

*De Academische Boekengids* 65, november 2007, pp. 13-15.

**Door de handel met Duitsland bloeide de Nederlandse economie tot ver in de Tweede Wereldoorlog. Vooral de Rotterdamse haven was van groot belang voor doorvoer naar het Duitse Ruhrgebied. Na de oorlog was het dan ook zaak de handelsrelaties zo snel mogelijk te herstellen, in weerwil van de publieke opinie. Gevoelens van vijandschap schoof de regering pragmatisch terzijde.**

In 1947 schreef Emile van Konijnenberg, ambtenaar bij het Commissariaat-Generaal voor de Nederlandsche Economische Belangen in Duitsland, in opdracht van het ministerie van Economische Zaken het proefschrift *Roof, restitutie, reparatie*. Daarin schetste hij het beeld van een sterk verpauperd en door de Duitse bezetter leeggeroofd Nederland. Hij stelde dat van het vóór de oorlog zo welvarende land weinig meer over was. De schade aan de infrastructuur en het vooroorlogse productieapparaat beliep naar contemporaine schattingen 7,7 miljard gulden, ongeveer één- à tweemaal het bruto binnenlands product. Het verlies aan arbeidsproductiviteit werd geraamd op 4,25 miljard gulden en de vermindering van de goudpositie en de buitenlandse beleggingen op 2,8 miljard gulden. Tellen we dit op bij wat was ontvreemd en bij het nadeel van geringere productie na de bevrijding, dan beliep de schade volgens deze schatting 26 miljard gulden, een immens bedrag vergeleken met een geschat nationaal vermogen van 28,7 miljard in 1938. De Duitsers hadden bovendien, zo was de indruk, Nederland grondig geplunderd.

Lange tijd gebruikten historici deze cijfers als leidraad. De laatste jaren zijn ze door vakgenoten echter scherp naar beneden bijgesteld. Zij wijzen er bijvoorbeeld op dat de Nederlandse economie het tijdens de Tweede Wereldoorlog goed heeft gedaan en dat het bruto binnenlands product in 1945 nog zo'n 86 procent van dat van 1938 bedroeg. De Nederlandse machine-industrie verloor inderdaad, zoals Konijnenberg aangaf, dertig complete fabrieksinstallaties, maar afgezet tegen een geschat aantal van 8500 machinefabrieken viel dat te verwaarlozen. Sterker nog: de industriële capaciteit was in 1945 groter dan vóór de oorlog.

De Duitsers hebben weliswaar veel weggevoerd, maar daarbij verloor men uit het oog dat het om (een beperkt aantal) machines en fabrieksinstallaties ging en om zaken als type- en naaimachines. Ook is het goed om te beseffen dat het voor het verkrijgen van internationale hulp en schadevergoeding niet opportuun was de schade te bagatelliseren. *The New York Times* haalde een Nederlandse ambtenaar aan die stelde: 'there is almost nothing left'. Toen in dezelfde krant beelden verschenen van met militairen feestende, kerngezonde meisjes, greep de Nederlandse gezant in Washington in. Dat beeld strookte niet met de voorstelling van een ernstig verarmd en verhongerd Nederland. Na de oorlog liet de regering een inventaris opstellen van vernielingen en inbeslagnames die de claims op Duitsland kracht moesten bijzetten. De schade werd dan ook bepaald niet onderschat. Erger is dat historici deze lijsten van de regering lange tijd kritiekloos hebben overgenomen.

'MET HET OOG OP HET VERKRIJGEN VAN INTERNATIONALE HULP EN  
SCHADEVERGOEDING WAS HET NIET OPPORTUUN DE OORLOGSSCHADE TE  
BAGATELLISEREN.'

Niettemin zijn bovengenoemde cijfers op een bepaalde manier wel bruikbaar: ze geven een indruk van de *stemming* in het naoorlogse Nederland. Het westen van het land was verpauperd en de economie lag grotendeels stil, vooral door de schade aan de infrastructuur. Er waren wel degelijk aanzienlijke problemen: het land kampte met een gebrek aan voedsel, grondstoffen en kolen. Daarnaast was er een enorm begrotingstekort. De staatsschuld rees de pan uit en er bestond een groot tekort aan vreemde valuta's, vooral dollars. Dat laatste was een van de urgentste problemen waarvoor de eerste naoorlogse regering zich gesteld zag. Velen hadden de indruk dat alles verloren was gegaan. Voor het op 24 juni 1945 aangetreden kabinet-Schermerhorn-Drees stond herstel van de economie en infrastructuur dan ook boven aan de lijst met prioriteiten. Duitsland, zo wist men in Den Haag, moest daarin een centrale rol spelen. Drees had daar vanaf zijn onderduikadres al op gewezen. Daarmee had hij een visie uitgesproken die in de verschillende Nederlandse kabinetten tussen 1945 en 1949 breed werd gedeeld, ondanks de negatieve gevoelens jegens Duitsland onder de bevolking.

Dat Den Haag zo'n belang hechtte aan het herstel van de economische relaties met de grote buur was begrijpelijk. Sinds de late negentiende eeuw was Duitsland Nederlands belangrijkste handelspartner. Omgekeerd gold deels hetzelfde: vóór de oorlog ging ruim dertig procent van de Nederlandse export naar Duitsland. Het grootste deel daarvan bestond uit agrarische producten. Bovenal leverde Nederland Duitsland diensten en speelde het via Rotterdam en de Rijn een vitale rol in de doorvoer naar het Duitse achterland. Dat achterland - vooral het Ruhrgebied - was essentieel voor Rotterdam. H.M. Hirschfeld, tijdens de oorlog secretaris-generaal van beide economische departementen en daarna

regeringscommissaris voor Duitse aangelegenheden, schatte dat Duitsland tussen 1930 en 1938 gemiddeld 25 procent van de Nederlandse import leverde; en dat was al laag vergeleken met de jaren twintig. Rotterdam speelde als transitohaven een cruciale rol in de handelsbetrekkingen tussen beide landen. Vóór de oorlog was tachtig procent van het vervoer over Rotterdam bestemd voor of afkomstig van de Duitse markt.

Het besef onder vele Nederlandse politici dat herstel van de economische betrekkingen met de grote buur van levensbelang was, kon niet hardop worden uitgesproken: de eerste naoorlogse kabinetten hadden te maken met een fel anti-Duitse publieke opinie. Het kaalscheren van moffenmeiden werd door *De Waarheid* van 8 mei 1945 toegejuicht als 'een waardig en vreugdevol besluit' van de eerste Bevrijdingsdag. *Vrij Nederland* bepleitte afschaffing van het leervak Duits als waardig protest tegen de gebeurtenissen tussen 1940-1945. Daarmee zou Nederland zich volgens het blad 'beschermen tegen een naburige haard van geestelijke besmetting'. Deze houding vond een uiting in de emotionele roep om annexatie, herstelbetalingen en schadevergoeding, niet alleen in de publieke opinie, maar ook bij een aantal politieke partijen. In de praktijk zou er van die eisen weinig terecht komen, maar in het heersende Duitsvijandige klimaat zou het voor de regering onverkooft zijn om zo snel na de oorlog weer betrekkingen aan te knopen met de voormalige bezetter, die meer dan honderdduizend joden de dood had ingejaagd en de bevolking, zo was het beeld, had uitgehongerd.

'DE BEELDEN VAN MET MILITAIREN FEESTENDE, KERNGEZONDE MEISJES STROOKTEN NIET MET DE VOORSTELLING VAN EEN ERNSTIG VERARMD EN VERHONGERD NEDERLAND.'

Een minstens zo groot probleem was dat Duitsland als onafhankelijke, soevereine staat niet meer bestond. Na de onvoorwaardelijke capitulatie van het Derde Rijk op 8 mei 1945 was het land opgedeeld in vier geallieerde bezettingszones, die werden geteisterd door armoede, honger, vluchtelingen en interne problemen. Na jaren van grootschalige bombardementen en de gevechten van het laatste oorlogsjaar deed Duitsland nog het meest denken aan een omvangrijk rampgebied. Volgens sommige historici was de situatie vergelijkbaar met die aan het einde van de Dertigjarige Oorlog in 1648.

In tegenstelling tot de situatie in Nederland werd die in Duitsland tijdens de eerste naoorlogse jaren nauwelijks beter. Hadden de Duitsers in 1940-1941 gemiddeld nog 2453 calorieën per dag tot hun beschikking gehad, in 1945 was dat gedaald tot 1412, en in het verwoeste Berlijn tot zo'n 800 (en daarmee ver beneden het noodzakelijke minimum van 2100 calorieën), zo noteerde de bevelhebber van de Amerikaanse bezettingszone Lucius Clay in zijn memoires (1950). Dit betekende dat de bevolking voortdurend bezig was met het bijeenscharen van voedsel.

Het economisch systeem van het Derde Rijk verbrokkelde in een zwarte markt die het leven in de bezettingszones bepaalde. Omdat geld en levensmiddelenkaarten weinig waard waren, was de gewone Duitser gedwongen zijn toevlucht te nemen tot zwarthandelaren en smokkelaars. Duitsland was teruggevallen tot de archaische toestand van ruilhandel, veelal met sigaretten als gangbare munteenheid. Arbeiders waren slechts drie dagen per week in de fabriek te vinden. De rest van de week ruilden ze hun loon tegen levensmiddelen en andere eerste levensbehoeften. In april 1947 kostte een pond boter in de Britse bezettingszone 230 mark, gelijk aan het maandloon van een arbeider; voor 300 gram brood moest 25 tot 100 mark worden neergelegd.

In de Duitse historiografie is de laatste jaren een kentering zichtbaar als het gaat om de in Duitsland aangebrachte schade. Analooq aan de situatie in historiografisch Nederland – zij het iets later – hebben diverse Duitse historici erop gewezen dat de schade aan de Duitse industrie, ondanks de zware geallieerde bombardementen, beperkt was. Tijdens de oorlog was de industrie grotendeels verplaatst naar buiten de steden, waardoor ze gevrijwaard bleef van volledige vernietiging. Bovendien was ze door de grootschalige investeringen uiterst modern en kon de productie relatief snel worden opgepakt. De historicus Werner Abelshauser noteert bijvoorbeeld in *Deutsche Wirtschaftsgeschichte seit 1945* dat de industrie niet beslissend was getroffen en dat de schade sterk werd overschat: 'die Wirtschaftsgeschichte der Bundesrepublik Deutschland verbietet es sie in einer Stunde Null beginnen zu lassen'.

Het is een betoog dat ook bij Michael von Prollius en Heinrich August Winkler te vinden is, in respectievelijk *Deutsche Wirtschaftsgeschichte nach 1945* en *Der Lange Weg nach Westen II. Deutsche Geschichte vom Dritten Reich bis zur Wiedervereinigung*. Waar bovengenoemde Duitse historici de nadruk op leggen, is de vernietiging van de infrastructuur. Die was door de geallieerde bombardementen en de strijd van het laatste oorlogsjaar grondig verwoest. Bruggen en wegen lagen in puin, rivieren waren onbevaarbaar. Dit zorgde voor grote problemen. Er was geen gebrek aan grondstoffen, maar door de kapot gebombardeerde wegen, treinrails en bruggen konden ze de fabrieken niet bereiken. De vernietiging van het transport- en verkeerssysteem was de grootste hindernis voor een snelle wederopbouw. De Duitse historicus C. Kleßmann (1991) wees daar begin jaren negentig al op. Ook volgens Von Prollius waren, naast de opdeling van de Duitse economie, het tekort aan transportcapaciteit en de schade aan de infrastructuur 'die stärkste Bremse des Wirtschaftsaufschwungs'.

Deze constatering past in een opvallende ontwikkeling die de laatste jaren zichtbaar is in de Duitse historiografie over de Tweede Wereldoorlog. Is in de nieuwste Nederlandse historiografie het accent op het slachtofferschap aan het verdwijnen, in Duitsland komt het juist sterk opzetten. Historici en auteurs

vragen aandacht voor het Duitse slachtofferschap, bijvoorbeeld als gevolg van de geallieerde bombardementen op Duitse steden. Zij wijzen erop dat de Duitsers niet alleen daders, maar ook slachtoffers waren, zowel van de nazi's als van de geallieerde strijd tegen de nazi's. Te denken valt aan Jörg Friedrichs *Der Brand. Deutschland im Bombenkrieg 1940-1945* (2002) en *Als Feuer vom Himmel fiel. Der Bombenkrieg in Deutschland* (2005) van Stephan Burgdorff en Christian Habbe. De reacties op deze publicaties zijn zonder uitzondering fel en emotioneel beladen: mag het Duitse lijden gelijk worden gesteld aan dat van de door Duitsland bezette landen? Ook in het anonieme dagboek *Eine Frau in Berlin* (2003), *Die Flucht* (2003) van Stefan Aust en Stephan Burgdorff - over de verdrijving van de Duitsers uit het Oosten, de zogenaamde *Heimatvertriebenen* - en in Günter Grass' *Im Krebsgang* (2002) wordt deze problematiek aangestipt.

De vernietiging van de infrastructuur en de opdeling van Duitsland in vier geïsoleerde zones zorgden ervoor dat het weinige dat de Duitse landbouw produceerde de bevolking uiterst moeizaam bereikte. De bezettingsautoriteiten voerden bovendien een vrijwel autarkisch beleid - deels uit financiële en monetaire overwegingen, deels omdat niet duidelijk was wat er in de toekomst met Duitsland moest gebeuren. Handel met en tussen de verschillende zones was zo goed als onmogelijk. De politiek van de bezettingmogendheden was erop gericht de import zo laag mogelijk te houden, omdat de bezetting anders te veel zou gaan kosten. Mede daarom verliepen internationale handelscontacten via deze autoriteiten.

'DUITSLAND MOEST IN HET HERSTEL VAN DE NEDERLANDSE ECONOMIE EN INFRASTRUCTUUR EEN CENTRALE ROL SPELEN, DAAR HAD DREES AL VANAF ZIJN ONDERDUIKADRES OP GEWEZEN.'

De economisch historicus J. Wemelsfelder (1954) uitte al in de jaren vijftig in zijn proefschrift over de Nederlands-Duitse relaties tijdens de eerste naoorlogse jaren stevige kritiek op het beleid van de geallieerden. Hij stelde dat de opdeling in zones een irrationeel besluit was - slechts ingegeven door de wens Duitsland klein te houden - dat het Duitse en daarmee het Nederlandse herstel ernstig heeft vertraagd. Een kleine veertig jaar later was Kleßmann dezelfde mening toegedaan: het had 'Wirtschaftlich fatale Folgen' gehad. Abelshauser constateert fijntjes dat tot 1948 niet van normale buitenlandse handel kon worden gesproken, tot grote ergernis van Den Haag.

Wie de archieven bestudeert, stuit geregeld op jammerklachten van Nederlandse diplomaten. Volgens sommigen leken de grenzen tussen de verschillende zones zelfs nog moeilijker te passeren dan de grens tussen Nederland en Duitsland. Veel effect hadden de Nederlandse klachten overigens niet; de Amerikanen en Britten lieten zich er weinig aan gelegen liggen. De Nederlandse positie werd in de praktijk niet in Den Haag of Bonn, maar grotendeels in Londen en Washington bepaald. Van Nederlands belangrijkste handelspartner was weinig meer over. Dat baarde Den Haag grote zorgen: zonder een Duits herstel was de eigen wederopbouw onmogelijk. Dat gold niet alleen voor Nederland, maar voor heel Europa. Het herstel kon alleen inzetten als de financiële en monetaire problemen waren opgelost en Duitsland zijn centrale positie herkreeg die het sinds het einde van de negentiende eeuw in de Europese economie had ingenomen. Het was niet zozeer de fysieke schade, als wel de politieke desoriëntatie en het onvermogen van de geallieerden om de problemen op te lossen, die het herstel aanvankelijk belemmerden.

'DE OPDELING IN VIER BEZETTINGSZONES WAS EEN IRRATIONEEL BESLUIT DAT OOK HET NEDERLANDSE HERSTEL ERNSTIG HEEFT VERTRAAGD.'

Misschien wel het grootste obstakel voor het economisch herstel van Nederland was het grotendeels stilliggen van het Ruhrgebied. Als gevolg daarvan was het zo belangrijke Duitse achterland weggevallen. Door grootschalige Duitse vernielingen lag de Rotterdamse haven zelf eveneens stil. In zijn rijk geïllustreerde *Havens, kranen, dokken en veren. De Gemeentelijke Handelsinrichtingen en het Havenbedrijf der gemeente Rotterdam, 1882-2006* becijfert de historicus J.U. Brolsma dat de Duitsers in totaal 7000 meter kade hadden verwoest, ruim een derde van het totaal. Van de laadbruggen was 77 procent vernield, van de tankparken voor de opslag van olie en olieproducten 90 procent. Erger dan deze schade zelf, was wellicht dat de waterwegen waren versperd door mijnen en wrakken, en bovenal dat 'het natuurlijke achterland van Rotterdam, Duitsland, er nog erger aan toe was'.

Het is jammer dat Brolsma met deze op zichzelf terechte constatering vervolgens niets doet. Hij gaat daarmee voorbij aan het immense belang van het Duitse achterland, niet alleen voor Rotterdam maar voor de Nederlandse economie als geheel. Sinds de late negentiende eeuw was Rotterdam de grootste 'Duitse' haven. Vóór de oorlog had meer dan de helft van het vervoer stroomopwaarts uit erts bestaan, terwijl steenkool het bulkvervoer stroomafwaarts goeddeels bepaalde. Maar nu lag de Duitse mijnbouw vrijwel geheel stil en had het Ruhrgebied voorlopig geen erts nodig. Net als in de bezettingsjaren was er nagenoeg geen activiteit in Rotterdam of de andere Nederlandse havens. Herstel als doorvoerhaven voor het Duitse achterland was voorlopig niet aan de orde.

Het belang van Rotterdam voor Duitsland blijkt wel uit het feit dat, zoals Brolsma schrijft, toen de verbinding met de Ruhr op 6 september 1945 was hersteld, 'nog dezelfde dag de eerste Rijnaken met kolen richting Rotterdam vertrokken'. Maar per saldo waren dat er maar zeer weinig, althans volstrekt onvoldoende om de haven er weer bovenop te helpen. Duitsland, of juister, de Britse en Amerikaanse

bezettingszones, beschikten over onvoldoende deviezen om Rotterdam bij het transport in te schakelen. Ze lieten daarom uit deviezenoverwegingen Rotterdam links liggen en leidden de door hen betaalde importen op kunstmatige wijze via de Duitse Noordzeehavens. Daartoe herstelden ze de zogenaamde *Seehafenausnahmetarife*, die zorgden voor goedkoop vervoer per trein van en naar de Duitse havens. Belangrijke producten uit het Ruhrgebied waren daardoor relatief goedkoop naar Hamburg en Bremen te vervoeren, terwijl voor vervoer over Rotterdam geen deviezen beschikbaar kwamen.

In het Duitse binnenlandse verkeer werden Nederlandse binnenvaartschepen eveneens achtergesteld. Het gevolg was dat van de voedselimporten die door de bezettingsautoriteiten werden betaald, slechts tien procent via de Beneluxhavens ging. Sommigen spraken dan ook van colbertisme, dat 'nooit eerder met zooveel consequentie en met zulke rampzalige gevolgen was toegepast'.

Terwijl de Noord-Duitse havens profiteerden van de 'staatssteun' door de geallieerde bezettingsmachten vreesde men in Rotterdam ook nog een snelle opkomst van Antwerpen. Die havenstad zou een beslissende voorsprong kunnen nemen, omdat ze - in de woorden van Brolsma, die weinig oog heeft voor het hierboven geschetste probleem - 'vrijwel ongeschonden uit de oorlog tevoorschijn was gekomen'. Helemaal onterecht was die vrees niet: Antwerpen deed het in de eerste naoorlogse jaren inderdaad beter dan Rotterdam. Daarvoor bestond echter een logische verklaring. Terwijl in Antwerpen het nationale goederenverkeer verreweg het grootste deel van het totaal uitmaakte, speelde in Rotterdam het transitoverkeer de hoofdrol. Toen het nationale verkeer zich in beide havens snel kon herstellen, had Antwerpen door de eerdere bevrijding op dit punt een grote voorsprong.

Vanaf 1949 ging het echter snel opwaarts met Rotterdam, dat in dat jaar Antwerpen inliep. Dat het 'goed ging met de overslag in de Rotterdamse haven' was volgens Brolsma niet in de laatste plaats te danken aan het herstel van het Duitse achterland. Dat ging nu opeens veel sneller dan velen na de oorlog voor mogelijk hadden gehouden. Simpel gezegd kon het Ruhrgebied vanaf die tijd voor zijn aan- en afvoer niet om de Nederlandse Rijnhavens en vooral niet om Rotterdam heen.

Net als velen schrijft Brolsma de snelle groei van de overslag toe aan de Marshallhulp: 'de in het kader van dit plan gekochte goederen bereikten Duitsland in belangrijke mate via Rotterdam'. Ongetwijfeld heeft Brolsma hier een punt. Maar hij behandelt dat oppervlakkig. De problemen met de aanvoer naar het Ruhrgebied bleven tijdens de Marshallplanleveringen bestaan omdat de geallieerden lang vasthielden aan hun voorkeur voor de Duitse havens. Daarom had de Marshallhulp in de westelijke bezettingszones op zich, zo schrijft Abelschauser, nauwelijks betekenis voor de opleving van de economie. Ze kwam te laat, het proces was al in gang gezet. En dat bereikte een echte doorbraak voor de Rotterdamse haven en de Nederlandse economie in september 1949, met de liberalisering van de Duitse import.

De Duits-Nederlandse betrekkingen mochten na de oorlog nog lange tijd emotioneel beladen blijven, met de liberalisering van de Duitse import in september 1949 werd in elk geval een begin gemaakt met een terugkeer naar normale handelsrelaties. Daarmee kon eindelijk ook het langverwachte herstel in Nederland volop op stoom komen.

**Martijn Lak** is als aio verbonden aan de Faculteit der Historische en Kunstwetenschappen van de Erasmus Universiteit Rotterdam. Hij doet onderzoek naar de Duits-Nederlandse economische en politieke betrekkingen van 1945-1957.

### **Besproken boeken:**

*Der lange Weg nach Westen II - Deutsche Geschichte vom Dritten Reich bis zur Wiedervereinigung*  
door **H.A. Winkler**  
C.H. Beck Verlag. München 2005.  
742 pag.  
(Incl. deel I), € 47,50

*Deutsche Wirtschaftsgeschichte nach 1945*  
door **M. von Prollius**  
Vandenhoeck & Ruprecht. Göttingen 2006.  
342 pag., € 21,50

*Deutsche Wirtschaftsgeschichte seit 1945*  
door **W. Abelschauser**  
C.H. Beck Verlag. München 2004.  
527 pag., € 24,30

*Havens, kranen, dokken en veren. - De Gemeentelijke Handelsinrichtingen en het Havenbedrijf der Gemeente Rotterdam, 1882-2006*  
door **J.U. Brolsma**  
Uitgeverij Matrijs. Utrecht 2007.  
400 pag., € 39,95

**Literatuur:**

-**L.D. Clay** (1950). *Decision in Germany*. Londen: Heinemann.

-**J. Wemelsfelder** (1954). *Het herstel van de Duits-Nederlandse economische betrekkingen na de Tweede Wereldoorlog*. Leiden: H.E. Stenfert Kroese.

-**Ch. Kleßmann** (1991). *Die doppelte Staatsgründung. Deutsche Geschichte 1945-1955*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht.