake was. Het geheel werd nog zwaar beïnvloed door de individuele belangen per sector, waardoor veel liberaalgezinde Kamerleden (zoals R. Thorbecke) overigens tegen de als liberaal te typeren tariefwetten van 1845 stemden. De scheepvaartrechten, het vastrecht, en de differentiële rechten bleven voornamelijk van kracht, tenzij de regering anders besloot in onderlinge afspraken met vreemde mogendheden. De voordelen die gegeven werden aan de eigen scheepvaart werden voor sommige goederen zelfs uitgebreid.<sup>70</sup> De scheepvaartrechten verhoogden de kosten van de Rijnvaart nog altijd. De doorvoer werd fiks vereenvoudigd, maar de maatregelen waren vooral bedoeld om de eigen exporteur of expediteur te beschermen tegen de Antwerpse mededinging. Feitelijk bracht Van Hall lastenverlichting voor de handel, maar voor de scheepvaart en Rijnvaart nauwelijks. De kostenbesparing die de tariefwetten voor de Rijnvaart opleverden, toen nog het belangrijkste transportmiddel voor de Nederlandse handel, was dan ook beperkt.

Het samenstellen van de tariefwetten van F.A. Van Hall gebeurde in nauwe samenspraak met de KvK in de grote steden, en leverde behoorlijke discussie op over de gevolgen voor de eigen Nederlandse handel. Hoewel lastenverlichting voor de doorvoer steeds belangrijker werd gevonden, leidde dit mogelijk wel tot een nadelige uitgangspositie van de eigen nijverheid en tussenhandel. Als het vastrecht werd afgeschaft was het mogelijk dat belangrijke goederen zoals koffie en huiden bij de in- en uitvoer zwaarder werden belast dan bij blote doorvoer.<sup>71</sup> De uitvoer van koffie werd bijvoorbeeld nog belast met 10 cent per 100 pond. Uit fiscale overwegingen kon het invoerrecht niet helemaal afgeschaft worden. Het was volgens een meerderheid nog geen goed plan het vastrecht eenzijdig te

---

<sup>69</sup> Gemeentearchief Rotterdam, Archief kamer van koophandel en fabrieken te Rotterdam, toegangsnummer 72.01, inventarisnummer 181, Lijst der regten op den in- uit- en doorvoer geheven wordene van alle goederen, waren en koopmansschappen in het koninkrijk der Nederlanden, (1828).

<sup>70</sup> 'Memorie van toelichting. Regeling van de belangen der scheepvaart. Ontwerp van wet B en C', *Bijlagen handelingen der staten generaal 1849-1850* 104.

<sup>71</sup> Posthumus, *Documenten IV*, 157.

verminderen, omdat de blote doorvoer dan minder werd belast dan de stapelhandel of de eigen productie. Het was kortom duidelijk dat de expeditie en doorvoer te zwaar belast werden, maar ook dat de traditionele handelsbelangen zouden lijden onder de maatregelen die de expeditie en doorvoer steunden.

Minister en volksvertegenwoordiging wilden de differentiële rechten behouden en voor sommige sectoren een gematigde bescherming handhaven. De nijverheid had bescherming nodig tegen de buitenlandse concurrentie, en kreeg deze van de overheid ook voor tal van producten. Het gematigd liberale lid van de Tweede Kamer Mr. J.A. Mutsaers, die de handelspolitiek van Frans van Hall steunde, verwoordde de noodzaak van een zekere mate van bescherming:<sup>72</sup>

*“ In den toestand waarin wij tegenover ander natiën geplaatst zijn, indien onder alle omstandigheden en in weerwil der stelsels elders gevolgd, een vrijgevig tarief de beste bakermat moest zijn van de fabriekmatige nijverheid, dan zoude in geen land van Europa die nijverheid op eenen hooger trap van ontwikkeling moeten staan dan in ons vaderland. Vergelijkt de tarieven van al de natiën, die ons omringen, met het Nederlandsche, en gij zult bevinden, dat in de eersten het drie-, vier-, en vijfde wordt bepaald van het tegenwoordige Nederlandsche regt bij den invoer.”<sup>73</sup>*

De mate van bescherming was in Nederland over het algemeen inderdaad laag. De inkomsten uit invoer- en uitvoerrechten als percentage van de totale invoer en uitvoer schommelde in Nederland tussen 1830-50 rond de 2,5%. Ter vergelijking: in dezelfde periode was dit in België ongeveer 4,5%, en in Groot-Brittannië 35% (!).<sup>74</sup> De Nederlandse handelspolitiek was echter geen vroeg voorbeeld van liberaal denken, maar een voortzetting van de handelspolitiek die ontstaan was in de periode dat de stapelmarkt nog belangrijk was.<sup>75</sup> Mutsaers' veronderstelling was lichtelijk overdreven omdat Nederlandse producten

---

<sup>72</sup> Mutsaers stemde voor het wetsontwerp die de nieuwe tarieven bepaalden, maar tegen het wetsontwerp die de koning in staat stelde de tarieven op korte termijn aan te passen. Overigens zijn beide wetten aangenomen.

<sup>73</sup> 'Beraadslaging over het tarief van in-, uit-, en doorvoerregten 5-6-1845', *Handelingen der Staten Generaal 1844-1845* 554.

<sup>74</sup> J.L. van Zanden, A. van Riel, *The strictures of inheretence. The Dutch economy in the nineteenth century* (Princeton etc. 2004, 2e druk) 184.

<sup>75</sup> Zanden et al., *The strictures of inheretence*, 183.

als kaas, meubelen, flessen, of bewerkte tabak, nog met meer dan 10% van de invoerwaarde werden belast.<sup>76</sup> Geraffineerde suiker had nog met 60% invoerrecht te maken.

Bij de scheepvaartwetten van september 1850, die tot stand kwamen onder Minister van Financiën Pieter Phillip van Bossen, werden de differentiële rechten en de doorvoerrechten volledig afgeschaft. De Nederlandse schippers werden niet langer bevoordeeld bij de verschillende invoerrechten of bij de zogenaamde tonnengelden (havengeld berekend over de tonmaat van een schip). Voor de wetswijziging van 1850 kregen goederen die werden aan- of afgevoerd per Nederlands schip een korting van 10% op de in- en uitvoerrechten.<sup>77</sup> Nu kon een handelaar het goedkoopste schip kiezen, of bijladen op een buitenlands schip. Het werd bovendien gemakkelijker om de schepen van buitenlandse makelij een Nederlandse nationaliteit te geven door middel van de zogenaamde vrachtbrief. Als compensatie voor de scheepsbouwsector werd de bescherming (hoge invoerrechten) van scheepsbouwmaterialen als touw en hout opgeheven. Waar hoge invoerrechten nog in stand bleven, werden voordelen voor schepen met de eigen vlag opgeheven.<sup>78</sup>

De afschaffing van de scheepvaartrechten, het doorvoerrecht en het vastrecht betekende een fundamentele lastenverlichting voor de Rijnvaart vanaf 1850. De differentiële rechten hadden veel minder effect voor de Rijnvaart, omdat het eerdere scheepvaartverdrag van 1837 met Pruisen in de jaren '40 jaarlijks stilzwijgend door Nederland werd verlengd. Hierin werden de differentiële rechten voor de Pruisische schepen al opgeheven, uitgezonderd voor de koloniale vaart.

Waren alle binnenlandse bezwaren dan uit de lucht in 1850, gezien de abrupte liberale ommezwaai? Minister President Rudolf Thorbecke was een radicale liberaal, die sterk overtuigd was van het vrijhandelsideaal. Thorbecke vond de tariefwetten van 1845 niet ver genoeg gaan, maar ook politiek onverantwoord. Hij vond het bijvoorbeeld onacceptabel dat de koning door middel van traktaten de handelspolitiek kon beïnvloeden. Hij pleitte voor een eenzijdige, volledige, en directe afschaffing van alle belastingen omdat:

---

<sup>76</sup> 'Tarief van in- uit- en doorvoer. Staat van belaste goederen en hun waarde, enz.' *Handelingen der staten generaal 1844-1845* 147.

<sup>77</sup> Onbekend redactielid, 'De Nederlandse scheepvaartwetten', *De Economist* (1851) 339.

<sup>78</sup> 'Memorie van toelichting. Regeling van de belangen der scheepvaart. Ontwerp van wet B en C', *Bijlagen handelingen der staten generaal 1849-1850* 104.

*“De ontheffing van een last op den handel gelegd, dien wij aan een andere Natie toestaan, is voordeel voor onzen handel. Waarom met het genot van dit voordeel gewacht, tot dat andere landen het hunne begrijpen? (...) Het artikel huldigt de oude dwaling, dat een Gouvernement eene regelende magt over de handelsbetrekkingen mag hebben.”<sup>79</sup>*

Liberaal idealisme speelde een belangrijke rol in de liberalisering in 1850 van de handel- en scheepvaartpolitiek. Politiek en economisch liberalisme gingen in deze periode hand in hand. Floris van Hall wilde de liberale weg inslaan met behulp van traktaten via het ‘gouvernement’; Rudolf Thorbecke wilde de macht van de koning in de handelspolitieke besluitvorming überhaupt aan banden leggen.<sup>80</sup> Het was niet de koning, maar de Tweede Kamer die over belastingwetgeving besliste. De economische hervormingen tussen 1845-1850 hingen samen met de politieke hervormingen die niet toevallig in dezelfde periode plaatsvonden. Maar het zou te simpel gesteld zijn de sterke opkomst van het liberale idealisme als oorzaak te noemen voor de hervormingen in 1850, zonder te verklaren waarom die voedingsbodem voor het liberalisme zo groot was.

Zoals aangegeven in het theoretisch kader bestond de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw een behoorlijke vervlechting tussen economische en politieke belangen. Aan de kant van de liberalen werd dit verschijnsel benoemd door J.L. de Bruyn Kops, die in 1850 een invloedrijk boekje schreef, ‘de beginselen van de staathuishoudkunde’, en korte tijd later bekend werd als oprichter van het liberaal georiënteerde tijdschrift ‘de economist’. Wie een willekeurig artikel in ‘de economist’ rondom 1850 leest, krijgt snel de indruk dat alle ondernemingszin voorafgaand aan de liberale hervormingen uit de Nederlandse samenleving was verdwenen. Volgens De Bruyn Kops was de invloed van de groep die zich dankzij het protectionisme van een goed bedrijfsresultaat verzekerde moeilijk uit te schakelen.<sup>81</sup>

Met betrekking tot de nationale handelsrechten genoten uiteenlopende sectoren grote bescherming of privileges (bijvoorbeeld de nijverheid, de scheepvaart, en de scheepsbouwsector). Hierbij is ook belangrijk dat de nijverheid vooral gesteund werd door lage invoerrechten voor grondstoffen en hoge invoerrechten voor fabricaten. De

---

<sup>79</sup> ‘Ingekomen stukken. Beraadslagen over het wetsontwerp tot wijziging van de Doorvoerrechten geheven volgens het Mainzer-tractaat 10-03-1845’, *Handelingen der staten generaal 1845-1846* 240.

<sup>80</sup> Dit was niet alleen tekenend hoe Thorbecke aankeek tegen de economie, maar ook hoe hij aankeek tegen de macht van de koning.

<sup>81</sup> Ratté, *De Nederlandse doorvoerpolitiek*, 146.

scheepvaart werd gesteund door differentiële rechten, en de scheepsbouw door subsidies. Op die manier kon het voorkomen dat een gesubsidieerde scheepsbouwer het benodigde touw te duur bij een beschermde Nederlandse touwproducent inkocht. Tal van regionale belangen speelden evenzeer mee. Zo mochten gemeenten lokale heffingen invoeren, zoals gemeentelijke accijnzen. In het bijzonder de Amsterdamse zakenkringen deden hun invloed op de nationale politiek gelden. Kooplieden in de hoofdstad kochten op de veilingen van de NHM, en waren vaak aandeelhouder of zelfs commissarissen van de handelsmaatschappij.<sup>82</sup> Zo moesten Rotterdamse schepen op de Waal tot 1850 meer octrooirecht betalen dan Amsterdamse schepen, om tegen te gaan dat Amsterdamse goederen via Rotterdam naar Duitsland gingen.<sup>83</sup> Zulke ingrijpende politieke inmenging in de nationale handel was op langere termijn een rem op economische groei.

### 3.3 De liberale maatregelen en de concurrentiepositie

Het liberale idealisme ontwikkelde zich in de schaduw van de ontwikkelingen in Groot-Brittannië. Sinds 1846 had Groot-Brittannië een traject van economisch liberalisme ingezet. Dit manifesteerde zich voornamelijk in de afschaffing van de Corn Laws, waarmee de Britten sinds 1815 hun landeigenaren beschermden tegen het goedkopere buitenlandse graan. In de Nederlandse politiek groeide de steun voor het afschaffen van de differentiële rechten, nadat Groot-Brittannië in 1849 de 'Navigation Act' afschafte. Groot-Brittannië hield retorsiemaatregelen voor aan staten die de bevoorrechtiging van de eigen vlag volhielden.<sup>84</sup> De commissie van rapporteurs gaf in haar verslag over de Nederlandse scheepvaartwetten in 1850 aan dat de Britse handelspolitiek een belangrijke overweging was:

*“ Engeland kan niet geacht worden , zich het regt van retorsie te hebben voorbehouden, met het inzicht om daarvan nooit gebruik te maken. Blevén wij derhalve stilzitten, ging werkelijk het voordeel, 't welk wij thans, ten gevolge der nieuwe Engelsche wetgeving, genieten, weder teloor, dan zou het maar al te zeer te vreezen zijn, dat Staten als Meeklenburg en Hannover , wier schepen toch reeds onder gunstiger omstandigheden dan de onze varen en wier*

---

<sup>82</sup> Smits, *Economische groei*, 105.

<sup>83</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 202.

<sup>84</sup> 'Verslag der commissie van rapporteurs voor de drie wets-ontwerpen strekkende tot regeling van de belangen der Nederlansche scheepvaart 04-06-1850', *Handelingen der staten generaal 1849-1850* 206-207.

*mededinging daarom zoo bijzonder door de tegenstanders van den maatregel gevreesd wordt, ons juist in de vaart op Engeland verdrongen.*"<sup>85</sup>

Liberalisme was voor een gedeelte meer pragmatisme dan idealisme. Met name Hamburg onderhield van oudsher goede relaties en had veel handelsbetrekkingen met Groot-Brittannië.<sup>86</sup> De Noord-Duitse zeehavens werden sinds begin jaren '40 door de Britten als 'natural outlet' van het Tolverbond beschouwd. Schepen onder de vlag van het Tolverbond die uit de Noord-Duitse zeehavens als Bremen of Hamburg vertrokken werden aangemerkt als schepen afkomstig van het Tolverbond.<sup>87</sup> In ruil werden Britse suiker en rijst onder voorwaarden van de meest begunstigde natie gebracht. Nederlandse zeehavens kwamen zo verder onder druk van de Noord-Duitse zeehavens te staan (die nadrukkelijk geen lid waren van het Tolverbond). Inmiddels beschikten de Noord-Duitse havens, zoals in het volgende hoofdstuk besproken zal worden, ook over spoorwegverbindingen.<sup>88</sup> Britse koloniale producten zoals suiker konden op die manier voordelig afzet vinden via de Noord-Duitse zeehavens. Over de afschaffing van de differentiële rechten is de conclusie dat dit een directe reactie op de Britse handelspolitiek was en bovendien meer in het belang van de zeevaart genomen werd.

Voor de afschaffing van het doorvoerrecht, vastrecht en scheepvaartrecht was de handel en scheepvaart met het achterland van doorslaggevende betekenis. Van Hall had een aanzienlijke verlaging van het doorvoerrecht gerealiseerd. Niettemin huldigde de regering van 1850 het standpunt dat:

*"in den tegenwoordigen tijd zelfs de geringste verzwaring van transportkosten voldoende is, om den doorvoerhandel naar elders te verdrijven, en het alzoo van het hoogste belang is de kosten, welke aan den doorvoer over het Nederlandsche grondgebied noodzakelijk verbonden zijn, op geene kunstmatige wijze te verhoogen."*<sup>89</sup>

---

<sup>85</sup> 'Verslag der commissie van rapporteurs voor de drie wets-ontwerpen strekkende tot regeling van de belangen der Nederlandsche scheepvaart 04-06-1850', *Handelingen der staten generaal 1849-1850* 208.

<sup>86</sup> Henderson, *The Zollverein*, 188.

<sup>87</sup> Henderson, 135.

<sup>88</sup> Wel dient opgemerkt te worden dat het handelsverdrag van het Tolverbond met Groot-Brittanie ook kritiek te verduren kreeg in Duitse handelskringen. Er stond volgens velen slechts weinig tegenover de voordelen die de Britten kregen.

<sup>89</sup> 'Memorie van toelichting. Regeling van de belangen der scheepvaart. Ontwerp van wet B en C', *Bijlagen handelingen der staten generaal 1849-1850* 104.

De afschaffing van de Nederlandse scheepvaartrechten was vanwege de Nederlandse concurrentiepositie en de hoge transportkosten noodzakelijk. Bij vervoer van 100kg koffie tussen Rotterdam en Mainz bestond 8,5% van de totale transportkosten uit de Nederlandse scheepvaart- en doorvoerrechten, dit was nog exclusief de kosten die aan de overslag van koffie verbonden waren.<sup>90</sup> Zoals in het theoretisch kader is aangegeven, was behalve een eventueel aanwezig kostenvoordeel, ook marktintegratie het gevolg van de spoorwegen. Met andere woorden: het verschil in de prijs van goederen werd kleiner en over een grotere afstand merkbaar. Voor de (stapel)handel waarin Nederland nog een stevige marktpositie had, zoals voor koffie valt te bepleiten, was een “geringste verzwarende van transportkosten” wellicht nog houdbaar. In het geval van de blote doorvoer, waar het de Duitse importeur ging om de voordeligste transportroute, was een extra belasting van 8,5 % niet houdbaar. Het afschaffen van de scheepvaartrechten werd genomen met het oog op het doorvoerkeer en de positie van de Nederlandse Rijnschippers en het expeditiewezen. Bij de afschaffing van de scheepvaartrechten is te verwachten dat de directe concurrentie met de IJzeren Rijn een doorslaggevende rol heeft gespeeld. In het volgende hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de concurrentie tussen de Rijnvaart en de IJzeren Rijn, of de transportkosten tussen beide transportmiddelen sterk verschilden en dit bepalend was voor de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens.

De scheepvaartrechten die in Nederland betaald moesten worden stonden in geen verhouding met de verschillende rechten die in Pruisen op de Rijnvaart drukten. Het recht dat omstreeks 1850 tussen Emmerik en Keulen voldaan moest worden, bedroeg voor 100 kg koffie het dubbele van het recht dat in Nederland van toepassing was.<sup>91</sup> Pruisen beschermde Keulen bovendien tegen het verlies van het stapelrecht in de Akte van Mainz (1831): het Pruisische octrooirecht voor doorvoer goederen, waaronder de overzeese en koloniale Nederlandse goederen, verviel als op Keulse schepen werd overgeladen.<sup>92</sup> Deze beschermende maatregel hinderde het rechtstreekse handelsverkeer tussen Nederland en de Bovenrijn.<sup>93</sup> Pruisen kon de hoge last op de Rijnvaart inzetten als pressiemiddel tegen Nederland en dat was een reden voor Nederland om concessies te doen. Het was voor

---

<sup>90</sup> Ratté, *De Nederlandse doorvoerpolitiek*, 135-137.

<sup>91</sup> Ratté, 137.

<sup>92</sup> Stapelrecht: verplicht een deel van de lading voor verkoop lossen bij het passeren van een stad.

<sup>93</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 14.

Nederland essentieel om een scheepvaartverdrag met het Tolverbond te verkrijgen. Pruisen wenste echter geen onderhandelingen te voeren zolang Nederland bleef vasthouden aan de scheepvaartrechten. In het vorige hoofdstuk is aangegeven, dat de Pruisische politiek tegenover Nederland in de jaren '40 onbuigzaam was. De reciprociteit waarmee Van Hall de scheepvaartrechten wilde afbouwen had weinig kans van slagen. Om een opening tot onderhandelingen met Pruisen te verkrijgen leek eenzijdige afschaffing van de scheepvaartrechten de enige mogelijkheid. Terwijl Pruisen tot 1866 aan de scheepvaartrechten vasthield, sloot Nederland in 1851 een scheepvaartverdrag met het Tolverbond die de Pruisische en Nederlandse schepen aan elkaar gelijk stelde.<sup>94</sup>

### 3.4 De effecten van de liberale handels- en scheepvaartpolitiek

Uit het voorgaande is gebleken dat de Akte van Mainz (1831) aanleiding gaf tot het verlagen van het doorvoerrecht en in navolging daarvan van het invoerrecht. Nederland aarzelde lang om te hervormen omdat de belangen van de expeditiehandel haaks stonden op de belangen van de nijverheid en stapelhandel. Toch kreeg de expeditiehandel steeds meer politieke aandacht. De politieke waarneming was dat veel doorvoer via het buitenland aan Nederland werd onttrokken, en dat dit de Nederlandse Rijnvaart en expeditiehandel schaadde. Voordat nader wordt ingegaan op welke rol de spoorwegen in West-Europa speelden in het handelsisolement dat voor Nederland dreigde, wordt eerst gekeken naar de sociaaleconomische ontwikkelingen omstreeks 1850. Door te kijken welk effect de liberalisering had op de Nederlandse economie, wordt tegelijkertijd ook meer duidelijk over het belang dat de liberale maatregelen in 1850 dienden.

Voor de grote handelshuizen en de nijverheid was de liberale handelspolitiek van 1850 niet gunstig te noemen. Zelfs het liberale tijdschrift de Economist gaf een jaar na de handel en scheepvaartwetten van 1850 toe dat er enkele ondernemingen verlies leden door het nieuwe handelsstelsel:

*“Het is niet te ontkennen dat sommige groote handelsondernemingen door teleurstellingen zijn bevroond, dat er alzoo invoeren met verlies, hebben plaats gehad; en het moge ook waar zijn dat de grondstoffen zeer vele industrieën ten gevolge der mededinging zoozeer zijn*

---

<sup>94</sup> Koopmans, *Dordrecht*, 130.



*gestegen, dat zij de gewone winsten dezer industrieën hebben verminderd*<sup>95</sup>

Buitenlandse handelaren konden nu laagdrempelig goederen invoeren in Nederland, omdat zij met hun schepen hetzelfde invoerrecht betaalden als de Nederlandse handelaar.

Doorvoer ging ook makkelijker. Naarmate de aanvoer met buitenlandse commissies steeg drukte dit de verkoopprijzen, waardoor vlak na 1850 bleek dat tegen te hoge prijzen was ingekocht.<sup>96</sup> De verliezen kunnen goeddeels worden toegeschreven aan de speculatiehandel. De aanvoer van grondstoffen zoals graan, suiker en thee groeide meer dan de (eveneens toegenomen) vraag naar dergelijke grondstoffen. Duitse handelshuizen konden nu namelijk met meer gemak rechtstreeks laten doorvoeren, waardoor bijvoorbeeld steeds meer tropische producten uit Groot-Brittannië via Nederland werden aangevoerd.<sup>97</sup>

Op korte termijn waren deze verliezen wellicht nog toeval, maar de tendens zette door. De traditionele tussenhandel kreeg het moeilijk. Importeurs waren gewend om tweederde van de totale aanschafprijs op het moment van invoer te betalen tegen de dan lopende prijs.<sup>98</sup> Het was de gewoonte van de kapitaalkrachtige tussenhandelaren om grote voorraden aan te leggen en vervolgens te speculeren op prijsveranderingen. Vooral in de graan- en koffiehandel was deze stapeltraditie nog levendig.<sup>99</sup> Dit leidde ertoe dat Amsterdam, waar de stapeltraditie het sterkst was, de graanhandel definitief verloren zag gaan nadat de periode van vrijhandel aanbrak. De Russische graanhandelaren regelden de afzet in het Middellandse zeegebied steeds vaker zelf. In tijden van dalende prijzen waren de Nederlandse tussenhandelaren bovendien minder bereid grote voorraden in te slaan. De importeurs moesten dan zelf de opslag regelen, maar dit waren zij niet gewend. Rotterdam leek zich in verschillende opzichten beter aan te passen aan de veranderende omstandigheden. Rotterdam nam de graantransporten op de Rijn richting Duitsland van Amsterdam over.<sup>100</sup> Rotterdam boekte weliswaar nauwelijks winst op de in- en verkoop, maar wel op de op- en overslag, en vaak ook op het transport.<sup>101</sup>

---

<sup>95</sup> Onbekend, 'Handelsverliezen in 1851', *De Economist* (1851) 17.

<sup>96</sup> Onbekend, 'Handelsverliezen in 1851', 14-15.

<sup>97</sup> Smits, *Economische groei*, 108-109.

<sup>98</sup> Smits, 109.

<sup>99</sup> Smits, 106-110.

<sup>100</sup> Smits, 109-110.

<sup>101</sup> Smits, 110.

Het effect van de afschaffing van de differentiële rechten voor buitenlandse schippers of handelsondernemingen, verschilde per goederensoort. Zo stelde de regering in 1845 vast dat het invoerrecht van ruwe suiker met buitenlandse schepen ongeveer 1 gulden per 25 gulden (geschatte waarde van 100 pond) kostte.<sup>102</sup> Voor ruwe suiker aangevoerd met Nederlandse schepen bedroeg het invoerrecht 20 cent per 25 gulden. Dit komt neer op 1% en 4% van de geschatte waarde van respectievelijk transport met Nederlandse- en transport met buitenlandse schepen (+- 3,2% verschil van kosten invoerrechten tussen Nederlands schip en buitenlands schip).<sup>103</sup> Voor enkele goederen waarop doorgaans een hoog invoerrecht van toepassing was, vond tussen 1845-1850 een belangrijke verlaging van het invoerrecht plaats. Steenkool werd met ongeveer 10% van de waarde belast in 1845, behalve als het werd aangevoerd met “Nederlandse schepen via kanalen, rivieren, of zee”, dan was het vrij.<sup>104</sup> Na 1850 was alle invoer van steenkool vrijgesteld van belasting, ongeacht de wijze van transport.<sup>105</sup> Over het algemeen bleef het invoerrecht hoog op de goederen die ook veel in Nederland werden geproduceerd. Sigaren, geraffineerde suiker en kaas zijn hiervan voorbeelden.

Voor typische doorvoergoederen met een laag invoerrecht was afschaffing van het doorvoerrecht niet zo relevant. Doorvoer werd dan vaak als ‘invoer tot verbruik’ en vervolgens als ‘uitvoer uit het vrije verkeer’ geregistreerd.<sup>106</sup> Onder de ‘uitvoer uit het vrije verkeer’ vielen officieel de eigen voortbrengselen die werden geëxporteerd, en onder ‘invoer tot verbruik’ de goederen die werden verwerkt of geconsumeerd. In de handelsstatistiek was een gedeelte van de ‘invoer tot verbruik’ en ‘uitvoer uit het vrije verkeer’ feitelijk vermomde doorvoer. Goederen waarvoor een hoog invoerrecht gold (zoals garens, thee, manufacturen) werden wel gewoon als doorvoer aangegeven, en voor die categorie goederen was de afschaffing van het doorvoerrecht relevant.

---

<sup>102</sup> ‘Regeling der belangen van de Nederlandse scheepvaart. Ontwerp van wet a 03-12-1849’, *Handelingen der staten generaal 1849-1850* 104. Dit was een inschatting van de regering. In werkelijkheid was suiker waarschijnlijk niet exact die prijs. Zeker werd er geen rekening gehouden met de toekomstige prijsontwikkeling.

<sup>103</sup>  $0,80/25 \times 100 = 3,2\%$

<sup>104</sup> ‘Staat van belaste goederen en hun waarde’, *Handelingen der staten generaal 1844-1845* 136-145. Wel dient rekening gehouden te worden met het volgende. Nederland had met diverse landen al scheepvaartverdragen gesloten, waarin de vreemde vlag werd gelijk gesteld met de Nederlandse.

<sup>105</sup> ‘Regeling der belangen van de Nederlandse scheepvaart. Ontwerp van wet a 03-12-1849’, *Handelingen der staten generaal 1849-1850* 104.

<sup>106</sup> J.T. Lindblad, J.L. Van Zanden, ‘De buitenlandse handel van Nederland, 1872-1913’, in *Economisch en sociaal-historisch jaarboek 52* (1989) 232.

De algemene ontwikkeling van de nationale handelsstatistiek toont dat na 1850 een aanzienlijk deel van de algemene invoercijfers voor binnenlands verbruik was. Tegelijkertijd daalde de doorvoer als percentage van de totale uitvoer (Tabel 2. en Tabel 3.). Dit laatste is in tegenstelling tot wat te verwachten was vanuit de geliberaliseerde doorvoerpolitiek.

Tabel 2. De invoer tot verbruik t.o.v. algemene invoer, in miljoenen guldens, gemiddeld per jaar over de perioden van 5 jaar, aan de hand van standaardwaarden vastgelegd in 1846.

Jaartal	Algemene invoer	Invoer tot verbruik	% Invoer tot verbruik van totale invoer
1846-50	265,6	176,0	66%
1851-55	330,2	220,4	67%
1856-60	418,8	302,4	72%
1861-65	466,4	360,2	77%
1866-70	578,0	460,6	80%

Bron: P.N. Muller, 'De handel van Nederland in de laatste vijf en twintig jaar. 1847-1871', *De Economist* (1873) 5. eigen berekening gemiddelden.

Tabel 3: Doorvoer als onderdeel van de algemene uitvoer, in miljoenen guldens, gemiddeld per jaar over de perioden van 5 jaar, aan de hand van standaardwaarden vastgelegd in 1846.

Jaartal	Algemene uitvoer	Doorvoer	% Doorvoer van algemene uitvoer
1846-50	211,6	84,4	39%
1851-55	281,6	108,4	38%
1856-60	361,4	124,8	35%
1861-65	405,8	105,2	26%
1866-70	481,2	113,0	23%

Bron: P.N. Muller, 'De handel van Nederland in de laatste vijf en twintig jaar. 1847-1871', *De Economist* (1873) 5. eigen berekening gemiddelden.<sup>107</sup>

Alle algemene uitvoer (Tabel 2.), behalve het aandeel doorvoer, betrof de eigen voortbrengselen. Onder voortbrengselen kan verstaan worden: producten van de landbouw, industrie, nijverheid, of commissiehandel. In Tabel 3 wordt zichtbaar dat van de algemene uitvoer een deel doorvoer was (vooral bij het laatste vervulde de expeditiehandel een belangrijke rol). De doorvoer nam minder snel toe dan de algemene uitvoer. Er moet dan ofwel sprake zijn geweest van een relevante toename in de Nederlandse export, of van een

<sup>107</sup> P.N. Muller was een Amsterdams zakenman, wiens broer directeur was van de Nieuwe Afrikaansche Handels Vennootschap (NAHV). Overtuigd liberaal dat Muller was concludeerde hij vaak uit de statistiek dat de (koloniale) handelspolitiek niet liberaal genoeg is. In dit werkstuk is ondanks zijn partijdigheid toch aangenomen dat Muller de cijfers van de handelsstatistiek wel keurig heeft overgenomen en niet mee heeft gesjoemeld.

behoorlijk aandeel vermomde doorvoer.<sup>108</sup> De Economist beweerde in deze periode stelselmatig dat de werkelijke doorvoer meer welvaart bracht dan de statistiek deed vermoeden, omdat er zoveel vermomde doorvoer was. De volgende feiten lijken die bewering te bevestigen.

In de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw stond circa 90% van de Nederlandse totale eigen productie in dienst van binnenlandse consumptie.<sup>109</sup> Alleen de landbouwproductie nam na 1850 toe en werd in toenemende mate geëxporteerd. Van de agrarische output werd in 1850 20% en in 1865 40% geëxporteerd.<sup>110</sup> De toename was vooral te danken aan de uitvoer van landbouw- en veehouderijproducten richting Groot-Brittannië. De industrie groeide tot 1865 echter slechts matig en, behalve een piekjaar in 1865, was slechts tussen de 5 tot 14 procent van de totale output voor de export bestemd.<sup>111</sup> Van aanzienlijke economische groei was tot 1860 geen sprake, terwijl de algemene uitvoer en de algemene invoer meer dan verdubbelde. De aanzienlijke groei van de 'invoer tot verbruik' en 'uitvoer vrij verkeer' in de statistiek zou officieel betekenen dat men ook aanzienlijk meer consumeerde en produceerde. Zoals zojuist aangegeven was dit in die mate onwaarschijnlijk. De expeditiehandel moet daarom fiks mee geprofiteerd hebben van de totale groei van de invoer en uitvoer tussen 1850 en 1865.

Vanaf 1850 vertoonde de waarde van 'invoer tot gebruik' meer samenhang met de waarde van 'uitvoer vrij verkeer'. De tendens in de handelsstatistiek was dat invoer tot verbruik en uitvoer vrij verkeer beiden een groter deel van respectievelijk de algemene invoer en algemene uitvoer innamen.<sup>112</sup> De uitvoer gedeeld door de invoer leverde na 1850 telkens een kleiner percentage op.<sup>113</sup> Dit zijn allemaal aanwijzingen dat de blote doorvoer in toenemende mate onder in- en uitvoer in de statistiek terecht kwam.<sup>114</sup> Gecombineerd met waarnemingen in De Economist in de jaren '50 en '60, moet de blote doorvoer vrij snel na de liberalisering een steeds belangrijkere bron van welvaart zijn geworden.

---

<sup>108</sup> Vermomde doorvoer: doorvoer die in de statistiek als invoer en vervolgens uitvoer werd geregistreerd.

<sup>109</sup> Horlings, *The economic development*, 168.

<sup>110</sup> Smits, *Economische groei*, 128.

<sup>111</sup> Smits, 129.

<sup>112</sup> R.J. van der Bie, J.P. Smits, '200 jaar statistiek in tijdreeksen', in *Neha jaarboek*, (2001) 48. Eigen berekening.

<sup>113</sup> Voor de tabellen is de uitkomst 1845-50 namelijk 79% van de invoer is uitvoer. Voor de perioden daarna ligt deze verhouding rond de 89%.

<sup>114</sup> Lindblad, et al., 'De buitenlandse handel van Nederland, 1872-1913', 237.

De handelsstatistiek dient met enige argwaan bekeken te worden. De samenstelling van de handelsstatistiek was op enkele punten onbetrouwbaar. Veel innovatieve, of nieuwe, producten werden in een sinds 1846 samengestelde lijst van goederen gecategoriseerd. Nieuwe producten vielen in die gevallen onder oude categorieën. Bovendien correspondeerde de geschatte waarde per gewichteenheid niet met de werkelijk lopende prijzen, waardoor de geldwaarde een betere indicatie is voor het handelsvolume (in kilogrammen) dan voor de daadwerkelijk verhandelde waarde. In een statistische tijdreeks, samengesteld door het Centraal Bureau van de Statistiek in samenwerking met de universiteit Utrecht en rijksuniversiteit Groningen, komt het groeiende handelsvolume en het aandeel van invoer en uitvoer beter tot uitdrukking. In Tabel 4 zijn vijfjaarlijkse gemiddelden berekend van die tijdreeks.

Tabel 4: De vijfjaarlijkse gemiddelde waarde van de totale Nederlandse invoer, uitvoer in miljoenen guldens tegen lopende prijzen en de handelsmarge in procenten tussen 1831-1870.

Jaartal	Invoer	Uitvoer	Handelsmarge <sup>115</sup>
1831-35	103,6	45,2	-
1836-40	124,2	75,0	-
1841-45	138,0	85,0	-
1846-50	145,4	109,4	15%
1851-55	179,6	157,2	14%
1856-60	262,2	244,2	13%
1861-65	443,4	433,4	11%
1866-70	516,2	568,0	10%

Bron: R.J. van der Bie, J.P. Smits, '200 jaar tijdreeksen 1800-1999', in *Neha Jaarboek* (Groningen 2001) 48. Voor nadere toelichting over de methodiek wordt aangeraden de volgende bronnen te raadplegen: E. Horlings, *The economic development of the Dutch service sector 1800-1850: trade and transport in a premodern economy* (1995) 334-384. En: J.P. Smits, *Economische groei en structuurveranderingen in de Nederlandse dienstensector 1850-1913: de bijdrage van handel en transport aan het proces van moderne economische groei* (1995) 309-318.

De handelscijfers (Tabel 4.) zijn geschat met behulp van verschillende bronnen, zoals de administratie van een groot handelshuis, waardoor de lopende prijs meer realistisch is benaderd dan in de officiële handelsstatistiek. Bovendien is er gecorrigeerd voor vermoede

<sup>115</sup> Na 1850: Smits, *Economische groei en structuurveranderingen in de Nederlandse dienstensector 1850-1913: de bijdrage van handel en transport aan het proces van moderne economische groei* (1995) 309. Tot 1850: Horlings, *The economic development of the Dutch service sector 1800-1850: trade and transport in a premodern economy* (1995) 342. Gegevens tot 1850 zijn erg onbetrouwbaar. Na 1850 op meer bronnen gebaseerd. Gegevens tot 1850 baseert Horlings op uitsluitend gegevens van de NHM.

doorvoer. Helaas heeft de correctie slechts plaatsgevonden voor een selecte groep goederen, waardoor de vermomde doorvoer alsnog niet precies is in te schatten. Overigens blijkt uit de berekende gemiddelde handelsmarge (marge = verkoopprijs – inkoopprijs) dat de handel een grotere omvang kreeg, maar de marge gemiddeld verminderde. Tussen 1835 en 1865 vertienvoudigde de waarde van uitvoer terwijl de invoer in waarde verviervoudigt. Dit correspondeert met de gegevens van de Rijnvaart in de onderzoeksperiode. Het tonnage was stroomafwaarts groter dan stroomopwaarts, maar de totale waarde van de goederen stroomopwaarts was groter dan stroomafwaarts.<sup>116</sup> De Nederlandse goederen waren namelijk doorgaans duurder per eenheid (koffie, suiker) dan de Duitse goederen (steenkolen).<sup>117</sup>

De Europese vaart vervulde in het groeiende handelsverkeer de belangrijkste rol. In Tabel 5 is te zien dat de belangrijkste handelspartners Groot-Brittannië en Pruisen in de officiële statistiek een bovengemiddeld aandeel in de doorvoerhandel hadden (waarvan de omvang dus nog onderschat wordt). In 1871 was de situatie namelijk als volgt:

Tabel 5: Algemene uitvoer van Nederland, onderscheiden naar land van bestemming, in miljoenen guldens volgens vaste waarden in de handelsstatistiek in 1871.

Land	Algemene uitvoer	Waarvan doorvoer	% doorvoer
Pruisen	271	88	32,5 %
Groot-Brittannië	162	50	30%
België	82	17	20%
Java	41	10	25%

Bron: P.N. Muller, 'Handel in de laatste vijf en twintig jaar 1847-1871', de Economist (1871) 10.

Het feit dat in de jaren '60 van de uitvoer- en invoercijfers ongeveer 60 tot 70 procent bestond uit de handel met Groot-Brittannië, België en het Tolverbond bevestigt het vermoeden dat de Europese vaart voor de handel steeds belangrijker werd.<sup>118</sup> De handel met het Middellandse zee gebied, Spanje, en Rusland, waren inmiddels van minder belang geworden. Recente studies bevestigen dat tussen 1850 en 1870 een sterk verband bestond

<sup>116</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 464-465.

<sup>117</sup> Verder mag de groei van de uitvoer ook gedeeltelijk worden toegeschreven aan toenemende productie van de landbouw, en vanaf 1865 een verhoogde productiviteit van de Nederlandse industrie.

<sup>118</sup> Vereniging voor de statistiek in Nederland, *Staatkundig en staathuishoudkundig boekje voor 1866* (1866) 207-208.

tussen de conjunctuurbewegingen in Nederland, Groot-Brittannië en de V.S.<sup>119</sup> De vermomde doorvoer daargelaten, was aan het einde van de onderzoeksperiode ongeveer 1/3 van de algemene uitvoer naar Groot-Brittannië en Pruisen doorvoer. De voorzichtige conclusie is dat de liberale handelspolitiek ertoe leidde dat Nederland steeds meer als tussenschakel in de Brits-Duitse handelsbetrekkingen diende.<sup>120</sup>

Het betreft hier conclusies aan de hand van de totale handel, waardoor onzekerheid blijft bestaan over de precieze ontwikkelingen per goederensoort. Steenkool (het belangrijkste Duitse product stroomafwaarts op de Rijn) werd bijvoorbeeld goeddeels voor eigen gebruik Nederland ingevoerd. De koopkracht nam toe dankzij de afschaffing van de brandstofaccijns. Vier jaar na de opheffing van de accijns was de prijs van huisbrandkolen met 60% gedaald.<sup>121</sup> Steenkool werd pas aan het einde van 19<sup>e</sup> eeuw een belangrijk doorvoerproduct. Het directe effect van de afschaffing van de brandstofaccijns was dat de het handelsvolume kon blijven groeien.<sup>122</sup> Hiervan profiteerden de binnenlandse producent en consument. De steenkool werd als huisbrandstof, voor locomotieven, de stoomvaart, en in een later stadium ook voor de industrie gebruikt.

Stroomopwaarts over de Rijn werden tussen 1850 en 1870 steeds grotere hoeveelheden transitogoederen zoals ertsen en ijzerwaren vervoerd.<sup>123</sup> De Nederlandse productie van metaalwaren en ertsen was gering, waaruit de conclusie getrokken kan worden dat de doorvoer van ijzerwaren vanuit Groot-Brittannië richting Duitsland voor het Rijnverkeer meer belang kreeg.<sup>124</sup> Ertsen waren vooral afkomstig uit het Iberisch schiereiland. Het aandeel van doorvoergoederen in de Rijnvaart stroomopwaarts groeide al in de jaren '40 aanzienlijk. In het aandeel van de transitogoederen (ijzererts, metaalwaren, huiden, katoengarens, ruwe katoen, en oliehoudende zaden) tekende zich de volgende ontwikkeling af in het verkeer stroomopwaarts:

---

<sup>119</sup> J. Jacobs, J.P. Smits, 'Conjunctuurbewegingen in Nederland', in *NEHA jaarboek* (2001) 12.

<sup>120</sup> Horlings, *Economic development*, 208.

<sup>121</sup> Nusteling, *Rijnvaart*, 179. Nusteling meent dat steenkolen 0,75 cent per mud goedkoper werden, en huisbrandkolen nog meer konden dalen door het wegvallen van fiscale formaliteiten. De prijs zakte van 2 gulden (1863) tot 80 cent (1867) per mud.

<sup>122</sup> De groei van de invoer van steenkolen nam niet extra toe na de afschaffing van de brandstofaccijns!

<sup>123</sup> Smits, *Economische groei*, 156.

<sup>124</sup> Smits, 157.

Tabel 6: Aandeel van de transitogoederen in het Rijnverkeer stroomopwaarts in procenten:

1836-40	1841-45	1846-50	1851-55	1856-60	1861-65	1866-70
29,1	43,3	51,2	50,2	55,4	57,8	65,9

Bron: Berekening van: J.P. Smits, *Economische groei en structuurveranderingen in de Nederlandse dienstensector, 1850-1913* (2009) 157.

Doorvoergoederen waren doorgaans massagoederen en/of onbewerkte goederen. IJzerwaren en ijzererts waren de belangrijkste groeiers. Het is belangrijk te beseffen dat het groeiende aandeel transito in gewicht uitgedrukt niet zozeer iets zegt over het aandeel transito in geldwaarde uitgedrukt. Overigens wordt het aandeel van transito daarmee niet onderschat, integendeel. Het transito leek namelijk te stagneren tussen 1846 en 1865, maar dit was ook het gevolg van de beperkte selectie goederen dat onder het doorvoerverkeer wordt gerekend. De meer kostbare goederen zoals koffie (!), tabak en manufacturen werden ook in toenemende mate richting Pruisen doorgevoerd.<sup>125</sup> Het voorbeeld van de koffiehandel wordt in het volgende hoofdstuk behandeld.

De toename van de doorvoer richting het Duitse achterland werd al voor 1850 belangrijk voor de Rijnvaart. Zoals in het theoretisch kader is aangegeven, baseren overheden de handelspolitiek mede op de sociaaleconomische structuur van het land. Uit Tabel 6 moet de conclusie volgen dat de doorvoerhandel die zich toespitste op het zich industrialiserende Ruhrgebied, vanaf de jaren '40 een belangrijk onderdeel vormde van de economie in de Nederlandse zeehavens. De liberale doorvoerpolitiek was niet zozeer de oorzaak voor de toenemende blote doorvoer, maar vooral het gevolg van een toenemend belang van de blote doorvoerhandel voor de economische groei.

## 4. De West-Europese spoorwegen en de Nederlandse zeehavens

### 4.1 Binnenlandse spoorwegen

Nederland had in 1850 geen directe spoorwegverbinding met het buitenland. Pas in 1856 kreeg Nederland een treinverbinding met Keulen, dat was maar liefst 13 jaar later dan België. De halsstarrige Pruisische handelspolitiek ten opzichte van Nederland in de jaren '40 leidde tot vertraging van het tot stand komen van een verbinding met Keulen. De Pruisen wilden niet meewerken, zeker niet zolang Nederland geen vrije doorvoer verschaftte. Toch speelden in de late verwezenlijking van een behoorlijk Nederlands spoorwegnetwerk ook

<sup>125</sup> Muller, 'De handel van Nederland', 17.



binnenlandse overwegingen een rol. De aanleg van spoorwegen riepen in Nederland conservatieve reacties op. Bijvoorbeeld uit de hoek van G.M. Roentgen, een economisch adviseur van koning Willem I en eigenaar van de Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij (NSM). Roentgen schreef in 1834 aan het Algemeen Handelsblad dat geen enkel Rotterdams of Amsterdams schip op de Rijn ooit terrein zou verliezen aan een spoorweg. Elke investering in een spoorwegverbinding met Pruisen bestempelde Roentgen als een voordeel voor Pruisen en een nadeel voor Nederland.<sup>126</sup>

Private initiatieven voor de aanleg van spoorwegen in de jaren '30 faalden, zoals het eerste voorstel tot een goederenspoor tussen Amsterdam en Arnhem in 1834. Voor de aanleg was veel kapitaal nodig, maar de uitgifte van aandelen leverde niet genoeg op. Goederentreinen waren nog een onbekend gebied. Het succes van de eerste Nederlandse commerciële spoorlijnen was vooral afhankelijk van de behoefte aan personenvervoer op die trajecten.<sup>127</sup> De tak personenvervoer in de scheepvaart had aanvankelijk het meest te vrezen van Nederlandse spoorwegen.

Op trajecten waar veel vraag was naar passagiersvervoer ging de aanleg van de spoorwegen via private investeringen eenvoudiger. Zo werd Amsterdam via Haarlem met Rotterdam verbonden, door een andere private treinmaatschappij, de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM). Amsterdam-Haarlem kwam in 1839 klaar en liep loodrecht op een traject van trekschuiten. De eerste spoorwegen hadden een positief effect op de lokale economie en integreerden de stedelijke economieën. Zo schreef het statistisch jaarboek van 1853 over “een verveelvoudiging” van het aantal mensen die de markt in Utrecht bezochten door het tot stand komen van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht.<sup>128</sup>

In de jaren '40 verwezenlijkte de Nederlandsche Rhijnspoor Maatschappij (NRM) enkele belangrijke verbindingen in de Randstad. Vanaf Amsterdam werd een verbinding naar Utrecht en vervolgens Arnhem tot stand gebracht. Dit gebeurde tussen 1843 en 1845. De koning gaf persoonlijke garanties voor de rente op leningen aan de NRM. Hierdoor werd het mogelijk dat deze vroege spoorverbinding die voor het goederenvervoer bedoeld was met private investeringen tot stand kwam.<sup>129</sup> In Figuur 1 wordt duidelijk aangegeven dat

---

<sup>126</sup> Fremdling, 'The Dutch transportation system', 522. Omdat de stoomvaart niet meer rendeerte stootte de NSM deze tak in de jaren '40 af.

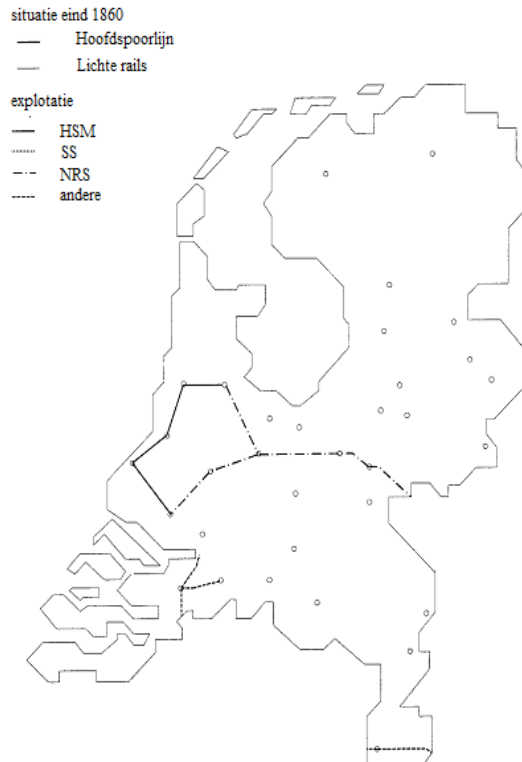
<sup>127</sup> Fremdling, 'The Dutch transportation system', 530.

<sup>128</sup> Ministerie van Binnenlandse Zaken, *Statistisch jaarboek voor het koninkrijk der Nederlanden over 1853* (1854) 432.

<sup>129</sup> Fremdling, 'The Dutch transportation system', 530.

Nederland in 1860 slechts een beperkt spoorwegnetwerk tot stand had gebracht. Opvallend is dat de eerste spoorwegen parallel aan de Rijn lagen.

Figuur 1. Nederlandse spoorwegnetwerk 1860



Bron: Fremdling, 'Transport network in the Netherlands during the 19th century', *De Economist* 148 (2000) 532.

De moeizame aanleg van spoorwegen in Nederland, vooral vergeleken met omringende landen, zijn deels te verklaren omdat Nederland een voldoende infrastructuur van waterwegen had. De sociale besparing die de eerste Nederlandse spoorwegen opleverden waren gering, ook voor het personenvervoer. Jan de Vries heeft bijvoorbeeld geschat dat de eerste spoorweg van de HSM, Amsterdam-Haarlem, slechts 0,2% sociale besparing opleverde.<sup>130</sup> De eerste Nederlandse spoorwegen waren weliswaar een prima vervanging voor de transport over waterwegen maar geen noodzaak vanuit het oogpunt van de sociale besparing. Een gebrek aan pure noodzaak en conservatieve denkbeelden over de wenselijkheid van de spoorwegen, zorgden voor een trage ontwikkeling van de Nederlandse spoorwegen. Bovendien bleef vanwege de Pruisische tegenwerking een verbinding met de oosterburen uit.

<sup>130</sup> J. de Vries, *Barges and Capitalism, Passenger Transportation in the Dutch Economy 1632-1839* (Utrecht 1981) 214.

Dat de eerste spoorwegen parallel lagen aan de Rijn duidt erop dat zij in de eerste plaats als een alternatief voor de Rijnvaart dienden. In 1836 werd een commissie in het leven geroepen die onderzocht of Nederland, mede met het oog op de aanstaande spoorwegverbinding Antwerpen-Keulen, behoefte had aan eigen spoorwegverbindingen en zo ja, waar zij zouden moeten komen. De commissie veronderstelde dat Rotterdam de concurrentie met Antwerpen nog aankon, maar dat Amsterdam baat zou hebben bij een spoorwegverbinding met Arnhem.<sup>131</sup> Oorzaak voor de benarde Amsterdamse positie was, volgens de commissie, de moeizame aansluiting van de hoofdstad op de Rijn. De Lek dreigde te verzanden. De waterwegen tussen Arnhem en Lobith, zoals het Pannerdensche kanaal, waren door de vele ondiepten vanuit Amsterdamse zijde moeilijk bevaarbaar. Via Gorcum zouden de schippers zo'n dertig bruggen en acht sluizen onderweg treffen, hetgeen de reistijd aanzienlijk verhoogde. De Amsterdamse uitvoer via de Rijn vertoonde al in 1835 een neergang van 1650 ton ten opzichte van 1834.<sup>132</sup>

De spoorweg Amsterdam-Arnhem was dus bedoeld als een maatregel om de handel te steunen, omdat de hoofdstad in haar betekenis voor de Rijnvaart leek te hebben afgedaan. De sociale besparing van deze spoorwegverbinding is nooit berekend. Het is aannemelijk dat de sociale besparing hoger zal uitvallen dan het eerder genoemde voorbeeld van de spoorweg Amsterdam-Haarlem. Zoals eerder is aangegeven, houdt de sociale besparing geen rekening met de factor marktintegratie, waarin snelheid en geografisch bereik een belangrijke rol speelden. Behalve de sociale besparing, was een spoorwegverbinding voor Amsterdam noodzakelijk vanwege de concurrentie met Rotterdam en Antwerpen. Amsterdam had nog een aanzienlijk aandeel in de Nederlandse export van bijvoorbeeld koffie en suiker.

#### 4.2 Buitenlandse spoorwegen

De eerste spoorwegen die elders in West-Europa vanaf 1841 in het Rijngebied tot stand kwamen, liepen haaks op trajecten van de Rijn.<sup>133</sup> Deze 'perpendiculaire' spoorwegen waren een aanvulling op het Rijnverkeer, omdat zij de toe- en afvoer van goederen naar en van de Rijn vereenvoudigden. Voorbeelden zijn de spoorwegen tussen Frankfurt am Main en

---

<sup>131</sup> J.H.J. Nieboer, *Geschiedenis der Nederlandsche spoorwegen 1832-1938*, (Rotterdam 1938, tweede herziene druk) 11-12.

<sup>132</sup> Nieboer, *Geschiedenis der Nederlandsche spoorwegen*, 12.

<sup>133</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 86.

Biebrich am Rhein (1840), en tussen Elberfeld en Düsseldorf (1841) in Duitsland.

Laatstgenoemde spoorlijn verbond de Rijnhaven Düsseldorf met een stadje enkele tientallen kilometers ten oosten gelegen. Die eerste West-Europese spoorwegen vormden vooral een bedreiging voor de schippers op lokaal niveau, of voor de handel die goederen oversloeg voor de minder bevaarbare stukken van de rivier. De eerste spoorwegen maakten het scheepvaartverkeer voor bepaalde trajecten zelfs goedkoper, omdat zij leidden tot een toename in het aangevoerde handelsvolume in de Rijnhavens. Toename van het aanbod van transportgoederen leidde tot meer bevrachting, en daardoor tot lagere prijzen per goedereneenheid.<sup>134</sup>

Anders dan de perpendiculaire spoorwegen boden zogenaamde 'parallelspoorwegen' een alternatief voor het transport per schip, omdat zij een directe spoorverbinding tussen belangrijke Rijnsteden tot stand brachten. Zodra er veel parallelspoorwegen tot stand waren gebracht en de verschillende spoortrajecten eenmaal aansloten, werd het voortbestaan van de Rijnvaart direct door de spoorwegen bedreigd. Nu werden de trein en het Rijnschip directe concurrenten. Een belangrijke vroege parallelspoorlijn was Keulen-Minden (1847). Deze liep van Keulen via Düsseldorf, Duisburg, Dortmund, Hamm, en Bielefeld naar Minden, dat een belangrijke Pruisische havenstad was aan de rivier Weser.<sup>135</sup> Zo werden de Weser en de Rijn tevens met elkaar verbonden. Dit gaf de Duitse zeehaven Bremen een betere mogelijkheid de handel in goederen voor het Duitse achterland, inclusief het Rijngebied, naar zich toe te trekken.<sup>136</sup>

De verbinding Antwerpen-Keulen was van het begin af aan in meerdere opzichten een geduchte concurrent voor de Rijnvaart. Enerzijds was de spoorweg (vanuit een Duits en Belgisch perspectief) een perpendiculaire lijn, omdat het de Luikse industrie met de Rijn verbond. De verbinding Antwerpen-Keulen betekende daarom zowel meer externe concurrentie voor de Nederlandse Rijnvaart als voor de Nederlandse uitvoer van industriële producten richting Duitsland. Anderzijds was de spoorweg, vanuit een Nederlands perspectief, een parallelverbinding. De IJzeren Rijn trok namelijk veel transitie naar

---

<sup>134</sup> H. Hovenkamp, 'Regulatory conflict in the gilded age: federalism and the railroad problem', *The Yale Law Journal* 97 (1988) 1020-1026.

<sup>135</sup> Lewe, *Invoer te lande*, 67.

<sup>136</sup> Blasing, *Das goldene delta und sein eisernes hinterland 1815-1851: von Niederländisch Preussischen zu Deutsch Niederländische wirtschaftsbeziehungen* (1973) 129.

Antwerpen ten koste van de Rijnvaart via Rotterdam en Amsterdam.<sup>137</sup> De Belgische regering nam van het begin af aan de spoorwegconstructie voor haar rekening,<sup>138</sup> en hield de vrachtkosten van haar spoorwegennet zo laag mogelijk. In de loop van de jaren '40 nam de export over de Rijn via Lobith af, terwijl via Antwerpen het verkeer naar Keulen per spoor toenam.<sup>139</sup>

Uiteindelijk kwamen tussen 1856 en 1860 de belangrijkste spoorwegverbindingen gereed, die talrijke losse trajecten met elkaar verbond. Langs het hele traject van de Nederlandse zeehavens tot aan Basel lag nu een aaneengeschaakt spoortraject.<sup>140</sup> Er kwam in 1859 bovendien een spoorbrug over de Rijn bij Keulen gereed, die de Keulen-Minden spoorweg verbond met de IJzeren Rijn.<sup>141</sup> Sinds 1847 kon het relatief goedkoop Pruisische graan via Hannover richting de oostelijke oever van de stad Keulen worden getransporteerd per spoor. Pas na de spoorbrug van 1859 bood dit traject ook rechtstreeks toegang tot de Belgische markt. Dit verhoogde de efficiëntie en het geografisch bereik van de spoorwegen. Hierdoor verminderde de noodzaak grote voorraden aan te leggen.<sup>142</sup> Nu perpendiculaire en parallelle spoorweglijnen met elkaar verbonden waren, was er voor elke route over de Rijn een alternatief per spoor. Zelfs zeehavens met een beperkt natuurlijk achterland hadden nu potentieel een toegang tot het Rijngebied.

#### 4.3 Directe concurrentie tussen de spoorwegen en de Rijnvaart

De concurrentie van de spoorwegen werd het eerst gevoeld bij het transport via de Rijn van de koopmansgoederen zoals koffie, suiker, rijst, specerijen, tabak, indigo, verfstoffen, oliën, huiden, katoen en vis. De koopmansgoederen waren de stukgoederen van die tijd, omdat zij in afzonderlijke pakketten werden samengevoegd. Deze koopmansgoederen vormden het hoofdbestanddeel voor de Rijnvaart stroomopwaarts. Tabel 7 toont de ontwikkeling van het transport van goederen op de Rijn aan:

---

<sup>137</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 91. Aanvullend zie: Nieboer, *Geschiedenis der Nederlandsche spoorwegen*, 168-175.

<sup>138</sup> Fremdling, 'The Dutch transportationsystem', 530.

<sup>139</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 92.

<sup>140</sup> Nusteling, 94.

<sup>141</sup> Keller et al., *Tariffs trains and trade*, 16.

<sup>142</sup> H. van Driel, 'Uitschakeling van de Nederlandse koffiehandel in de negentiende en twintigste eeuw?', in *NEHA jaarboek* (1997)160.

Tabel 7: Transport van hoogwaardige en massagoederen bij Lobith stroomopwaarts, in 5 jaarlijkse gemiddelden, 1836-1870.

Jaartal	1836-1840	1841-1845	1846-1850	1851-1855	1856-1860	1861-1865	1866-1870
<i>in Tonnen</i> <sup>143</sup>							
Hoogwaardige goederen	82.500	104.750	102.750	135.500	129.500	111.750	92.750
Massagoederen + graan	28.750	76.750	109.000	136.250	180.500	190.250	269.000
Totaal	111.250	181.500	211.750	271.750	310.000	302.000	361.750
<i>In %</i>							
Hoogwaardige Goederen	73,5	58,0	48,5	50,0	42,0	37,0	25,5
Massagoederen	26,5	42,0	51,5	50,0	48,0	63,0	74,5
Waarvan graan	1,0	3,0	20,0	19,0	10,5	9,0	15,5
Totaal	100	100	100	100	100	100	100

Bron: H.P.H. Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool*, 113.

De spoorwegen onttrokken veel hoogwaardige koopmansgoederen aan de Rijnvaart, terwijl dit juist de goederen betrof waarop de Nederlandse zeehavens zich toeleiden. Het aandeel van de koopmansgoederen in de transporten stroomopwaarts daalde tussen 1855 en 1870 van 50% naar 25%. Voor de koopmansgoederen betekende het snelle transport per trein een behoorlijke besparing op de rente- en verzekeringskosten.<sup>144</sup> Het voordeel van de spoorwegen was aanzienlijk, omdat het transport per schip traag, seizoensgebonden, en risicovol was. Een schip wilde nog wel eens vertragen of vastlopen. De vaart tussen Antwerpen, via de Zeeuwse wateren, richting de Rijn was bijvoorbeeld een gevaarlijke route.<sup>145</sup> Volgens Nusteling leidde dit voordeel van de spoorwegen, in de periode grofweg tussen 1860 en 1880, tot een snel dalend aandeel van koopmansgoederen in de uitvoer richting Duitsland via Lobith.

Voordat in 1856 Nederlandse spoorwegverbinding met Keulen gereed kwam, werd de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens direct beïnvloed door

<sup>143</sup> Nusteling geeft de getallen in zijn tabel aan in eenheden van 1000 Centenaar. De gewichtmaat Centenaar is volgens Nusteling 50 kg. Dus heeft Nusteling de getallen aangegeven in eenheden van 50.000 kg. Als Nusteling in zijn tabel bijvoorbeeld een getal 1 heeft geplaatst, bedoelt hij dat in werkelijkheid 50 ton is vervoerd. Om tot tonnage te komen heb ik de getallen in de tabel van Nusteling met 50 vermenigvuldigd.

<sup>144</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 116.

<sup>145</sup> Nusteling, 183.

de prijsconcurrentie tussen de Rijnvaart en de buitenlandse spoorwegen. De transportkosten vlak voor 1850 voor de belangrijkste koopmansgoederen van Rotterdam naar Mainz, waren hoger dan de transportkosten van Antwerpen naar Mainz.<sup>146</sup> Dit lag niet aan de vrachtkosten, die in Antwerpen 2,65 francs per 100kg, en in Rotterdam 1,5 francs per 100kg bedroegen.<sup>147</sup> Vanaf de opening van de IJzeren Rijn had het Nederlandse Rijnvaartverkeer richting het Duitse achterland hinder van de concurrentie. In de loop van de jaren '40 nam de export via Lobith af, terwijl via Antwerpen het verkeer naar Keulen per spoor toenam.<sup>148</sup> Voor de liberalisering in 1850 waren de transportkosten voor 100 pond koffie tussen Rotterdam en Mainz 118% van die tussen Antwerpen en Mainz. Na de Nederlandse scheepvaartwetten en de veranderingen in het tariefstelsel van 1850 waren de transportkosten tussen Rotterdam en Mainz nog 107% van de route via Antwerpen.<sup>149</sup> Uitgaande van een volledig vrije Rijnvaart (ook in Pruisen) was Rotterdam-Mainz zelfs goedkoper. Voor wat betreft de afschaffing van de scheepvaartrechten is de conclusie daarom dat de maatregel noodzakelijk was vanuit het oogpunt de Rijnvaart een eerlijke concurrentiepositie met de IJzeren Rijn te verschaffen.

In 1852 werden de kanaal- en loodsgelden afgeschaft op het Voorns en Noord-Hollands kanaal, en in 1856 werd het patentrecht op de Rijn gehalveerd en het tonnengeld afgeschaft.<sup>150</sup> Het gevolg was dat de vrachtprijs richting Keulen per ton gemiddeld twee keer hoger waren via Antwerpen per trein dan via Rotterdam per schip.<sup>151</sup> De voordelen van de IJzeren Rijn lagen vooral in de besparing op de verzekeringskosten en in de hogere snelheid. Het vervoer per spoor van Antwerpen naar Keulen duurde maximaal 36 uur, maar vanuit Rotterdam per sleepboot naar Keulen kon wel vijf dagen in beslag nemen. Bij lage waterstand kon de reistijd nog verder oplopen.<sup>152</sup> De betrouwbaarheid van de leveringen was met de spoorwegen veel groter. Zodra goederen naar een treinstation werden verzonden was, bij voldoende goederenaanbod, nauwkeurig te voorspellen wanneer deze de

---

<sup>146</sup> Ratté, *De Nederlandse doorvoerpolitiek*, 137.

<sup>147</sup> N.W. Posthumus, *Onderhandelingen met Pruisen over een handles- en scheepvaartverdrag. De handelspolitiek tot het jaar 1870 (1839-1870) deel V* ('s-Gravenhage 1927) 122.

<sup>148</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 92.

<sup>149</sup> Horlings, *Economic growth*, 208.

<sup>150</sup> Lewe, *Invoer te lande*, 50.

<sup>151</sup> Lewe, 50.

<sup>152</sup> Posthumus, *Documenten deel V*, 121.

bestemming bereiken. Per Rijnschip was moeilijker te voorzien wanneer werd uitgevaren en hoeveel tijd de reis vervolgens in beslag nam.<sup>153</sup>

De internationale concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens was door de eerste spoorwegverbindingen, en vooral de IJzeren Rijn, al snel onder druk komen te staan. Na de afschaffing van de scheepvaartrechten en allerlei andere belastingen op het transport was het transport per Rijnschip beduidend goedkoper. Toch intensiveerde de concurrentiestrijd tussen de Rijnvaart en de spoorwegen tot aan de jaren '80. De vraag doet zich voor welke omstandigheden, behalve de scheepvaartrechten (transportkosten), de Rijnvaart in een moeilijke positie brachten. De organisatie van de Nederlandse handel en het goederenaanbod zijn daarbij belangrijke factoren. Vervolgens is het ook belangrijk om te bepalen of de Nederlandse spoorwegen de Nederlandse zeehavens compenseerden voor het verlies in de Rijnvaart. Als de Nederlandse zeehavens en de handel in internationaal opzicht erg duur functioneerden, waren de transportkosten of de sociale besparing door de spoorwegen slechts één component van de verslechterde Nederlandse concurrentiepositie.

#### 4.4 Integratie West-Europese markt en de Nederlandse concurrentiepositie

Terwijl steeds meer West-Europese zeehavens over een spoorwegverbinding beschikten, bleken de Nederlandse zeehavens nauwelijks in staat met hen te concurreren bij het aantrekken van nieuwe goederen. Het goederenpakket van de Nederlandse zeehavens was eenzijdig gericht op de aanvoer van Javaanse tropische cultuurproducten. In de trans-Atlantische scheepvaart verloor Nederland aanzienlijk terrein. Dit werd veroorzaakt door de integratie van de West-Europese markt, naast de sociale besparing een tweede effect van de aanleg van het spoorwegennet. De buitenlandse zeehavens waren beter in staat wereldwijde handelsbetrekkingen aan te knopen. Veel Amerikaanse goederen trokken aan Nederland voorbij: het Nederlandse aandeel in de Amerikaanse uitvoer richting Europa daalde van ruim 8% in 1830 naar 1,7% in 1870.<sup>154</sup>

Het goederenaanbod voor de uitvracht in de Nederlandse havensteden was zeer gering door gebrek aan eigen industrie. Nederland dreef vooral handel met de eigen koloniën en maar weinig met de rest van de wereld. Het ontbreken van een

---

<sup>153</sup> Vereniging voor de statistiek in Nederland, *Staatkundig en staathuishoudkundig jaarboekje voor 1866*, 320.

<sup>154</sup> Horlings, *Economic development*, 150.



passagiersverbinding met Noord-Amerika was een nadeel voor de Nederlandse zeehavens. Migratie naar de V.S. was van belang voor de handel in onder andere de Amerikaanse tabak en katoen. Dit terwijl de West-Europese vraag naar koloniale goederen zoals koffie en met name suiker afnam, en katoen juist een belangrijk invoergoed werd. De migratie uit Duitsland richting Amerika nam halverwege de jaren '40 enorm toe. Amerikaanse producten kwamen in goedkope retourvrachten in de Duitse zeehavens aan.<sup>155</sup> Le Havre, gelegen aan de monding van de Seine, profiteerde op dezelfde manier van de migratie richting Noord-Amerika.<sup>156</sup> Reden genoeg voor de Rotterdamse kamer van koophandel om in haar verslagen herhaaldelijk aan te dringen op een vaste transportverbinding tussen Rotterdam en de V.S.:

*“Omtrent het gemis eener geregelde stoombootdienst op Noord-Amerika kan de Kamer [in 1857] slechts verwijzen naar hetgeen zij daaromtrent in haar vorig verslag op merkte. Dat gemis doet zich jaarlijks meer gevoelen.”<sup>157</sup>*

Het onvermogen om met de andere West-Europese havens te concurreren kan dus niet alleen aan de directe concurrentie (transportkosten) met de buitenlandse spoorwegen worden gewijd. De zeehavens boorden geen nieuwe productiegebieden aan om handel mee te drijven, daarom kon de Rijnvaart noch de Nederlandse spoorwegen die handel niet naar zich toetrekken.<sup>158</sup> De Duitse havensteden Bremen en Hamburg slaagden er beter in Amerikaanse goederen aan te trekken en daar vervulden de spoorwegen een sleutelfunctie in het transport van goederen zoals katoen op het achterland.

De aanvoer vanuit de koloniën vertoonde tijdens de jaren '30 wel een belangrijk herstel dankzij het ingevoerde cultuurstelsel op Java. De NHM had een monopolie op de verkoop van veel koloniale goederen. De NHM hield enkele keren per jaar, variërend per goederensoort, veilingen in de Hollandse zeehavens. In eerste instantie wilde de koning met de NHM de kapitaalkrachtige exporteur in ere herstellen, maar die hoop bleek ongegrond.<sup>159</sup> Sterker nog, de NHM beperkte de bewegingsvrijheid van de grote handelshuizen in

---

<sup>155</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 151.

<sup>156</sup> J.L. de Bruyn Kroops, *Het bijblad van de economist, tijdschrift voor alle standen door verspreiding van eenvoudige beginselen van staathuishoudkunde*, (Amsterdam 1857) 105.

<sup>157</sup> Onbekend, 'Welk nieuws is er?', *De Economist*, (1858) 282. NB: Bericht van de KvK te Rotterdam.

<sup>158</sup> Smits, *Economische groei*, 162.

<sup>159</sup> Driel, 'Koffiehandel', 159-203.

Rotterdam en Amsterdam in hun handel op Java.<sup>160</sup> De handelshuizen konden alleen met de grootst mogelijke moeite Javaanse producten goedkoper inkopen dan de NHM, die in feite als enige importeur de goederen aanleverde. Het cultuurstelsel drukte de productiekosten, maar er ging geen grote stimulans vanuit om nieuwe landbouwtechnieken te ontwikkelen of nieuwe gewassen te planten. Toen in de jaren '60 aan de meeste dwangculturen een einde kwam stegen de kostprijzen in de kolonie. Tegelijkertijd daalde de verkoopprijs in Europa door de toenemende internationale concurrentie.<sup>161</sup> De winstmarges van de handel in de tropische cultuurgooederen daalden. Dit laatste is in hoofdstuk 3 al behandeld.

De ontwikkeling van de koffiehandels is representatief om de veranderende functie van de Nederlandse tussenhandel door de internationale spoorwegconcurrentie te illustreren. Eerder is beschreven dat Nederland in die handel nog een sterke marktpositie had. De kwaliteit verschilde per koffiesoort, meer dan bij suiker, maar minder dan bij thee of tabak. De productie was niet seizoengebonden, het kwam immers uit alle windstreken, waardoor het mogelijk was het hele jaar door koffie in te voeren.<sup>162</sup> De Javaanse koffie kon uitsluitend in enkele aangewezen Nederlandse havens worden gekocht op de veilingen van de NHM. Buitenlandse handelaren waren voor de Javaanse koffie daarom aangewezen op de Nederlandse markt. De NHM hield sinds 1835 slechts twee veilingen per jaar, om ervoor te zorgen dat de Nederlandse stapelhandelaren grote partijen inkochten.<sup>163</sup> In de praktijk stond de NHM toe dat makelaarcombinaties, die officieel alleen mochten bemiddelen tussen koper en verkoper, de aan en verkoop van zeer kleine hoeveelheden koffie ter hand namen. Dit laatste leverde hogere prijzen op. Nederland dwong in feite een koffiemonopolie af en de prijs van koffie werd kunstmatig hoog gehouden.

Vanaf de jaren '30 kreeg Nederland in toenemende mate te maken met concurrentie van de zogenaamde Rio koffie uit Brazilië. De Braziliaanse koffie stond als zuur te boek maar de productieprijs was lager dan de Javaanse koffie.<sup>164</sup> Tussen 1840 en 1850 waren de voedselprijzen hoog waardoor de vraag naar luxeproducten als koffie daalde. In de prijsregulatie die de NHM toepaste, zoals in de vorige alinea beschreven, werd eraan voorbijgegaan dat Braziliaanse koffie via de IJzeren Rijn direct ingevoerd werd naar het

---

<sup>160</sup> Sluyterman, et. al., *At home on the World markets*, 169-173.

<sup>161</sup> Smits, *Economische groei*, 95.

<sup>162</sup> Driel, 'Koffie', 161.

<sup>163</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 140-141.

<sup>164</sup> Driel, 'Koffie', 163. Lees: er werd vanaf 1830 meer Rio koffie dan Java koffie geproduceerd.

Duitse achterland. Dit verklaart deels de hinder die de Rijnvaart in de jaren '40 ondervond van de IJzeren Rijn. De Nederlandse koffieprijzen waren in de nieuwe consternatie simpelweg niet concurrerend genoeg.

De Nederlandse spoorwegen (vanaf 1856 aangesloten op Keulen) compenseerden gedeeltelijk voor de concurrentie van de IJzeren Rijn. Koffie werd steeds vaker per Nederlands spoor vervoerd. De Rijnvaart nam in 1870 nog slechts 55% van deze uitvoer voor de rekening, terwijl dat tot 1854 nog bijna 100% was.<sup>165</sup> Begin jaren '60 groeide de uitvoer van de koffie per spoor naar het Tolverbond spectaculair: van 4.750 ton in 1860 naar 21.600 ton in 1864.<sup>166</sup> In 1863 verhoogde de NHM het aantal veilingen naar negen keer per jaar, een besluit dat noodzakelijk werd geacht door de opkomst van de spoorwegen. De behoefte nam af grotere voorraden koffie op te slaan vanwege de snelle manier van transport. Opvallend was dat vooral in het achterland de neiging afnam de koffie voor een langere tijd op te slaan.<sup>167</sup> Een voorbeeld is dat de groothandel in Almelo, die als schakel tussen de Amsterdamse exporteurs van koffie en afnemers in het Duitse achterland fungeerde, volledig werd uitgeschakeld.<sup>168</sup> De zeehavenhandelaren verkochten de Javaanse koffie in toenemende mate rechtstreeks aan de Duitse afnemers.

Vanaf de jaren '60 werd steeds meer koffie Nederland ingevoerd die niet afkomstig was uit de Nederlandse koloniën. In 1870 was 30% van de geïmporteerde koffie niet uit de Nederlandse koloniën afkomstig, terwijl dit tot in de jaren '60 nog rond de 10% was. Het meeste kwam uit Groot-Brittannië. Veel van de in Nederland geïmporteerde koffie was hoogstwaarschijnlijk doorvoer richting het Duitse achterland. In 1870 werd namelijk 29 miljoen kilogram vreemde koffie aangevoerd, terwijl in datzelfde jaar ruim 23 miljoen kilogram koffie Rotterdam in doorvaart passeerde.<sup>169</sup> De koffieverzendingen van Amsterdam (zowel met Rijnschip als spoorweg) richting het Duitse achterland stagneerden na 1850, terwijl het Tolverbond aanzienlijk meer koffie aan landzijde invoerde. Het systeem van veilingen, verplichte aanbestedingen op Java, en het belemmeren van tropische producten uit niet Nederlandse koloniën was met de toenemende concurrentie van vreemde havens niet langer houdbaar. In hoofdstuk 3 is al gewezen op de toename van de transitogoederen

---

<sup>165</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 140.

<sup>166</sup> Driel, 'Koffie', 164.

<sup>167</sup> C.H. Schöffer Sr., *Der Caffeehandel* (Amsterdam, 1868) 40.

<sup>168</sup> Smits, *Economische groei*, 231.

<sup>169</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 142.

in de Rijnvaart. Onder druk van de toegenomen concurrentie uit vreemde havens werd ook het veilinggoed koffie in toenemende mate doorgevoerd.

De koopmansgoederen (Tabel 7.) vonden niet eenvoudig toegang tot de Rijn, omdat Amsterdam een groot aandeel in die goederen had maar een slechte aansluiting op de rivieren. Amsterdam maakte tot 1848 aanspraak op 52,5% (Rotterdam 37,5%, Dordrecht en Middelburg het overige) van de totale aanvoer van de NHM, die de aanvoer op gestandaardiseerde wijze spreidde over de Nederlandse havensteden.<sup>170</sup> De hoofdstad beschikte over een krachtige banken- en verzekeringssector waardoor het rondom 1850 nog een groot aandeel in de koloniale aanvoer beheerste.<sup>171</sup> Tegelijkertijd daalde het aandeel van Amsterdam in de Rijnvaart tot 25% en daar bleef in 1870 slechts 7% van over.<sup>172</sup> De Rijnvrachtprijzen vanuit Amsterdam lagen in de jaren '50 gemiddeld 75 cent tot een gulden hoger per last dan in Rotterdam.<sup>173</sup> Gemiddeld was transport vanuit Rotterdam in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw stroomopwaarts 20% goedkoper dan Amsterdam.<sup>174</sup>

De conclusie die volgt uit de behandeling van de koffiehandel en de organisatie in de Nederlandse zeehavens is het volgende. De Nederlandse concurrentiepositie in de Europese koffiehandel werd tot op zekere hoogte aangetast door de aanleg van de buitenlandse spoorwegen. Toch hadden de inefficiënte structuur van de NHM, de opkomst van Brazilië als productieland en het beperkte aantal handelspartners een doorslaggevend effect op de Nederlandse positie op de koffiemarkt. De NHM stond aanvankelijk geen enkele vorm van vrije marktwerking toe in de koffiehandel, maar was door de toenemende concurrentie van de buitenlandse zeehavens in de koffiehandel genoodzaakt de strikte prijsregulatie los te laten. De dalende handelsmarges in ruwe tropische producten (Tabel 4.) weerspiegelt de prijsconcurrentie die op de koffiemarkt ontstond. De spoorwegen hadden op die manier een sterk effect op de integratie van de koffiemarkt.

---

<sup>170</sup> Koopmans, *Dordrecht*, 122. De NHM werkte tot 1868 met beurtlijsten. Er was als het ware een wachtlijst, zodat schepen een voor een werden bevracht voor de vaart van en / of naar Java. De percentages tot 1848 hadden betrekking op het minimale aandeel van schepen afkomstig uit verschillende steden in die beurtlijst. Zie ook bladzijde 124-125 van dit boek.

<sup>171</sup> Horlings, *Economic development*, 213.

<sup>172</sup> Smits, *Economische groei*, 159.

<sup>173</sup> Smits, 159.

<sup>174</sup> Idem, 295.

#### 4.5 Massagoederen, het spoor, en de industrialisatie

In de vorige paragraaf is beschreven dat de Nederlandse spoorwegen begin jaren '60 een deel van het koffietransport overnamen die voor de Rijnvaart verloren ging, maar dat zelfs dit belangrijkste speculatiegoed vaker rechtstreeks werd doorgevoerd. Het is vervolgens de vraag of het verlies van de koopmansgoederen (zoals koffie) voor de Rijnvaart werd opgevangen door het groeiend aandeel van de massagoederen in de Rijnvaart, en hoe belangrijk het transport en de handel in massagoederen werd. Tussen 1855 en 1870 stagneerde de Rijnvaart stroomopwaarts namelijk zowel voor massagoederen als koopmansgoederen (Tabel 7.). Massagoederen waren voor een groot deel doorvoergoederen, in tegenstelling tot de koopmansgoederen waar de eigen (speculatieve) handel een toegevoegde waarde had. Zo gaf de Britse handelsstatistiek voor 1856-1857 aan dat 80 miljoen kilo ijzerwerk een gedeclareerde waarde vertegenwoordigde van ongeveer een miljoen Pond, terwijl 27 miljoen kilo katoenen garens een gedeclareerde waarde vertegenwoordigden van ongeveer 2,5 miljoen Pond.<sup>175</sup>

Was de trein in deze periode vooral aantrekkelijk voor de transport van koopmansgoederen? Volgens O'Brien toonden de spoorwegen juist interesse in de massagoederen.<sup>176</sup> In ieder geval werd het spoor veel gebruikt voor het vervoer van het belangrijkste massagoed van de 19<sup>e</sup> eeuw, steenkool. Opmerkelijk, want de vrachtgelden waren bij vervoer per schip gunstiger en juist bij massagoederen werden lage vrachtprijzen hoog gewaardeerd (Tabel 8.):

Tabel 8: vrachtprijs Nederlandse Rijnvaart vergeleken met de prijs van de Nederlandse spoorwegen voor het goederenvervoer, berekend in tonkilometer (in centen)

Jaartal	Vrachtprijs NL spoor	Vrachtprijs Rijnvaart
1850	6,30	1,62
1855	3,77	1,77
1860	4,93	1,34
1865	3,85	1,40
1870	3,87	1,22

Bron: J.P. Smits, *Economische groei en structuurveranderingen in de Nederlandse dienstensector, 1850-1913. De bijdrage van handel en transport aan het proces van moderne economische groei* (Amsterdam 1995)

<sup>175</sup> Muller, *Bijblad van de economist* (1857) 71.

<sup>176</sup> O'Brien, P., 'Transport and Economic Development in Europe, 1789-1914', in: Patrick O'Brien (ed.), *Railways and the Economic Development of Europe, 1830-1914* (1983) 1-2.

Het succes van het spoor bij het vervoer van massagoederen kan verklaart worden uit het feit dat het steenkolentransport vanuit Nederland richting Duitsland op een achtergebleven infrastructuur stuitte. Nederlandse, Belgische, en Britse kolen moesten deels via landwegen hun weg vinden naar het Duitse achterland. Maar liefst 48% van de steenkolen die de Duitse grensprovincies Rheinland en Westfalen in 1857 invoerden vanuit Nederland werd via de landwegen aangeleverd.<sup>177</sup> Luikse steenkolen werden via de Maas naar Nederland vervoerd en werden vervolgens overgeladen op vrachtwagens om in de grensprovincies afgeleverd te worden.<sup>178</sup> Andersom werden steenkolen uit het Roergebied richting Nederland aanvankelijk nog geregeld per paard en wagen vervoerd. In 1845 bijvoorbeeld kwam ongeveer 42% van de Roerkolen via de landwegen Nederland binnen.<sup>179</sup> De spoorwegen trokken dit primitieve handelsverkeer nu naar zich toe.<sup>180</sup>

Het spoor onttrok vanaf 1860 ook grote partijen rechtstreeks van de steenkolenvaart stroomafwaarts op de Rijn. Duitse steenkolen moesten meestal via de rivier de Ruhr richting Duisburg, en vervolgens naar Nederland. De Ruhr was echter slecht bevaarbaar, zodat steenkolen het eerste stuk vaak per trein werden vervoerd. De spoorwegen hanteerden hoge tarieven voor een korte afstand, maar lage tarieven voor een lange afstand. Op deze manier wisten de spoorwegen het toenemende steenkolenvervoer naar zich toe te trekken.<sup>181</sup> Hoewel de gemiddelde vrachtprijs per Rijnschip lager was dan die bij de spoorwegen (Tabel 8.), was het vervoer per spoor op specifieke trajecten wel voordeliger. Zoals het voorbeeld van de steenkolen aantoonde: vooral voor de langere afstanden of als de goederen onderweg werden overgeladen.<sup>182</sup> De fragiliteit van de Roerkolen speelde hier ook een rol, want bij veelvuldige overslag werd de kans groter dat een deel van de lading beschadigde of vergruisde. In een enkel geval was de helft van de lading steenkolen in het

---

<sup>177</sup> Lewe, *Invoer te lande*, 322. Het kon voorkomen dat het Duitse achterland Britse steenkolen invoerde, terwijl er Ruhrkolen werden uitgevoerd. Opvallend, maar verklaarbaar door het verschil in kwaliteit van de kolen, hoe de kolen werden verwerkt, en de processen waarvoor ze werden gebruikt. Hetzelfde was bijvoorbeeld voor graan het geval, want ook graan kende vele verschillende verschijningsvormen (tarwe, haver etc.).

<sup>178</sup> Lewe, *Invoer te lande*, 322.

<sup>179</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 176.

<sup>180</sup> Nusteling, 171-179.

<sup>181</sup> *Idem*, 177.

<sup>182</sup> Vereniging voor de statistiek in Nederland, *Staatkundig en staathuishoudkundig jaarboekje voor 1866*, 324. Bijvoorbeeld was koffie goedkoper te vervoeren per spoor vanaf Rotterdam, via Mannheim naar Basel, dan door eerst tot Mannheim te varen, en de reis per spoorweg te vervolgen. Dit terwijl Rotterdam – Mannheim goedkoper per Rijnschip was.

ruim vergruisd.<sup>183</sup> Het aandeel van de spoorwegen in de aanvoer van Duitse steenkolen steeg van 4% naar 21% in een tijdsbestek van vijf jaren (Tabel 9.). De concurrentie van de spoorwegen in de aanvoer van Duitse steenkolen was het sterkst merkbaar voor de steenkolenvaart naar Amsterdam.

Tabel 9: aandeel spoorweg in aanvoer Duitse steenkolen 1859-1864, in tonnen.

	1859	1864
Spoorweg	13.775	163.058
Rijn	314.847	596.358

Bron: Z.W. Sneller, *Geschiedenis van de steenkolenhandel van Rotterdam* (1946) 168.

In 1868 werden Duitse steenkolen hoofdzakelijk per Rijnspoor naar Amsterdam vervoerd.<sup>184</sup> Eerder is besproken dat de spoorwegen vooral de koopmansgoederen naar zich toetrokken, maar uit de ontwikkeling van het vervoer van steenkolen blijkt dat de concurrentie van de spoorwegen ook meer algemeen merkbaar was voor de Rijnvaart. Het spoor was niet altijd in staat de koopmansgoederen langdurig aan de Rijnvaart te onttrekken. In 1880 ging bijvoorbeeld het gros van de Nederlandse koffie weer per Rijnschip richting Tolverbond, na twintig jaren intensieve mededinging van het spoor.<sup>185</sup> Tegen deze tijd was koffie een klein onderdeel in de totale Rijnvaart stroomopwaarts; het maakte nog 6% uit van de totale uitvoer via Lobith.<sup>186</sup>

Uit het voorgaande blijkt dat het spoor weliswaar specifieke voordelen had voor het vervoer van koopmansgoederen, maar de vraag- en aanbodverhoudingen in West-Europa kunnen in het verhaal over de concurrentie tussen spoorweg en Rijnvaart niet ontbreken. Met andere woorden: als Amsterdam de meeste koopmansgoederen voortbracht, werden de koopmansgoederen over de spoorwegverbinding Amsterdam-Arnhem vervoerd en niet over de Rijn. Van toepassing is hierbij ook wat eerder beschreven is: als het Ruhrgebied industrialiseert dan worden de Ruhrkolen niet via de verzandde rivier maar per spoor vervoerd. In de vraag- en aanbodverhoudingen deden zich juist in de 19<sup>e</sup> eeuw belangrijke verschuivingen voor. Geraffineerde en ruwe suiker werden rond 1860 bijvoorbeeld

<sup>183</sup> Z.W. Sneller, *Geschiedenis van den steenkolenhandel van Rotterdam* (1946) 168.

<sup>184</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 177. Het Rijnspoor nam 82% voor haar rekening, de Rijnvaart 18%.

<sup>185</sup> Nusteling, 140.

<sup>186</sup> Idem, 141.

nauwelijks meer richting Duitsland geëxporteerd. Dit kon worden toegeschreven aan de opkomst van de Duitse beetsuiker.<sup>187</sup> Niet alleen werd de Duitse suikermarkt zelfvoorzienend, de prijs van suikers daalde door het overvloedige aanbod. De handelsmarge in de suikerhandel vertoonde in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw een scherpe daling.<sup>188</sup> Tegelijkertijd groeide de uitvoer van Nederlandse geraffineerde suiker naar Groot-Brittannië wel. Een deel van die uitvoer naar Groot-Brittannië was doorvoerhandel naar andere gebieden in de wereld. Groot-Brittannië vervulde feitelijk de stapelfunctie die Amsterdam in de 18<sup>e</sup> eeuw vervulde. De voorraad suiker op de Britse markt was veel groter dan in Nederland: op 1 juni 1858 lag 86.200 ton suiker opgeslagen in Groot-Brittannië, tegenover 23.750 ton in Nederland.<sup>189</sup> Dit in aanmerking genomen, is het niet verwonderlijk dat de geraffineerde suiker voor de Rijnvaart verloren ging.

Het groeiende aanbod van massagoederen uit Duitsland was een belangrijke indicatie van de Duitse industrialisatie. De Duitse kolenproductie nam toe, evenals de vraag naar steenkolen in Nederland (Tabel 10):

Tabel 10: Nederlandse invoer van steenkolen naar land van herkomst in 1000 tonnen, 1846-70.

Jaartal	Duitsland	G-B	België
1846	81	151	99
1850	146	163	192
1855	304	217	144
1860	481	297	175
1865	940	234	266
1870	1208	411	253

Bron: Z.W. Sneller, *Geschiedenis van den steenkolenhandel van Rotterdam* (1846) 162.

Vanaf 1860 veroverden de Ruhrkolen uit Duitsland de Nederlandse markt ten koste van de concurrentie uit België en Groot-Brittannië. De afschaffing van de Nederlandse scheepvaartrechten gaf de steenkolenvaart uit Duitsland een nieuwe impuls.<sup>190</sup> Zo ontstond tussen 1850 en 1870 de situatie dat gefabriceerde suiker geen afzet meer in Duitsland maar

<sup>187</sup> Vereniging voor de statistiek in Nederland, *Staatkundig en staathuishoudkundig jaarboekje voor 1852* (Amsterdam 1852) 115.

<sup>188</sup> Smits, *economische groei*, 95.

<sup>189</sup> Onbekend, 'Handelcijfers', *De Economist* (1858) 250.

<sup>190</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 175.



wel in Groot-Brittannië vond, terwijl het Britse ijzer, katoengaren,<sup>191</sup> ruwe katoen,<sup>192</sup> koffie en de overige Britse doorvoer een belangrijk onderdeel werd van de uitvoer richting Duitsland.<sup>193</sup> Ertsen, afkomstig van het Iberisch schiereiland, werden ook steeds belangrijker voor het vervoer richting Duitsland. Tegelijkertijd was het aanbod vanuit Duitsland in toenemende mate massaproductie, waarvan de belangrijkste steenkool.

## 5. De noodzaak tot verbetering van de infrastructuur

### 5.1 Massagoederen en de Rijnvaart

Zoals eerder is besproken namen ijzerertsen van het Iberisch schiereiland en ijzerwaren uit Groot-Brittannië een groeiend deel van het goederenpakket dat bestemd was voor het Duitse achterland in. Andersom steeg het aanbod van Duitse steenkolen die vaak per spoor hun weg vonden richting Nederland. Naar Amsterdam gingen de steenkolen uitsluitend per spoor en naar Rotterdam in toenemende mate. Zowel België, Duitsland als Groot-Brittannië gingen meer en meer over op een industriële methode van productie. De massagoederen en doorvoergoederen maakten daardoor een steeds groter deel van het totale goederenaanbod uit. De Nederlandse industrialisering nam daarentegen pas vanaf 1865 een vlucht. Het aantrekken van het doorvoerkeer werd steeds belangrijker voor de Nederlandse zeehavens, ook omdat dit de transportkosten voor in en uit te voeren goederen beperkte. De liberale maatregelen waren hierin een essentiële stap, maar de Nederlandse zeehavens bleven erg duur. Vooral de Nederlandse infrastructuur schoot nog te kort voor de nieuwe omstandigheden. Amsterdam had een zeer slechte aansluiting op de Rijnvaart en Rotterdam had een beperkte aansluiting tot de zee.

Door het toenemende massaverkeer was de tendens, zowel nationaal als internationaal, om grotere schepen te bouwen. In 1832 kwam, met staatssteun, een stoomsleepdienst op de Waal tot stand.<sup>194</sup> De dienst was als compensatie voor de slechte toestand van de jaagpaden bedoeld.<sup>195</sup> In 1841 verscheen, met subsidie, de eerste ijzeren Rijnaak, een type schip dat nog steeds wordt ingezet in de Rijnvaart. De grotere en

---

<sup>191</sup> Nusteling, 476.

<sup>192</sup> Idem, 475.

<sup>193</sup> Ruwe katoen en garen vooral uit Groot-Brittanie. IJzerertsen kwamen vooral van Spanje en Portugal. De Europese vaart werd kortom massaal van karakter, en gericht op doorvoer.

<sup>194</sup> Rijkswaterstaat, *Beknopte geschiedenis van binnenvaart en vaarwegen* (Den Haag 2010) 24.

<sup>195</sup> A. van Heezik, *Strijd om de rivieren. 200 jaar rivierenbeleid in Nederland* (Den Haag etc. 2007, tweede herziene druk) 24.

zwaardere schepen die nodig werden om de massagoederen efficiënt te vervoeren, hadden dieper vaarwater nodig dan de ouderwetse schepen.

De opkomst en potentie van de massagoederen ging in 1863 niet aan het Staatkundig en staathuishoudkundig jaarboek voorbij:

*“ Wanneer de Rijn beneden Keulen tot Rotterdam op een diepte van 3 el beneden den gemiddeld laagsten waterstand zal zijn gebracht, zullen er misschien schepen met eene lading van 15 of 20.000 Ctr. [750-1000 ton] steenkolen tegen zeer geringe vracht den Rijn afvaren. ”*<sup>196</sup>

De gemiddeld laagste waterstand volgens de peilschaal bij Keulen was 1,4 el (een el is ongeveer 70 cm).<sup>197</sup> Het werd tussen 1850-1870 duidelijk dat de bevaarbaarheid van de Rijn ondermaats was. Zo aarzelend als Nederland handelde in de afschaffing van de scheepvaartrechten, zo aarzelend toonde Nederland zich bereid om de bevaarbaarheid van de rivier te verbeteren. En ook op het punt van de rivierverbetering oefende Pruisen de nodige druk op Nederland uit. Pruisen beschuldigde de Nederlandse regering van een nalatig rivierenbeleid. De Rijnvaartcommissarissen van Nassau, Pruisen, en Hessen schreven in 1849 een verslag over de toestand van de Nederlandse rivieren, waarin zij allerm minst lovend waren:

*“ Der gänzlich in Verwahrlosung gerathene Stromtheil im Niederländischen Gebiete, die Waal und die Merwede [ist] für die Schifffahrt höchst mangelhaft, das Strombett versandet und verdorben (...) Der Mangel am Fahrtiefe ist hier nicht der einzige Uebelstand. Die in das Strombette weit hineingetretenden Sandbänke, die sich oft bis nahe an das gegenüberliegende Ufer erstrecken, bilden ein unregelmässiges, häufig scharf gekrümmtes und enges Fahrwasser, das unter ungünstigen Umständen von Segelschiffen gar nicht inne gehalten werden kann und auch die Dampf schifffahrt sehr erschwert (...) Ein Leinpfad existirt factisch nicht. ”*<sup>198</sup>

---

<sup>196</sup> Sneller, *Geschiedenis van den steenkolenhandel*, 168.

<sup>197</sup> Vereniging voor de statistiek in Nederland, *Staatkundig en staathuishoudkundig jaarboekje voor 1866*, 327.

<sup>198</sup> Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Centrale Commissie van de Rijnvaart, nummer toegang 2.16.99, inventarisnummer 2, secretariaatsstukken 1848-1852, inkomende en uitgaande stukken getiteld Nachtrag en Fernerer nachtrag, 07-1849 en 09-1849.

De Duitse Rijnvaartcommissarissen klaagden bovendien dat zeilen uit Rotterdam alleen bij vloed mogelijk was.<sup>199</sup> Het enige positieve punt was volgens deze Duitsers dat de Lek en Nederrijn in een minder slechte toestand waren.<sup>200</sup> De kritiek werd weliswaar met enig gevoel voor dramatiek gebracht, het klopte wel. Het waterpeil bij Moerdijk was bijvoorbeeld bij een meting in april 1849 ongeveer 1 meter bij eb en 1,20 meter bij vloed.<sup>201</sup> De Waal was ter hoogte van Werkendam bij eb zelfs praktisch onbevaarbaar, gezien het feit dat bij diezelfde meting het waterpeil daar 0,5 meter was.<sup>202</sup>

De scheepvaartfunctie van de rivieren kreeg na 1850 meer politieke aandacht. R. Thorbecke, die als Minister van Binnenlandse zaken belast was met de portefeuille Waterstaat, wees er in het parlement op dat de Duitse bezwaren over de slechte bevaarbaarheid van de Nederlandse rivieren niet ongegrond waren (1850).<sup>203</sup> In een traktaat met het Tolverbond in 1851 beloofde Nederland om binnen de kaders van het CCR aan een algemene rivierverbetering vorm te geven. Tijdens de onderzoeksperiode groeide de interesse in de rivierverbetering na 1850 snel. De Nederlandse regering stelde telkens meer beschikbaar voor de verbetering van de rivieren. Tussen 1844 en 1850 werd jaarlijks tussen de 250.000 en 300.000 gulden (in lopende prijzen) begroot voor de verbetering van de rivieren. In 1851 lag dit bedrag nabij de 500.000 en in 1860 schroefde de overheid de jaarlijkse uitgaven voor dit doel verder op tot 1.000.000 gulden.<sup>204</sup> Vanaf 1863 werd de begroting op 2.000.000 gulden geraamd. Deze laatste fikse toename was grotendeels bedoeld voor de aanleg van de Nieuwe Waterweg.<sup>205</sup> De verbeteringen aan de rivieren en havens zouden tot het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw omvangrijk zijn, maar de belangrijkste besluiten werden in de jaren '60 genomen. Zoals in Figuur 2. te zien is, werd de reële investering in de waterwegen tussen 1860 en 1870 verdubbeld.

---

<sup>199</sup> NL-NaHa, Waterstaat-Cie Rijnvaart, 2.16.99, Inv.nr. 2, secretariaatsstukken 1848-1852, inkomende en uitgaande stukken, getiteld fernerer nachtrag, 09-1849.

<sup>200</sup> Nederrijn: de Duitsers bedoelden hoogstwaarschijnlijk het stuk rivier tussen Arnhem en Wijk bij Duurstede, die de Lek en de Rijn nabij de Duitse grens verbond.

<sup>201</sup> NL-NaHa, Waterstaat-Cie Rijnvaart, 2.16.99, Inv.nr. 2, secretariaatsstukken 1848-1852, inkomende en uitgaande stukken, betreffende een notitie over het gemeette waterpeil op de Rijn, 04-1849.

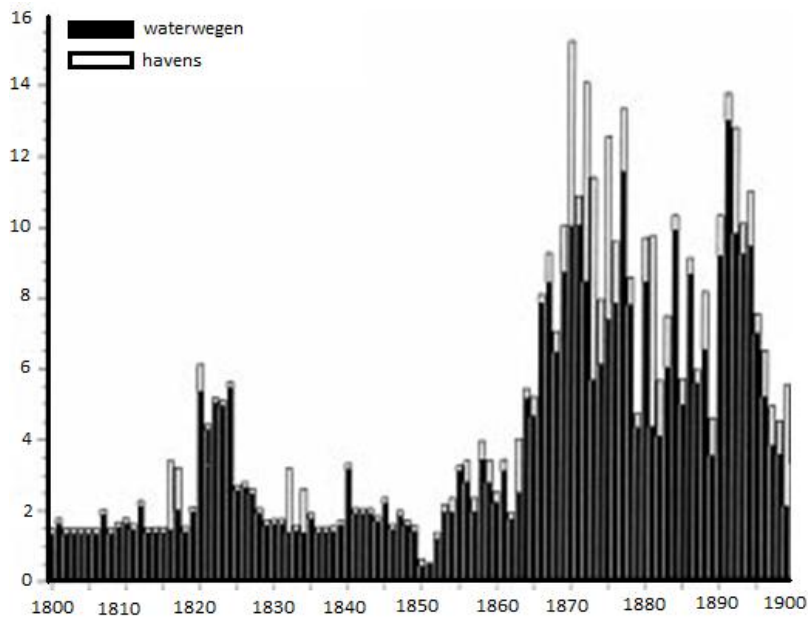
<sup>202</sup> NL-NaHa, Waterstaat-Cie Rijnvaart, 2.16.99, Inv.nr. 2, betreffende een notitie over het gemeette waterpeil op de Rijn, 04-1849.

<sup>203</sup> Heezik, *Strijd om de rivieren* (2007) 29.

<sup>204</sup> E. van Konijnenburg, *Gedenkboek uitgegeven ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van het Koninklijk instituut van ingenieurs 1847-1897* (1897) 6-7.

<sup>205</sup> Konijnenburg, 7.

Figuur 2: Bruto geïnvesteerd kapitaal in waterwegen 1800-1900 in miljoenen guldens tegen prijzen van 1913.



Bron: R. Fremdling, 'The Dutch transportation system in the 19th century', *De economist* 148 (2000) 534-535.

## 5.2 Bevaarbaarheid rivieren

Hierboven is al vermeld dat de Duitsers stevig klaagden over de bevaarbaarheid. Toch waren nationale overwegingen doorslaggevend in het besluit de bevaarbaarheid van de rivieren te verbeteren. Drie nationale overwegingen speelden een rol: de moderne waterstaatkundige inzichten, de staatsfinanciën en de opkomst van de Nederlandse stoomvaart.

Eén modern waterstaatkundig inzicht, de stroomverbeteringsaanpak werd inmiddels breed gedragen onder de ingenieurs van Rijkswaterstaat. Het doel van rivierverbetering was traditioneel primair gericht op het tegengaan van overstromingen, waarvoor men tot omstreeks 1850 de afleidingsstrategie prefereerde. De afleidingstrategie zocht de oplossing in de afvoer van overtollig water bij de lokale knelpunten van de rivier. Dit kon door middel van overlaten, kanaaltjes, irrigatie, aftappende sluisjes, of geleidijken.<sup>206</sup> De stroomverbeteringsaanpak zocht de oplossing in een algemene normalisatie van de hoofdrievieren waardoor de stroming een regelmatiger snelheid kreeg. De stroomverbeteringsaanpak werd op inhoudelijke gronden betwist, maar het grootste probleem was wel dat het stukken duurder was vanwege het grootschalige karakter. De staatsfinanciën waren in de jaren '60 op orde gebracht en de staatsschuld teruggebracht. Er was in de jaren '50 een hoogconjunctuur van de Nederlandse landbouw, en een overschot

<sup>206</sup> Geleidijk: dijken verhogen, verlagen, en/of verleggen, dat het overtollige water in een bepaalde richting geleid.

op de handelsbalans met Indië.<sup>207</sup> De waterstaatkundige inzichten en de staatsfinanciën baanden de weg voor een ingrijpende aanpak van het rivierenlandschap.

Dat de stroomverbeteringsaanpak een breder draagvlak kreeg was het resultaat van nationale protesten tegen de afleidingsstrategie. Willem I stelde een commissie om te onderzoeken hoe overstromingen tegengegaan konden worden. In 1827 hield de commissie een pleidooi de overstromingen voortaan met enkele zijwaartse afleidingen het hoofd te bieden. Het aantal overlaten (lage plaatsen in een rivierdijk bestemd om bij hoog water een deel over de dijk te laten lopen) zou daardoor ingrijpend toenemen. Deze aanpak zou omschreven kunnen worden als: kunstmatige overstromingen aanwenden om de natuurlijke overstromingen af te wenden. Nadat Willem I het verslag openbaarde kwamen veel Gemeente-, provincie- en waterschapbesturen in verzet. Zij vonden het geen goed idee dat hun eigen regio onder water moest lopen, om een andere regio daarvoor te behoeden.<sup>208</sup> De stroomverbeteringsaanpak raakte twee vliegen in één klap. Het ging de overstromingen tegen door de rivieren diep en recht te maken zodat het water snel naar zee zou worden afgevoerd en verbeterde tegelijkertijd de bevaarbaarheid. De Nieuwe Merwede was bijvoorbeeld een samenvoeging van de talloze kreken van de Biesbos, die veel water aan de andere Merweden onttrokken.

Tot slot was de opkomst van de stoomvaart en het belang daarvan voor de zeehavens een stimulans om het vaarwater dieper te krijgen. Nederland liep achter in de ontwikkeling van eigen stoomschepen omdat de vloot sterk op de Indische vaart werd toegespitst, waarvoor alleen de zeilvaart rendabel was. De opening van het Suez kanaal (1869) verkleinde de afstand met Java, waardoor de stoomvaart ook in de koloniale vaart met winst kon worden ingezet. Zeilschepen konden overigens niet door het Suez kanaal. Belangrijk was dat het aandeel van Nederlandse stoomschepen in de in- en uitklaringen in Nederlandse havens tussen 1860-1870 verdubbelde. Wel bleef in vergelijking met de buitenlandse stoomschepen het aandeel van de Nederlandse stoomschepen tot 1870 beperkt.<sup>209</sup> Nederlandse schepen hadden in 1850 gemiddeld 20% minder capaciteit (in scheepstonnen -m<sup>3</sup>- gemeten) dan buitenlandse schepen.<sup>210</sup> De capaciteit van de

---

<sup>207</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 229.

<sup>208</sup> Van Heezik, *Strijd om de rivieren* (2007) 22.

<sup>209</sup> Smits, *Economische groei*, 146.

<sup>210</sup> Smits, 144.

Nederlandse stoomvaart was in het jaar 1870 echter flink toegenomen. De noodzaak tot investeringen in de waterwegen en de modernisering van havens liep gelijk aan de inhaalslag die de Nederlandse stoomvaart maakte.

### 5.3 Concurrentiepositie Nederlandse zeehavens en de infrastructuur

In het vorige hoofdstuk is beschreven dat de vrachtprijs van de Rijnvaart niet de bottleneck was in de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens. Behalve de belastingdruk op de handel en scheepvaart, vormden de hoge havenkosten in de Nederlandse zeehavens grote hindernissen om de potentie die de Rijnvaart had te benutten.<sup>211</sup> Havenkosten zijn de kosten voor de reder om de lading van of aan boord van een schip te brengen. De havenkosten konden goedkoper door enerzijds moderner laad- en losgerij, anderzijds door de havens toegankelijker te maken voor modernere schepen. Zelfs met alle kanaal- en scheepsgelden afgeschaft of verminderd bleef Amsterdam internationaal gezien een dure haven. Rotterdam was goedkoper dan Amsterdam maar internationaal gezien nog erg duur vergeleken met havens als Liverpool of Le Havre. De op- en overslag capaciteit (van het entrepot) moest worden uitgebreid, maar ook de bereikbaarheid vanuit zee moest ingrijpend worden verbeterd om de havenkosten omlaag te brengen.

Volgens het 'Staatkundig en staathuishoudkundig jaarboekje in 1852', vond de Amerikaanse katoen door de hoge Nederlandse havenkosten via het Franse Le Havre de weg richting het Duitse of Zwitserse achterland.<sup>212</sup> Deze observatie was waarschijnlijk overtrokken, omdat zoals eerder vermeld de inefficiënte organisatie van de NHM of het ontbreken van een passagierslijn hier vooral de oorzaak voor waren. Niettemin was het omlaag brengen van de havenkosten, door een betere infrastructuur bestaande uit moderne dokwerken en diepe kanalen absoluut noodzakelijk. In de eerste plaats vooral voor het handelsverkeer waarin de Duitse handelaren de betaling verrichtten en slechts een Nederlandse expediteur zochten.

Het best bereikbaar vanuit zee was Dordrecht. Rotterdam was voor de Rijnvaart en de binnenvaart het meest gunstig gelegen.<sup>213</sup> Aangezien het Voorns kanaal telkens verzandde was de stoomvaart tussen de zee en Rotterdam zeer duur. Dit was een rem op de

---

<sup>211</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 202.

<sup>212</sup> Vereniging voor de statistiek in Nederland, *Staatkundig en staathuishoudkundig jaarboekje voor 1852* (1852) 225.

<sup>213</sup> Koopmans, *Dordrecht*, 126-127.

doorvaart tussen Groot-Brittannië, de V.S. en het Duitse achterland. Op het moment dat de Nieuwe Waterweg in gebruik werd genomen, kwam de betekenis van Dordrecht als zeehaven direct in gevaar.<sup>214</sup> Vanaf dat moment had Rotterdam de beste toegang tot zee, en sloot het Rijnverkeer en de zeevaart als vloeiend geheel op elkaar aan.

Halverwege de jaren '70 werden de gemiddelde havenkosten in de Nederlandse zeehavens aanzienlijk teruggebracht, voor de inkomende en uitgaande vrachten aan zeezijde zowel als aan rivierzijde.<sup>215</sup> Dit was een rechtstreeks gevolg van de betere bereikbaarheid. Bij Amsterdam werd in de jaren '70 het Noordzeekanaal aangelegd. In de Amsterdamse haven nam het ingeklaarde scheepstonnage in de jaren '70 flink toe.<sup>216</sup> Rotterdam had de toekomst als belangrijkste Rijnhaven na de aanleg van de Nieuwe Waterweg definitief verworven. De eerste tekenen van de krachtige expansie, die de Rijnvaart en zeevaart in deze halve eeuw doormaakten, werden in de periode 1850-1870 zichtbaar. Voor de aanleg van de Nieuwe Waterweg konden schepen via het Voorns kanaal meestal pas na het overladen in lichters tussen Rotterdam en de zee varen. In 1857 duurde een reis van zee naar Rotterdam onder gunstige omstandigheden ongeveer 18 uur.<sup>217</sup> Echter, onder ongunstige omstandigheden kon de reisduur gemakkelijk oplopen naar één of twee weken.<sup>218</sup> In 1847 vaarden door het kanaal van Voorne 3043 zeeschepen, een halve eeuw later waren dat er 12.484. Bovendien hadden de nieuwe schepen gemiddeld een vijf keer groter scheepstonnage ten opzichte van de eerdere zeeschepen.<sup>219</sup>

De omvangrijke investeringen in de waterwegen lijken te suggereren dat de Nederlandse handel in de havensteden zich na de liberale maatregelen vrijwel uitsluitend op de Rijn toelagde, maar de regering investeerde verhoogde de uitgaven aan de spoorwegen nog aanzienlijker (Figuur 3.):

---

<sup>214</sup> Koopmans, *Dordrecht*, 127.

<sup>215</sup> Van Zanden, et al., *Dutch GDP and its components*. Website: [www.nationalaccounts.niwi.knaw.nl/table/balance1.htm](http://www.nationalaccounts.niwi.knaw.nl/table/balance1.htm) (02-05-2011) en <http://nationalaccounts.niwi.knaw.nl/tables.htm> (02-05-2011).

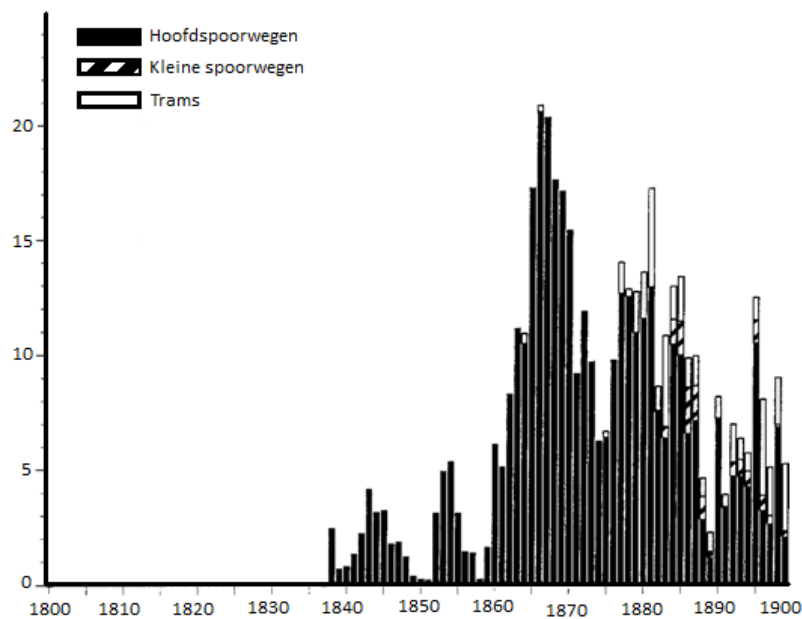
<sup>216</sup> Nusteling, *De Rijnvaart*, 207.

<sup>217</sup> Konijnenburg, *Gedenkboek*, 13.

<sup>218</sup> TV Programma RTV Rijnmond: Rotterdammers van formaat. Website: <http://www.youtube.com/watch?v=mBXZFmQp-L8> (06-09-2011).

<sup>219</sup> Konijnenburg, *Gedenkboek*, 13. In het gedenkboek wordt in de bewoordingen doorgaans overdreven lovend gedaan over dergelijke gigantische projecten. De successen worden dus behoorlijk aangedikt, trots dat de ingenieurs zijn over de hedendaagse mogelijkheden. Toch lijken de puur technische en feitelijke gegevens in het gedenkboek in hoge mate betrouwbaar.

Figuur 3: Bruto geïnvesteerd kapitaal in spoorwegen 1800-1900 in miljoenen guldens tegen prijzen van 1913



Bron: R. Fremdling, 'The Dutch transportation system in the 19th century', *De economist* 148 (2000) 534-535.

Zoals is aangegeven in paragraaf 4.1, liep Nederland erg achter met de aanleg van een nationaal spoorwegnetwerk. Paradoxaal genoeg was het een liberale regering die met staatsgeld grote infrastructurele vernieuwing heeft geïnitieerd, omdat particuliere initiatieven faalden. Opvallend is dat de piek van de overheidsuitgaven aan de spoorwegen gelijk viel met het moment dat de Nederlandse industrialisering een vlucht nam. De achterhaalde Nederlandse infrastructuur tot in elk geval de jaren '60, weerspiegelde de benarde concurrentiepositie van Nederland omstreeks 1850. De Nederlandse economie was de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw in slaap gesust door de ingrijpende regulering van de handelsbetrekkingen. De scheepsbouw kon zich niet zetten tot een nieuwe technologie als het stoomschip. Het spoor werd in de handel lang als een bedreiging voor de gevestigde orde ervaren,<sup>220</sup> en er was weinig aanleiding grote risico's te lopen met private investeringen in de spoorwegen doordat een voldoende winstverwachting ontbrak.<sup>221</sup> Met de snelle opkomst van een massaal transitoverkeer, en de Nederlandse industrialisatie vanaf de jaren '60, zag in elk geval de regering aanleiding de gehele infrastructuur te verbeteren en moderniseren.

<sup>220</sup> Fremdling, 'The Dutch transportation system', 535-536.

<sup>221</sup> Horlings, *Economic growth*, 27-59.



Met een goede verbinding tussen de Rijn en de zee werd het voor Rotterdam eindelijk mogelijk zijn rol als doorvoerhaven volledig te benutten. In de onderzoeksperiode was daarvan nog geen sprake, maar de noodzaak tot vernieuwing en modernisering werd wel ingezien. In 1864 werd het besluit tot de aanleg van de Nieuwe Waterweg immers al genomen. De impuls om grote infrastructurele projecten uit te voeren kwam voort uit ontwikkelingen die zich in de onderzoeksperiode voordeden. Massagoederen, expeditiehandel en stoomschepen werden steeds belangrijker, en rondom 1850 zelfs een essentieel onderdeel van de nationale economische groei.

## 6. Resultaten, conclusie, discussie

### 6.1 Resultaten liberalisering

De liberale handelspolitiek betekende de afschaffing van de Rijnvaartbelasting, het doorvoerrecht, de differentiële rechten en tot slot de vermindering van de in- en uitvoerrechten. Per type belastingsoort waren er unieke aanleidingen om tot vermindering of afschaffing ervan over te gaan. Maar daarnaast waren er ook gemeenschappelijke gronden voor de liberalisering in brede zin. Eerst volgt een specifieke conclusie over de oorzaken per belastingsoort. Daarna volgt een conclusie over de oorzaken voor, en de gevolgen van de liberale maatregelen in brede zin en een antwoord op de vraagstelling.

#### *Rijnvaartbelasting*

Van alle liberale maatregelen kan het goedkoper maken van de Rijnvaart door het verlagen van de belastingdruk het meest in verband worden gebracht met de directe concurrentie tussen de Rijnvaart en de IJzeren Rijn. De scheepvaartrechten op de Nederlandse Rijn maakten ongeveer 8% van de totale transportkosten uit voor het traject Rotterdam-Mainz.<sup>222</sup> Doorvoerkeer over de IJzeren Rijn was daarentegen vrij. Het afschaffen van de scheepvaartrechten was vooral noodzakelijk met het oog op het blote doorvoerkeer.

#### *Doorvoerrecht*

Het doorvoerrecht kon op lange termijn onmogelijk gehandhaafd blijven nadat Nederland deelnam aan de Akte van Mainz (1831). Het oorspronkelijke doorvoerrecht was hoger dan het nieuwe vastrecht. Hierdoor werd de eigen expeditiehandel benadeeld. Het naar beneden bijstellen van het doorvoerrecht was een reactie op deze nieuwe situatie.

---

<sup>222</sup> Ter nauwkeurigheid het volgende. De opslag- en overslagkosten zijn hierbij niet meegerekend. Zie voor meer informatie over de opslag- en overslagkosten in de zeehavens hoofdstuk 5.3.

### *Invoerrecht en uitvoerrecht*

Naarmate het doorvoerrecht lager kwam te liggen, stelde Nederland de in- en uitvoerrechten zoveel mogelijk bij naar de stand van het doorvoerrecht. In feite was dit niets anders dan voorheen. De staatskas kon de inkomsten uit de invoerrechten niet in alle gevallen missen, waardoor veel invoerrechten toch nog in stand bleven. De belangen van de Nederlandse importeurs en industrie hebben aanleiding gegeven tot aarzeling bij het afbouwen van het vastrecht en doorvoerrecht. Voor de Nederlandse nijverheid- en industrieproducten bleef de bescherming vooralsnog groot.

### *Differentiële rechten*

De afschaffing van de differentiële rechten was in de eerste plaats het gevolg van de Britse handelspolitiek. In de tweede plaats bestonden er al scheepvaartverdragen waardoor buitenlandse schepen, waaronder die van Pruisen, op gelijke voet behandeld werden. De differentiële rechten hadden daardoor meer van doen met de zeevaart dan de Rijnvaart. Tegelijkertijd was het afschaffen van de differentiële rechten in lijn met het groeiende belang van de blote doorvoer: het handelsverkeer moest zo goedkoop mogelijk de weg naar Nederland vinden.

### *Accijnzen*

Accijnzen vormden een steeds belangrijker aandeel in de belastinginkomsten van de staat en kunnen vooral vanuit het belang van de staatskas worden gezien. In de jaren '50 en '60 werden diverse accijnzen afgeschaft, omdat zij de koopkracht en economische groei in de weg stonden. Accijnzen werden afgeschaft waar zij de ontwikkeling van moderne productietechnologieën in de weg stonden. De belangrijkste waren de afschaffing van de accijnzen op brandstof en het gemaal.

## 6.2 De liberale handelspolitiek en de concurrentiepositie

In de Nederlandse politiek in de jaren '30 groeide het besef dat blote doorvoer, expeditiehandel en het entrepot essentiële economische sectoren waren. Lokale belangen in de havensteden stonden vaak haaks op de belangen van expeditiehandel en entrepot. Dit leidde tot weerstand tegen de bepalingen in de Akte van Mainz. De belangrijkste bepaling in de Akte van Mainz was dat er voortaan een zeer laag vastrecht van toepassing was op blote doorvoer via de Rijn. De afscheiding van België, de Akte van Mainz en de economische samenwerking van het Tolverbond brachten Nederland al in de jaren '30 in een wankel

diplomatieke positie. Desondanks zag Nederland zijn wankelende machtspositie in de jaren '30 nog niet onder ogen. Of het nu was dat Nederland geen verregaande concessies wilde of hoefde te doen; de opdringerige handelsdiplomatie in de jaren '30 zou zich in de jaren '40 wreken in een onbuigzame houding van Pruisen jegens Nederland. Intussen zochten België en het Tolverbond in de jaren '40 toenadering tot elkaar waardoor voor Nederland een handelsisolement dreigde.

Vanaf de jaren '40 maakten de typische transitogoederen reeds een belangrijk gedeelte van de Rijnvaart uit. Dit correspondeert met de groeiende politieke zorgen over het doorvoerverkeer en de hoge doorvoer- en scheepvaartrechten. De doorvoerstromen werden door buitenlandse concurrentie met de minimale kunstmatige last aan Nederland onttrokken. Met name de scheepvaartrechten (ongeveer 8,5% van de transportkosten voor koffie) drukten te zwaar op de transitogoederen. De veranderende sociaaleconomische verhoudingen in Nederland leidden tot andere standpunten over de internationale handelsbetrekkingen. Er was rondom 1850 genoeg voedingsbodem voor het liberalisme om zich te wortelen.

Bij de ontwikkeling van een liberaal doorvoerrecht hebben de gevestigde soevereine belangen aanleiding gegeven tot gematigdheid. Conservatieven, maar ook gematigde liberalen maakten zich ernstige zorgen over de stapelhandel. Het was daardoor pas na lang aarzelen dat de politiek overging tot liberaal economische hervormingen. Het feit dat de Rotterdamse expeditiehandel in de jaren '50 in een hoog tempo de graanhandel naar zich toetrok ten koste van de Amsterdamse speculatiehandel, doet vermoeden dat vrijhandel, in het bijzonder de vrije doorvoer, niet in het gehele land met open armen werd ontvangen. De handel die bij de doorvoer betrokken was, zoals het expeditiewezen, trok echter veel profijt uit de snelle groei van de in- en uitvoer volumes na 1850. De grote handelshuizen hadden daarentegen problemen zich aan de veranderende situatie aan te passen.

Een andere oorzaak die is genoemd voor de gewijzigde handelspolitiek, was een verschuiving in de West-Europese economische machtsverhoudingen. Het betrof met name de economische emancipatie van Pruisen en het Tolverbond ten opzichte van Nederland. Dit werd geïllustreerd door het feit dat Pruisen min of meer kon eisen van Nederland om de scheepvaartrechten en doorvoerrechten af te schaffen, zonder dat Pruisen zelf bereid was te onderhandelen over een vrije Rijnvaart. Dit noopte Nederland om F.A. van Hall zijn

handelspolitiek op basis van reciprociteit los te laten en over te gaan tot eenzijdige afschaffing van de scheepvaartrechten. Pruisen gebruikte de IJzeren Rijn hierin als diplomatiek dwangmiddel tegen Nederland.

Buitenlandse zeehavens kregen met spoorwegverbindingen een toegang tot het Rijngebied. De concurrentie met de Noord-Duitse zeehavens en Antwerpen nam door het West-Europese spoorwegnetwerk verder toe. De sociale besparing (of: het verschil in transportkosten tussen de Rijnvaart en de spoorwegen) was meestal klein en voor sommige trajecten zelfs in voordeel van de Rijnvaart. De sociale besparing alleen was echter niet doorslaggevend. De aanwezigheid van een spoorwegverbinding in buitenlandse havens was op zichzelf al genoeg om de concurrentiepositie van Nederland te verzwakken.

De toenemende concurrentie door de spoorwegen had een directe invloed op de problemen waarmee de traditionele handel te maken kreeg. De dalende handelsmarges suggereren in elk geval dat de spoorwegen de marktintegratie bevorderden, waardoor goederenprijzen op de internationale markt concurrerend dienden te worden. De Nederlandse havens en producten waren relatief duur. De Nederlandse zeehavens berekenden hoge havenkosten en hadden een zeer eenzijdig goederenaanbod. De aanleg van Nederlandse spoorwegen, die overigens moeizaam verliep, kon daarom het verlies van de koopmansgoederen voor de Rijnvaart slechts ten dele compenseren. Het verlagen van de belastingdruk op de handel was als aanvullende maatregel noodzakelijk. De liberale maatregelen in 1850 hebben in elk geval bewerkstelligd dat de opkomst van moderne economische sectoren, zoals de expeditiehandel en dienstverlening bij blote doorvoer, niet langer kunstmatig werden geremd. Juist deze sectoren toonden omstreeks 1850 nog veel groeipotentie en die werd gedurende de onderzoeksperiode zichtbaar benut.

De Rijn bleef in het tijdperk van de spoorwegen nog een belangrijk voordeel van de Nederlandse geopolitieke ligging. De Rijnvaart had dankzij de lage vrachtprijzen en de potentiële capaciteit van schepen vooral een bestaansrecht voor de toenemende doorvoer van massagoederen. Het aantrekken van zoveel mogelijk doorvoer, bedoeld voor of afkomstig uit het Duitse achterland, werd zelfs in zulke mate belangrijk, dat het in de jaren '60 aanleiding heeft gegeven voor grootschalige investeringen in de infrastructuur.

### 6.3 Discussie

De concurrentie van buitenlandse spoorwegen tastte de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens op drie manieren aan. Ten eerste werd de diplomatieke positie van Nederland ondermijnd; het Nederlandse overwicht in de Rijnvaart kon niet langer als instrument worden ingezet om druk uit te oefenen op Pruisen. Ten tweede kwamen de scheepvaartrechten vanwege de concurrentie van de IJzeren Rijn weer hoger op de politieke agenda, omdat het traject Antwerpen-Mainz voor het transport van de koopmansgoederen goedkoper was. Ten derde tastten de spoorwegen de organisatie van de handelssteden in haar kern aan; hoge handelsmarge kon niet meer worden behaald door de integratie van de West-Europese markt. Deze drie factoren maakten het voor Nederland onmogelijk om tot liberalisering te komen op voorwaarde van reciprociteit.

De hoofdvraag kan het beste als volgt beantwoord worden. In de liberalisering van de handel- en Rijnvaartpolitiek speelden nationale soevereine belangen een doorslaggevende rol. Tot in de jaren '40 werd overwegend rekening gehouden met de belangen van de handel in tropische cultuurproducten en de speculatiehandel. De Rijnscheepvaart was door strikte regulering volledig van de speculatiehandel afhankelijk geworden.<sup>223</sup> Tussen het aanvaarden van het vastrecht en de liberalisering van de doorvoerpolitiek zat ruim twaalf jaar. Dit was relatief veel tijd, omdat een langdurig behoud van een hoog doorvoerrecht sinds 1831 onmogelijk op rationele grondslag bepleit kon worden. De overijverige onderhandelingen met het Tolverbond, die eind jaren '30 hebben geleid tot de 'suikertraktaten' toonden aan hoezeer de koloniale handelsbelangen de Nederlandse handelspolitiek overschaduwden. Vanaf de jaren '40 wordt de Rijnscheepvaart meer en meer van de expeditiehandel afhankelijk. De expeditiehandel voor het verkeer tussen Groot-Brittannië en het Duitse achterland toont die jaren veel groeipotentie, terwijl de speculatiehandel in tropische cultuurproducten in een neerwaartse spiraal was beland. De Nederlandse handelspolitiek tussen 1831-1850 stuurde voorzichtig in liberale richting, maar de verslechterde concurrentiepositie door de spoorwegen dwong Nederland de bocht sneller te nemen.

---

<sup>223</sup> De zeevaart blijft hier nog buiten beschouwing, terwijl het aannemelijk is dat die nog veel sterker vervlochten met de speculatiehandel was.

## Literatuurlijst

Beck, H., 'The social policies of Prussian officials: bureaucracy in a new light', *The journal of modern history* vol. 64 nr. 2, (Chicago 1992) 263-298.

Blasing, *Das goldene delta und sein eisernes hinterland 1815-1851: von Niederlandisch Preussischen zu Deutsch Niederlandische wirtschaftbeziehungen*, (1973) 122-136.

Boogman, J.C., *Nederland en de Duitse bond 1815-1851 deel 1*, (Groningen 1955) 17-85.

Bie, R.J. van der, J.P. Smits, '200 jaar statistiek in tijdreeksen', in *Neha jaarboek*, (2001) 47-49.

Bruyn Krops, J.L., *Het bijblad van de economist, tijdschrift voor alle standen door verspreiding van eenvoudige beginselen van staathuishoudkunde*, (Amsterdam 1857) 1-259.

De Economist. Tijdschrift voor alle standen, tot bevordering van volkswelvaart, door verspreiding van eenvoudige beginselen van staathuishoudkunde 1852-1871.

Driel, H. van, 'Uitschakeling van de Nederlandse koffiehandel in de negentiende en twintigste eeuw?', in *NEHA jaarboek*, (1997) 159-203.

Dunk, H. von der, 'Conservatism in the Netherlands', *Journal of contemporary history* vol. 13 nr. 4, (1978) 741-763.

Fogel, R.W. 'Notes on the social savings controversy', *Journal of economic history* vol. 34 nr. 1 the task of economic history, (1979) 1-7.

Fremdling, R., 'Dutch transportation system in the nineteenth century', *de Economist* vol. 148 nr. 1 (2000) 521-537.

Fremdling, R., 'Railroads and German economic growth: a leading sector analysis with a comparison to the United States and Great Brittan', *The journal of economic history* vol. 37 nr. 3, (1977) 583-604.

Ginkel, R. van, *Geschiedenis van Holland 1795-2000 deel 3*, (Hilversum en Amersfoort 2003) 547-617.

Gordon, N.M., 'Britain and the Zollverein iron duties 1842-45', *The economic history review new series* Vol. 22 Nr 4, (1969) 80-84.

Heezik, A. van, *Strijd om de rivieren. 200 jaar rivierenbeleid in Nederland*, (Den Haag en Haarlem 2007, tweede herziene druk) 11-36.

Heezik, A. van, *Strijd om de rivieren 200 jaar rivierenbeleid in Nederland*, (Den Haag en Haarlem 2008, derde druk) 296-297.

Henderson, W.O., *The Zollverein*, (Oxon en New York 1984, derde druk) 130-136.

Horlings, E., *The economic development of the Dutch service sector 1800-1850: Trade and transport in a premodern economy*, (Amsterdam 1995) 27-463.

Hovenkamp, H., 'Regulatory conflict in the gilded age: federalism and the railroad problem', *The Yale Law journal vol. 97 nr. 6*, (1988) 1020-1026.

Jacobs, Jan, Jan-Pieter Smits, 'Conjunctuurbewegingen in Nederland', in *NEHA jaarboek*, (2001) 1-22. (hoofdstuk 9 van het Neha Jaarboek).

Jonker, Joost, Keetie Sluyterman, *At home on the World markets, Dutch trading comany's from the 16th century untill the present*, (Den Haag en Amsterdam en Bussum 2000) 169-173.

Keller, Wolfgang, Carol H. Shue, *Tariffs trains and trade: the role of institutions versus technology in the expansion of markets*, (2006) 1-28.

Klemann, H.A.M., 'Rede: waarom bestaat Nederland nog? Nederland – Duitsland economische integratie en politieke consequenties 1860-2000', (Rotterdam 2006) 5-88.

Koopmans, C., *Dordrecht 1811-1914: een eeuw demografische en economische geschiedenis*, (Hilversum 1992) 111-132.

Kooi, C.M., 'De wet op de suikeraccijns in de praktijk: De ontwikkeling van de Nederlandse (biet)suikerindustrie opnieuw bezien, 1820 – 1860', in *Neha jaarboek*, (2001) 3-6.

Kooi, C.M., 'De zeepaccijns in de 19<sup>e</sup> eeuw', *Tijdschrift voor sociale en economische geschiedenis vol. 3 nr. 2*, (2006) 27-41.

Kooy, T.P. Van der, *Hollands stapelmarkt en haar verval*, (Amsterdam 1931) 1-127.

Konijnenburg, E. van, *Gedenkboek uitgegeven ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van het Koninklijk instituut van ingenieurs 1847-1897*, (1897) 1-26.

Kurth, J.R., 'Political consequences of the product cycle: Industrial history and political outcomes', *International organization vol. 33 nr. 1*, (Cambridge 1979) 1-34.

Lakshmanan, T.R., 'The broader economic consequences of transport infrastructure investments', *Journal of transport geography 19*, (2011) 7-8.

Lakshmanan, T.R., 'The wider economic benefits of transportation: an overview', *Joined transport research centre*, (Boston 2007) 2-15.

Lewe, A., *Invoer te landen verboden: een verkenning van de handel over landwegen tussen Nederland en de Pruisische provincies Rheinland en Westfalen 1836-1857*, (Hilversum 1995) 26-34, 46-50, 154-167, 306-327.

Lindblad, J. TH., J.L. Van Zanden, 'De buitenlandse handel van Nederland, 1872-1913', in *Economisch en sociaal-historisch jaarboek 52*, (1989) 231-269.

Mansvelt, W.M.F. van, *Geschiedenis van de Nederlandsche handelsmaatschappij: uitgegeven ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan*, (Enschede 1924) 188-211.

Ministerie van Binnenlandse Zaken, *Statistisch jaarboek voor het koninkrijk der Nederlanden over 1853 volume 4*, (1854) 412-451.

Muller, P.N., 'De handel van Nederland in de laatste vijf en twintig jaar. 1847-1871', *De Economist*, (1874) 1-36.

Nieboer, J.H.J., *Geschiedenis der Nederlandsche spoorwegen 1832-1938*, (Rotterdam 1938, tweede herziene druk) 1-35.

Nutseling, H.P.H., *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914*, (Amsterdam 1974) 1-502.

O'Brien, P., 'Transport and Economic Development in Europe, 1789-1914', in: O'Brien, Patrick ed. *Railways and the Economic Development of Europe, 1830-1914*, (1983) 1-2.

Pfeil, T., *Op gelijke voet. Geschiedenis van de belastingdienst*, (Alphen en Deventer en Amsterdam en Den Haag 2009) 163.



Posthumus, N.W., *Documenten betreffende de buitenlandsche handelspolitiek van Nederland in de 19<sup>e</sup> eeuw deel IV. Onderhandelingen met Pruisen en andere tot het Tolverbond behorende Duitsche staten over een scheepvaart- en handelsverdrag. De handelspolitiek tot het jaar 1870 (1839-1870)*, ('s-Gravenhage 1923) 152-165.

Posthumus, N.W., *Onderhandelingen met Pruisen over een handles- en scheepvaartverdrag. De handelspolitiek tot het jaar 1870 (1839-1870) deel V*, ('s-Gravenhage 1927) 116-125.

Ratté, J., *De Nederlandse doorvoerpolitiek (tot 1850)*, (Rotterdam 1952) 1-209.

Rodrigue, Jean-Paul, Claude Comtois, Brian Slack, *The geography of transportsystems*, (London, New York 2009) 15.

Tony Ballantyne, 'Empire, knowledge and culture: From Proto-Globalization to modern globalization', in A.G. Hopkins (ed.), *Globalisation in world history*, (London 2002) 115-134.

Rijkswaterstaat, 'Beknopte geschiedenis van binnenvaart en vaarwegen', (Den Haag 2010) 21-26.

Smits, J.P., *Economische groei en structuurveranderingen in de Nederlandse dienstensector, 1850-1913. De bijdrage van handel en transport aan het proces van moderne economische groei*, (Amsterdam 1995) 1-59, 91-235, 258-354.

Sneller, Z.W., *Geschiedenis van de steenkolenhandel van Rotterdam*, (1946) 164-172.

Tilly, R., 'The political economy of public finance and the industrialization of Prussia 1815-1866', *The journal of economic history vol. 26 nr. 4*, (Cambridge 1966) 1-7.

Verdier, D., 'Democratic convergence and free trade', *International studies quarterly 42 nr 1*, (1998) 1-24.

Vereniging de Binnenvaart, 'Houtvloten op de Rijn', *De binnenvaart, nr. 4*, (2010). Website: [http://www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/aanvullende\\_teksten/varen/teksten.php?tekst=vlotvaart](http://www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/aanvullende_teksten/varen/teksten.php?tekst=vlotvaart) (5-6-2011).

Vereniging voor de statistiek in Nederland, *Staatkundig en staathuishoudkundig jaarboekje voor 1849*, (Amsterdam) 197-217.

*voor 1852*, (Amsterdam) 86-139,

*voor 1861*, (Amsterdam) 55-66, 93-99, 174-234.

voor 1866, (Amsterdam) 201-337.

Vries, J. de, *Amsterdam-Rotterdam. Rivaliteit in economisch-historisch perspectief*, (Bussum 1965) 119-122.

Zanden, J.L. van, Jan Luiten, A. van Riel, *The strictures of inheretence. The Dutch economy in the nineteenth century translated by Ian Cressie*, (Princeton and Woodstock 2004) 85-254.

## Bronnen

Gemeentearchief Rotterdam, Archief kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam, toegangsnummer 72.01, inventarisnummer 178, Stukken betreffende de regerling van de Rijnvaart 1815-1832.

Gemeentearchief Rotterdam, Archief kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam, toegangsnummer 72.01, inventarisnummer 179, Stukken betreffende het vrij entrepot 1828-1836.

Gemeentearchief Rotterdam, Archief kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam, toegangsnummer 72.01, inventarisnummer 181, Stukken betreffende de wetgeving op de heffing der in- uit- en doorvoer 1815-1843.

Nationaal archief, Den Haag, Archief Ministerie Verkeer en Waterstaat: Centrale Commissie voor de Rijnvaart, nummertoeegang 2.16.99, inventarisnummer 1-2, Inkomende en uitgaande stukken. Secretariaatstukken 1826-1852.

Nationaal archief, Den Haag, Rijnvaartcommissaris, nummertoeegang 2.16.99, inventarisnummer 315-345. Statistischer Jahres-bericht der Zentral Kommission fur die Rheinschiffahrt 1838-1872.

Handelingen der Staten Generaal 1844-1850:

1844-1845, *Staat van belaste goederen en hun waarde*, 136-145.

1844-1845, *Beraadslaging over het tarief van in-,uit-, en doorvoerregten*, (05-06-1845) 554.

1844-1845, *Tarief van in- uit- en doorvoer. Staat van belaste goederen en hun waarde, enz.* 147.

1844-1845, *Wijziging van de Regten op den Doorvoer, enz.*, 976. (20-02-1845)

1849-1850, *Bijlagen. Regeling der belangen van de Nederlandse scheepvaart. Ontwerp van wet a*, 101-104. (03-12-1849).

1849-1850, *Bijlagen. Memorie van toelichting. Regeling van de belangen der scheepvaart. Ontwerp van wet B en C*, 104.

1849-1850, *Verslag der commissie van rapporteurs voor de drie wets-ontwerpen strekkende tot regeling van de belangen der Nederlansche scheepvaart*, 206-208. (06-04-1850)

