

‘WIE VAREN WIL, ZIJ ONVERVAARD, DOCH WAKE VOOR GEVAAR’

Het beleid van de Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’ en de Rotterdamsche Lloyd tijdens de Eerste Wereldoorlog (1914-1918)*

Abstract

The First World War destroyed any complimentary economic relationship between the Indies and the Netherlands that existed before 1914, as both parts of the Dutch Empire focussed on their own domestic markets and nearby hinterlands. In this article I aim to show that the companies responsible for maintaining the main seaborne transport link between the Netherlands and the Indies – the Rotterdam Lloyd and the Steamship Company ‘Nederland’ – had a part in effecting this rupture. Fearing a colossal conflict between Japanese, British and German steamship lines after the war, they embarked on a massive expansion programme, paid for by substantially increasing freight rates. Moreover, vessels were culled from Netherlands-Batavia service to be employed in others ‘stolen’ from their pre-war competitors now occupied elsewhere, causing mass resentment among the business community in the Indies. For them, the choice of focussing on markets outside the Netherlands was made much easier by the behaviour of the Rotterdam Lloyd and the ‘Nederland’.

Inleiding en vraagstelling

De Eerste Wereldoorlog was ‘an immensely successful period for the Dutch economy’, daarover zijn de meeste historici het inmiddels wel eens.¹ Een

* De auteur dankt Marjolein 't Hart, de redactie van TSEG en de anonieme meelezers voor hun commentaar op eerdere versies van dit artikel. Het archiefonderzoek dat aan dit artikel ten grondslag ligt werd uitgevoerd in het kader van een Prof. J.C.M. Warnsinck-fellowship aan Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam, dat mede financieel mogelijk gemaakt werd door de Stichting Kunstbezit Koninklijke Nedlloyd.

1. Michael Wintle, *An economic and social history of the Netherlands 1800-1920. Demographic, economic and social transition* (Cambridge 2000) 82. Direct na de Eerste Wereldoorlog werden de economische gevolgen ervan voor Nederland nog in de zwartst mogelijke termen gezien, waarbij voornamelijk werd gekeken naar de hoge inflatie en de dalende

belangrijke reden voor dit succes is, ironisch genoeg, gelegen in het feit dat neutraal Nederland door de economische oorlogvoering tussen de Geallieerden en de Centralen in een isolement terecht kwam. Met name de Britse blokkade van Duitsland en de Duitse duikbotenoorlog zorgden er voor dat Nederlandse handel voor een belangrijk deel stilviel. Belangrijke grondstoffen konden Nederland niet bereiken en veel buitenlandse bedrijven zagen zich gedwongen de Nederlandse markt te verlaten. Dit lijkt allemaal erg nadelig, maar had drie zeer gunstige neveneffecten, noteren economisch historici als Hein Klemann en Keetie Sluyterman. Allereerst creëerde de door de oorlogsomstandigheden veroorzaakte schaarste een gunstige voedingsbodem voor processen van horizontale en verticale integratie binnen het Nederlandse bedrijfsleven: zo kon men kosten besparen, efficiënter met schaarse middelen omgaan of gezamenlijk de klappen die de oorlogvoerenden uitdeelden opvangen. Ten tweede slaagde het Nederlandse bedrijfsleven er in grote delen van de ‘eigen’ markt te her- of veroveren, simpelweg doordat buitenlandse concurrentie, die Nederland niet meer kon bereiken, wegviel. En tenslotte werden basisindustrieën als de Hoogovens en de Limburgse staatsmijnen opgezet om buitenlandse aanvoer van strategische grondstoffen als staal en steenkolen – die de oorlogvoerende producenten maar mondjesmaat en tegen een hoge prijs aan Nederland wilden leveren – te vervangen.² Zodoende vormde de Eerste Wereldoorlog een overgangsfase, waarin de Nederlandse economie veranderde van een sterk internationaal georiënteerde naar één die zich meer richtte op de binnenlandse markt.³

De oorlog had ook grote gevolgen voor de economische band tussen Nederland en Indië. Voor de oorlog kende de handelsrelatie tussen moederland en kolonie, zoals Thomas Lindblad heeft laten zien, een zekere ‘harmonie en stabiliteit’. Er vond tussen beide rijkdelen een uitruil van goederen plaats, die de economische ontwikkeling van zowel Nederland als Indië ten goede kwam. De oorlogsomstandigheden zorgden er echter voor dat de

voedselhoeveelheden die ‘op de bor’ beschikbaar werden gesteld. Zie bijvoorbeeld E.C. van Dorp, ‘Handel en Nijverheid’, in: H. Brugmans (red.), *Nederland in den Oorlogstijd. De geschiedenis van Nederland en van Nederlandsch-Indië voor tijdens den oorlog van 1914 tot 1919, voor zoover zij met dien oorlog verband houdt* (Amsterdam 1920) 191-249. Dat beeld is sinds de jaren 1990 echter definitief bijgesteld.

2. Keetie E. Sluyterman, ‘Dutch business during the First World War and its aftermath’, in: Carl-Johan Gadd, Staffan Granér en Sverker Jonsson (red.), *Markets and Embeddedness. Essays in honour of Ulf Olsson* (Göteborg 2004) 241-263; Hein A.M. Klemann, ‘Ontwikkeling door isolement. De Nederlandse economie 1914-1918’, in: Martin Kraaijestein en Paul Schulten (red.), *Wankel evenwicht. Neutraal Nederland en de Eerste Wereldoorlog* (Soesterberg 2007) 271-309.

3. Hein Klemann, ‘Neutraliteit in de Eerste Wereldoorlog en de economische gevolgen in jaren 20 en 30’, in: J. Kok en Jan van Bavel (red.), *De levenskracht der bevolking. Sociale en demografische kwesties in de Lage Landen tijdens het interbellum* (Leuven 2010) 49-78, aldaar 73-74.

scheepvaartverbinding die deze uitruil mogelijk maakte eerst verslechterde en daarna zelfs vrijwel geheel werd verbroken. Deze tijdelijke onderbreking van het Nederlands-Indische handelsverkeer was, aldus Lindblad, ‘van meer dan evenementiële betekenis’. Want na 1918 zouden beide landsdelen op handelsgebied steeds meer hun eigen gang gaan en was er van complementariteit op dat gebied weinig meer over. Indië had namelijk andere markten, met name in Japan en de Verenigde Staten, gevonden, terwijl Nederland de eigen achtertuin had herontdekt. De landsdelen bleven met elkaar handelen, maar met name voor Indië nam het belang van de handelsrelatie met Nederland af. Bovendien laten handelsstatistieken voor het interbellum een veel grilliger patroon van hoge pieken en diepe dalen zien dan de stabiele groei van de decennia voor de Eerste Wereldoorlog.⁴

In deze analyses van de economische gevolgen van de Eerste Wereldoorlog voor zowel Nederland als Indië speelt de scheepvaart een opvallende rol. Nederlandse reders waren in 1914-1918 kennelijk niet in staat om de overzeese verbindingen te onderhouden. Dat lag echter niet aan henzelf, zo valt te lezen in de literatuur over Nederlandse scheepvaartmaatschappijen, die nog altijd voor een belangrijk deel uit gedenkboeken bestaat. Daarin ligt sterk de nadruk op hoe lastig de scheepvaartmaatschappijen het wel niet hadden tijdens de Eerste Wereldoorlog. De oorlogsvloten van de oorlogvoerenden belemmerden de vrije vaart en rederijen werden gedwongen scheepsruimte af te staan aan Frankrijk en Groot-Brittannië, later ook aan de Verenigde Staten. En zelfs al konden reders nog zelfstandig schepen uitrusten, dan liepen die groot risico: zeemijnen en torpedo's van Duitse U-boten raakten ook schepen die een neutrale vlag voeren, waardoor van 1914 tot en met 1920 124 Nederlandse schepen verloren gingen en 454 opvarenden het leven lieten.⁵ Ook de eigen regering in Den Haag deed een duit in het zakje: zij eiste scheepsruimte om de allernoodzakelijkste grondstoffen die Nederland van overzee (vooral uit de vs) nodig had ook in oorlogstijd tegen schappelijke prijzen te kunnen aanvoeren, maar hield daarbij geen rekening met eisen van andere lijnen, bijvoorbeeld die tussen Nederland en Indië. Oftewel: tijdens de Eerste Wereldoorlog stonden niet de reders niet zelf aan het roer, maar moesten zij lijdzaam toezien hoe de koers werd uitgezet door derde partijen.⁶

4. J.Th. Lindblad, ‘De handel tussen Nederland en Nederlands-Indië, 1874-1939’, in: *Economisch en sociaal-historisch jaarboek* vol. 51 (1988) 240-298, citaten op 275.

5. Zie L.L. von Münching, *De verliezen van de Nederlandse koopvaardij in de Eerste Wereldoorlog 1914-1918* (Haarlem 1981) 7. De schepen hadden een gezamenlijke inhoud van 314.605 bruto registerton (BRT).

6. Zie bijvoorbeeld G.J. de Boer, *The centenary of the Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’ 1870-1970* (Kendal: World Ship Society, 1970) 7-8; A.J.J. Mulder, H.J. Legemaate, J.G. Nierop en D. Pilkes, *De eeuw van de ‘Nederland: geschiedenis en vloot van de Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’ 1870-1970* (Zierikzee 2003) 18-19; Anthony Hoyne van Papendrecht,

Interessant genoeg schetst de meest recente literatuur over reders in landen als Japan, Noorwegen en Denemarken tijdens de Eerste Wereldoorlog een heel ander beeld van varen in oorlogstijd. Ook de reders in deze landen kregen te maken met dwingelandij van de eigen of van oorlogvoerende overheden en met name Noorwegen verloor, als gevolg van oorlogshandelingen ter zee, een fors deel van haar handelsvloot.⁷ Maar de keerzijde van de medaille was dat met name trampvaarders, maar ook lijnreders wier vaste vaargebied (voornamelijk) buiten Europa lag, hun activiteiten fors wisten uit te breiden en hoge winsten boekten.⁸

Vergelijkbare literatuur ontbreekt in Nederland grotendeels – en is voor de Eerste Wereldoorlogperiode zelfs helemaal afwezig. Joep à Campo's dissertatie over de Koninklijke Paketvaart Maatschappij in de periode 1888-1914 is één van de weinige recente voorbeelden waarin de handelingen van reders zélf centraal staan. Deze rederij ontwikkelde vanaf 1888 een uitgebreid lijnennet dat de belangrijkste havens in en rondom Indië met elkaar verbond. Winst maken was echter bepaald niet het belangrijkste doel van de Paketvaart. In nauwe harmonie met de Nederlandse overheid, die haar fors subsidieerde, en het Indische gouvernement speelde de Koninklijke Paketvaart Maatschappij een belangrijke rol in de op- en uitbouw van de laat-koloniale staat en het herstel van met name de Indische export naar Nederland in de late negentiende eeuw.⁹ Bijna dezelfde periode als à Campo behandelt de bundel *Vaart op Insulinde: uit de beginjaren der Rotterdamsche Lloyd nv, 1883-1914*, waarin een aantal interessante artikelen staan over de moeilijke eerste jaren van die maatschappij.¹⁰ En tenslotte hebben Ferry de Goey en Paul van de Laar onderzoek gedaan naar scheepsfinanciering, waarbij ze tot de conclusie kwamen dat Nederlandse reders in de periode 1870-1940 vooral voorzichtig opereerden: ze hanteerden namelijk de financiële politiek van de 'long

De zeilvloot van Willem Ruys Jan Danielszoon en de Rotterdamsche Lloyd: uitgegeven t.g.v. het vijftigjarige bestaan van de n.v. Rotterdamsche Lloyd (Rotterdam 1933) 94-106.

7. 829 schepen, 1.239.283 BRT.

8. Zie bijvoorbeeld Eivind Merok, 'After the boom: The political economy of shipping in Norway in the interwar period', in: Lewis R. Fischer en Even Lange (red.), *New directions in Norwegian maritime history* (St. Johns 2011) 125-150, aldaar 129-131; Ove Hornby, 'The Danish shipping industry, 1866-1939: Structure and strategy', in: Tsunehiko Yui en Keiichirō Nakagawa (red.), *Business history of shipping. Strategy and structure* (Tokyo 1985) 157-181, aldaar 159-167; Chih-Lung Lin, 'British aid to Japanese shipping? Japanese shipping expansion and the penetration into Liverpool during the First World War', *International Journal of Maritime History* 18:2 (2006) 237-244. De Noorweegse verliezen tijdens de Eerste Wereldoorlog worden genoemd in Kaare Petersen, *The saga of Norwegian shipping. An outline of the history, growth and development of a modern merchant marine* (Oslo 1955) 67-68.

9. J.N.F.M. à Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel 1888-1914* (Hilversum 1992).

10. F.M.M. de Goey (red.), *Vaart op Insulinde: uit de beginjaren der Rotterdamsche Lloyd nv, 1883-1914* (Hilversum 1991)

purse’. Dat betekende dat er zo min mogelijk leningen werden afgesloten en dat nieuwe schepen dus uit eigen zak moesten worden bekostigd.¹¹

In dit artikel wil ik de vraag beantwoorden welke bedrijfspolitiek de directies van twee Nederlandse rederijen die een vaste lijndienst op Indië onderhielden, de Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’ (SMN) en de Rotterdamsche Lloyd (RL), voerden tijdens de Eerste Wereldoorlog. Hadden (of kregen) zij überhaupt de ruimte om hun eigen beleid vorm te geven? Of waren zij, zoals de gedenkboeken suggereren, voor een groot deel afhankelijk van de oorlogvoerende en de Nederlandse regering? Welke rol speelden zij, of *probeerden* zij te spelen, in pogingen om de verbinding tussen moederland en kolonie ook in oorlogstijd open te houden? En welke resultaten behaalden de beide bedrijven tijdens de oorlog? Waren deze net zo gunstig als Japanse, Noorse en Deense collegae-reders die ook (grotendeels) buiten Europese wateren voeren? Zo ja, hoe werd al dat geld besteed? Gold ook in oorlogstijd het voorzichtige financiële beleid van de ‘long purse’?

Om deze vragen te beantwoorden richt mijn onderzoek zich op de totstandkoming van het beleid binnen de SMN en de RL. De hoogste bestuursmacht bevond zich bij de directies van beide bedrijven. In principe konden de aandeelhouders hen terugfluiten, maar zij hielden zich gedurende de hele Eerste Wereldoorlog stil. Helaas bevatten de archieven van beide maatschappijen geen notulen van directievergaderingen. Die zijn er wel van de vergaderingen van de Raad van Commissarissen (RvC) van de Rotterdamsche Lloyd. Dit lichaam, dat formeel de belangen van de aandeelhouders bewaakte en namens hen de directie controleerde, was het in de praktijk vrijwel altijd eens met de door het bestuur aan hen gecommuniceerde beslissingen.¹² Dankzij de notulen van deze RvC – en de aangehechte brieven en rapporten – is het echter wel mogelijk om zicht te krijgen op het besluitvormingsproces, omdat alle belangrijke beslissingen (en vaak ook de redenatie daarachter) aan haar werden gecommuniceerd. Bij de SMN hebben noch de notulen van de directie noch die van de RvC de tand des tijds doorstaan. Wat wel is overgeleverd, is een lijvig dossier over de oorlogsjaren dat in het interbellum is opgesteld. Deze ‘Geschiedenis betreffende de s.m.n. gedurende de Oorlogsjaren 1914-1918’ bevat verschillende proeven voor een zeer uitgebreid rapport, wellicht zelfs voor een boek, dat echter om mij onbekende redenen nooit is gepubliceerd. Het dossier bevat echter een schat aan details over de bedrijfsvoering

11. Ferry de Goey en Paul van de Laar, ‘Scheepsfinanciering: een comparatief perspectief (1870-1970)’, in: Karel Davids, Ton de Graaf en Yvonne van Meer (red.), *Tijdschrift voor zeeschiedenis* 14 (1995) 23-61, citaat op 28.

12. Bert de Boer en Esther Zijlstra, ‘Aandeelhouders, commissarissen en directie’, in: De Goey, *Vaart op Insulinde*, 29-42, aldaar 29-30, 41; Cf. Joost Jonker, ‘Waterdragers van het kapitalisme; nevenfuncties van Nederlandse bankiers en de verhouding tussen bankwezen en bedrijfsleven, 1910-1940’, in: *Jaarboek voor de Geschiedenis van Bedrijf en Techniek* vol. 6 (1989), 158-190, aldaar 160-162.

tijdens de jaren 1914-1916, en daarnaast kopieën van enkele brieven van of bedoeld voor de directie. De jaarverslagen van beide bedrijven vormen de derde belangrijke archiefbron voor dit artikel. Daarin staan uitgebreide gegevens over de samenstelling van de vloot, de exploitatieresultaten, bedrijfskosten, het aandelenkapitaal en uitgekeerde dividenden. Hoewel er enkele haken en ogen zitten aan de cijfers die in de jaarverslagen worden gepresenteerd – waarover later meer – vormen zij een onmisbare bron voor bedrijfseconomische informatie over de SMN en de RL.¹³

Dit artikel is als volgt ingedeeld. In de volgende paragraaf zal ik kort de geschiedenis van beide rederijen tot aan de Eerste Wereldoorlog behandelen, om zo beter te kunnen bepalen of, en zo ja op welke manier, de oorlog een breuk in hun ontwikkeling betekende. De derde paragraaf gaat over pogingen van de rederijen om in de eerste twee-en-een-half jaar oorlog (1914-1916) de vaart op Indië gaande te houden. De vierde paragraaf gaat over het geld dat zij met die en andere vaarten verdienden en hoe dat geld besteed werd. Deze kwestie zorgde voor een verwijdering tussen de Nederlandse directies van de rederijen en hun Indische clientèle, die het onderwerp vormt van paragraaf vijf. De zesde paragraaf gaat over de laatste twee oorlogsjaren, waarin de Geallieerden een einde maken aan de vrije vaart op Indië. De laatste paragraaf behandelt de eerste naoorlogse jaren om te zien welke directe resultaten het handelen van de reders van de SMN en RL op hun bedrijfsvoering hadden. In de conclusie zal ik mijn belangrijkste bevindingen samenvatten.

De Batavia Vrachten Conference

De oprichting van zowel de Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’ als de Rotterdamsche Lloyd is niet los te zien van drie aan elkaar gerelateerde ontwikkelingen. Allereerst bereikte rond de jaren 1860 de liberale economische wind, die in het moederland was opgestoken, met enige vertraging ook de Nederlandse koloniën. De overheidsfinanciën waren bovendien dermate gezond geworden dat Indië niet langer meer de kurk hoefde te zijn waarop het budget van de Nederlandse regering dreef. In 1870 werd met de Suikerwet daarom het doodvonnis uitgesproken over het Cultuurstelsel van (inefficiënte) gedwongen productie ten bate van de staat en in datzelfde jaar werd met het afkondigen van de Landbouwwet de hele archipel opengesteld voor

13. De jaarverslagen van de Rotterdamsche Lloyd zijn te vinden in het Gemeentearchief Rotterdam [GAR], toegangsnummer 454.01, inventarisnummer 19; de jaarverslagen van de Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’ in het Nationaal Archief [NA], toegangsnummer 2.20.23, inventarisnummer 390.

particuliere investeringen.¹⁴ De gestegen welvaart en de industrialisatie in Europa (maar ook in de vs en Japan) betekende dat de vraag naar Indische producten – niet alleen traditionele koloniale waren als thee en koffie, maar ook naar industriële grondstoffen als rubber en petroleum – sterk toenam. Tenslotte verkortte de overgang van zeil- naar stoomvaart en de opening van het Suezkanaal (1869) de afstand van Europa tot Indië: een reis die eind achtentiende eeuw nog vier en een halve maand kostte, kon nu in vier weken worden afgelegd.¹⁵

Om er voor te zorgen dat de koloniale rijkdommen – die in alle opzichten van het woord steeds meer binnen handbereik kwamen – niet aan bedrijven in het moederland voorbij zouden gaan, werd in 1870 in Amsterdam de Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’ opgericht. Zij zou als eerste een regelmatige vracht- en passagiersverbinding per stoomschip openen tussen de hoofdstad en de archipel. De overheid ondersteunde de nieuwe maatschappij aanvankelijk met forse subsidies, maar moest deze in 1874 weer beëindigen na zware kritiek uit de Kamer.¹⁶ Tegelijkertijd nam de buitenlandse concurrentie op de vaart tussen Europa en Indië fors toe. En tot overmaat van ramp werd in 1875 ook in Rotterdam een stoomvaartdienst voor de vaart op Indië opgericht: de Rotterdamsche Lloyd.¹⁷

Na elkaar aanvankelijk te hebben beconcurrereerd, besloten beide Nederlandse maatschappijen in 1887 intensief samen te werken, door een gezamenlijke dienstregeling op Indië af te spreken. Voortaan zou de ene week de smn, de andere week de rl een schip uit Amsterdam respectievelijk Rotterdam richting Indië laten vertrekken. Daarnaast spraken de beide Nederlandse maatschappijen af gezamenlijk de buitenlandse concurrentie te lijf te gaan en, zodra dat gelukt was, gezamenlijk de vrachten op de Indische vaart te dicteren. De samenwerking bood daarnaast nóg een voordeel. De Nederlandse regering aasde op een mogelijkheid om een regelmatige postverbinding met Indië te openen. De voorkeur ging daarbij uit naar een *Nederlands*

14. C. Fasseur, ‘De koloniale paradox. De Nederlandse expansie in de Indonesische archipel in het midden van de negentiende eeuw (1830-1870)’, *Tijdschrift voor Geschiedenis* 93 (1979) 162-186, aldaar 162.

15. Zie S. Kruizinga, *Economische Politiek. De Nederlandsche Overzee Trustmaatschappij (1914-1919) en de Eerste Wereldoorlog* (Proefschrift Universiteit van Amsterdam 2011), 33-34.

16. Femme Gastra, *Vragen over de koopvaardij. De ‘Enquête omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot’ uit 1874 en de achteruitgang van de handelsvloot* (Leiden 2004), 13.

17. Zie voor een meer gedetailleerde ontstaansgeschiedenis van beide bedrijven o.a. M.G. de Boer, *100 jaar Nederlandsche Scheepvaart* (Den Helder/Amsterdam 1939) 111-122; I.J. Brugmans, *Tachtig jaar varen met de Nederland. Uitgegeven bij het 80-jarig bestaan van de n.v. Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’* (Den Helder 1950) 1-10; Nico Guns, *Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. Beknopte geschiedenis van een rederij* (Zutphen 2004) 37-38, 52-54, 74; B.W. Scholten en F.M.E.W. Haalmeijer, *Rotterdamsche Lloyd* (Houten 1988), 7-8.

bedrijf dat regelmatige diensten met de kolonie onderhield. Maar om voor het overheidscontract in aanmerking te komen, waren forse investeringen nodig – er moesten snelle schepen worden aangeschaft om de post op tijd te bezorgen – waardoor het extra gunstig was dat SMN en RL de kosten konden delen. Het overheidscontract, afgesloten in 1893, bood beide bedrijven officiële erkenning van regeringswege en vormde aanleiding om de vloot uit te breiden met enkele snelle, nieuwe schepen om te voldoen aan de hoge eisen die de regering stelde.¹⁸ Tot een fusie tussen beide bedrijven kwam het overigens niet: de samenwerking was en bleef een verstandshuwelijk waarin voor echte liefde geen plaats was. Bovendien vreesde de kleinere RL in een fusieconstructie geheel door de Amsterdammers te worden overvleugeld.¹⁹

Dit wantrouwen stond in de laatste jaren van de negentiende en de eerste van de twintigste eeuw verdere samenwerking overigens totaal niet in de weg. De twee rederijen richtten bijvoorbeeld in 1888 de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) op. Deze *joint venture* had tot doel om goederen vanuit de productiecentra overal binnen de uitgestrekte archipel per schip naar grote aanlegplaatsen, met name de haven van Batavia (Tandjong Priok), te vervoeren, vanwaar ze met SMN- en RL-stoomschepen verder naar Nederland werden vervoerd: zo kon de Indische export naar het moederland worden gestimuleerd. Ook bij dit streven kregen de maatschappijen steun van de Nederlandse overheid, in casu het Indische gouvernement: de KPM kreeg van haar het monopolie op het vervoer van regerings-goederen en personeel, waaronder ook soldaten. Dat laatste was van groot belang want, aangejaagd door de aantrekkelijke prijzen van Indische goederen op de wereldmarkt en angst voor kapers op de koloniale kust, werd eind negentiende en begin twintigste eeuw het Nederlandse gezag over de hele archipel effectief gemaakt.²⁰

Om het afzetgebied van zowel de oude én de nieuw ‘gepacificeerde’ Indische productiegebieden te vergroten, openden de samenwerkende ‘Indische lijnen’ en hun *joint venture* KPM bovendien gezamenlijk rechtstreekse verbindingen vanuit Indië naar omliggende landen. Zo werd in 1902 de Java-China-Japan Lijn geopend, in 1906 gevolgd door de Java-Bengalen Lijn, de Java-Australië Lijn in 1908 en de Java-Siam Lijn in 1910. De retourvracht werd gevormd door industriegoederen of levensmiddelen: doordat er in Indië

18. Martina van Rijn en Marije Vlaskamp, ‘Het Postcontract’, in: De Goey, *Vaart op Insulinde*, 77-101, aldaar 86.

19. à Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij*, 97-99, 272-273; R.J.W. Arnoldus, J.C. Bakker en G.E. van Hoorn, ‘Drijfveren tot samenwerking’, in: De Goey, *Vaart op Insulinde*, 103-114, aldaar 108-113.

20. Maarten Kuitenbrouwer, *Nederland en de opkomst van het moderne imperialisme. Koloniën en buitenlandse politiek 1870-1902* (Amsterdam 1985) 7-24.

steeds meer exportgewassen werden verbouwd, stond met name op Java de inheemse rijstteelt steeds verder onder druk.²¹

Maar ook de vraag naar Indische goederen in Europa bleef groeien en daardoor concurrentie aantrekken. De Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij ‘Oceaan’, gefinancierd door de schatrijke Britse reder Alfred Holt, werd bijvoorbeeld in 1891 opgericht om de SMN en de RI uit de Indische vaart te stoten. Er ontstond een felle concurrentiestrijd waarbij alle partijen de vrachtprijzen sterk verlaagden om zo te proberen zoveel mogelijk verkeer aan te trekken. Dit zorgde voor snel dalende winstmarges, waardoor alle partijen in 1895 besloten de strijd maar te staken. De ‘Oceaan’ zou voortaan door SMN en RI getolereerd worden en mocht een, in gezamenlijk overleg bepaald, deel van de Indische goederen vervoeren. Rond 1900 kwam echter weer nieuwe concurrentie op in de vorm van twee Duitse maatschappijen, de *Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft AG* (DADG) en de *Norddeutscher Lloyd* (NDL).²² Om zich deze Duitse indringers van het lijf te houden verdiepten de ‘Indische Lijnen’ en de ‘Oceaan’ hun samenwerking tot een in de scheepvaartwereld gebruikelijke – en legale! – kartelvorm, een *conference*. De partners in de *Batavia Vrachten Conference* (BVC) maakten afspraken over vrachttarieven en afvaarten om de concurrentie zoveel mogelijk buiten spel te houden, de lading zo rationeel mogelijk te verdelen, en mogelijke investeerders meer zekerheid te bieden. Bovendien werd besloten om een systeem van *rabatten* te introduceren, waarbij afschepers korting kregen op de vrachttarieven die echter pas werd uitgekeerd als ook de volgende lading met een bij de conference aangesloten scheepvaartmaatschappij werd vervoerd.²³

De DADG had echter dermate diepe zakken dat zij de concurrentie enige tijd kon volhouden, hetgeen opnieuw een Indische tarievenstrijd veroorzaakte. Opnieuw kozen de ruziënde reders eieren voor hun geld en werd de DADG officieel opgenomen in de BVC. Voortaan, zo werd afgesproken, zouden de Nederlandse lijnen (SMN, RI en Oceaan) gezamenlijk 75 procent van het vervoer vanuit Java richting Europa voor hun rekening nemen en de DADG 25 procent. Ook voor het verkeer vanuit Europa werden in conferenceverband afspraken gemaakt. Slechts een aantal Indische goederen bleven buiten de overeenkomst. De belangrijkste uitzonderingen werden gevormd

21. à Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij*, 57-70, 245, 301-304, 311-315; De Boer, *Scheepvaart*, 127-136.

22. G.J. de Boer, *De Nederlandse Blauwpijpers* (Alkmaar 1997) 4, 25-34; Peter Hoefnagels en Frank Kriesels, ‘Over het vaarwater van de Rotterdamsche Lloyd’, in: De Goey, *Vaart op Insulinde*, 115-135, aldaar 125.

23. F.J.A. Broeze, ‘Rederij’, in R. Baetens, Ph.M. Bosscher en H. Reuchlin (red.), *Maritieme geschiedenis van Nederland deel 4: Tweede helft negentiende eeuw en twintigste eeuw, van 1850-1870 tot ca 1970* (Bussum 1978) 158-223, aldaar 185-190. Voor meer informatie over conferences, zie A.H. Flierman, ‘Het centrale punt in de reederswereld.’ *De Koninklijke Nederlandse Redersvereniging 1905-1980* (Weesp 1984), 14-18.

door ladingen bestemd voor of afkomstig van de Nederlandse regering of het Indische gouvernement (die exclusief door de RL en de SMN werden vervoerd) en het vervoer van tabak uit het Deli-sultanaat op Sumatra (dat werd verdeeld tussen NDL en de 'Oceaan').²⁴

Hoewel het lucratieve tabakscontract aan hun neus voorbij was gegaan, zorgden de Batavia Vrachten Conference, de stijgende prijzen van Indische cultuurgoederen op de wereldmarkt, de toenemende vraag naar Europese import in Nederland, de steun van de Nederlandse en Indische regeringen en de centrale rol van Nederland in het Noord-Europese transportnetwerk ervoor dat gedurende de eerste jaren van de twintigste eeuw de bedrijfsresultaten van SMN en de RL veel gunstiger waren dan in de moeilijke beginperiode. Na 1910 begonnen beide bedrijven zelfs aan een heuse groeispurt, veroorzaakt door de aanhoudende economische groei in zowel Europa en Indië en verder aangewakkerd door een wereldwijde stijging van de vrachtprijzen.²⁵ Er werden in hoog tempo nieuwe vracht- en passagiersschepen gebouwd en havenfaciliteiten gebouwd of verbeterd. Deze werden deels betaald uit de bedrijfswinst en deels door obligatieleningen uit te schrijven en het aandelenkapitaal te vergroten: omdat het zo goed ging met beide bedrijven, konden investeerders gemakkelijk gevonden worden.²⁶

Oorlogsgevaar en contrabande

Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in juli 1914 leek echter snel een einde te maken aan de optimistische toekomstverwachtingen die de directies van beide maatschappijen tot dan toe mochten koesteren. Allereerst werden van de ene op de andere dag de verbindingen tussen Nederland en Indië vrijwel verbroken. De Duitse telegraafkabels werden door hun vijanden doorsneden en van de Franse en Britse kabels mochten de SMN- en RL-agenten in Indië maar zéér mondjesmaat gebruik maken. Bovendien stelden zowel de Nederlandse als de Indische regeringen bij het uitbreken van de oorlog een groot aantal uitvoerverboden in, waardoor veel lading niet kon worden verscheept. Daarbij werd zowel in Nederland als in Indië gevreesd voor een schending van de neutraliteit en werd algemeen een grote zeeslag tussen de Britse en de Duitse oorlogsvloten ergens in de Noord- of Middellandse Zee verwacht. Onder deze onzekere omstandigheden was het bovendien vrijwel

24. NA 2.20.23/514: 'Verhouding tot andere Maatschappijen in het thuishkomend goederenverkeer', 1-5.

25. Na 1912 stegen overall ter wereld de vrachtprijzen. Zie Petersen, *The saga of Norwegian shipping*, 49.

26. GAR 451.01/6: Directie RL aan Raad van Commissarissen [RvC] RL, 4 juli 1912, 22 oktober 1912 en n.d. [juli 1913].

onmogelijk geworden om schepen en lading te verzekeren tegen oorlogsmolest. Daarom besloten de directies van beide maatschappijen voorlopig geen nieuwe schepen uit te laten varen en de voor het uitbreken van de oorlog vertrokken schepen onmiddellijk een veilig heenkomen in een neutrale haven te laten zoeken. In de tweede helft van augustus werd echter duidelijk dat er voorlopig geen grote zeeslag zou plaatsvinden (de kleinere Duitse opperlaktevloot bleef uit angst voor een directe confrontatie met de *Royal Navy* in haar thuisbases) en dat, in ieder geval voorlopig, de strijdende partijen de Nederlandse neutraliteit zouden respecteren. Bovendien werden veel van de uitgevaardigde uitvoerverboden weer opgeheven.²⁷ De inderhaast weer uitgevaren schepen van RL en SMN werden echter al snel geconfronteerd met een nieuw, en potentieel nóg ernstiger, gevolg van de uitgebroken wereldoorlog.

De Britse en Franse regeringen wilden het Duitsland onmogelijk maken om belangrijke, voor oorlogvoering bruikbare, goederen te importeren, en vreesden dat het neutrale Nederland een gat in hun, dankzij hun oppermachtige vloot verder waterdichte, blokkade zou kunnen vormen. Op 20 augustus lieten zij daarom weten dat voortaan elk handelsschip richting Europa gecontroleerd zou worden en, indien er goederen op een (uiteraard door de Britten en de Fransen samengestelde) *contrabandelijst* voorkwamen die mogelijkerwijs in Duitsland zouden kunnen belanden, werden deze van boord gehaald. Op deze lijst prijkte naast wapens, munitie en brandstof ook het nogal vage containerbegrip ‘foodstuffs’ waaronder alles leek te vallen dat ook maar enigszins eetbaar was.²⁸ De directies van RL en SMN besloten daarop, uit angst dat schepen en/of ladingen door de Geallieerden in beslag zouden worden genomen, voorlopig helemaal geen goederen meer aan te nemen met bestemming Duitsland. Daarnaast decreteerden zij dat goederen die op de door Londen opgestelde *contrabandelijst* voorkwamen alleen aan boord van hun schepen mochten worden geladen met bestemming Nederland als importeur een getekend attest kon tonen dat de goederen in kwestie alleen voor gebruik in Nederland, en dus niet voor doorvoer naar Duitsland, bestemd waren. Maar omdat de *contrabandelijst* regelmatig door de Geallieerden werd aangevuld, het attest van Nederlandse importeurs bepaald geen waterdichte garantie vormde en daarom lang niet altijd door de Britten vertrouwd werd en de Brits-Franse controles ter zee veel vertraging en dus extra kosten met zich meebrachten, waren ladingaanbieders zeer huiverig geworden en zakte de vraag in. Om te voorkomen dat schepen in Indische havens ellenlang op

27. NA 2.20.23/514: ‘De algemeene toestand bij het uitbreken van den oorlog’, 1-5; idem: ‘Nota over 1914’, 1-5; GAR 451.01/7: Directie RL aan RvC RL, 25 augustus 1914; Jaarverslag SMN 1914, 5-6; *Verslag omtrent handel, nijverheid en landbouw van Nederlandsch-Indië gedurende 1914* (Batavia 1915) 264-270.

28. Samuël Kruizinga, *Overleconomie in oorlogstijd. De Nederlandsche Overzee Trustmaatschappij en de Eerste Wereldoorlog* (Zutphen 2012) 26-39.

voldoende lading moesten wachten, gingen de RL- en SMN-directies er zelfs toe over enkele schepen in *time charter* in de wilde vaart in te zetten en werden andere verhuurd aan de Britse en de Indische regeringen.²⁹

Het contrabandeprobleem kon echter in het derde kwartaal van 1914 worden opgelost. Dat was mede te danken aan de directieleden van de SMN en de RL, die op 29 november 1914 samen met andere grote scheepvaartmaatschappijen en de belangrijkste Nederlandse banken de Nederlandsche Overzee Trustmaatschappij (NOT) oprichtten. Deze organisatie zou voortaan dienst doen als afleveradres voor alle contrabandegoederen die via de – door de Brits-Franse oorlogsvloot afgegrendelde – Noordzee Nederland bereikten. Afnemers mochten deze goederen vervolgens distribueren, maar – op straffe van een flinke boete – niet aan Duitsland of haar bondgenoten doorverkopen. In ruil voor deze door de Britten zeer gewenste garantie – die de Nederlandse regering haar uit neutraliteitsoverwegingen niet had kunnen en willen geven – beloofde Londen luxe levensmiddelen uit Indië niet tot contrabande te verklaren: deze konden dus gewoon aan Duitsland worden verkocht.³⁰

De vaart op Indië

De oprichting van de NOT maakte het RL en SMN mogelijk de scheepvaart op Indië weer op oude voet te hervatten. Hoewel de doorvoer van veel Indische goederen naar Duitsland onmogelijk was gemaakt, bood de NOT reders, afschepers, im-, exporteurs en handelaars zekerheid dat goederen die naar Nederland verscheept werden, ook daadwerkelijk zouden aankomen. Dat kwam de SMN en RL zeer ten goede, zeker omdat zij de enigen in de Indische vaart waren die er van ten volle konden profiteren. Schepen van de Duitse maatschappijen DADG en NDL konden zich niet meer op open zee vertonen zonder door de Geallieerden te worden aangehouden en opgebracht, terwijl Britse schepen van Holt door de Britse regering waren gevorderd om goederen voor de Geallieerde legers te vervoeren.³¹ Het totale volume aan scheepsruimte dat tussen Indië en Europa – ook naar Nederland – voer was daardoor fors afgenomen. Maar de vraag naar Indische goederen bleef, ondanks het wegvallen van een fors deel van de Duitse markt, erg groot. Zo bestelden de Britten grote hoeveelheden Javaanse rietsuiker omdat Europese bietsuiker niet meer leverbaar was, werden er vanuit Nederland grote orders kopra geplaatst voor de (vooral voor Groot-Brittannië producerende) margarinefabrieken en werden via Amsterdamse en Rotterdamse veilingen grote hoe-

29. NA 2.20.23/514: 'De Vaart van Java naar Europa in de eerste oorlogsmaanden', 5-21; GAR 451.01/7: RvC 30 oktober 1914.

30. Kruizinga, *Overlegeconomie in oorlogstijd*, 39-57.

31. NA 2.20.23/514: 'Het Goederenvervoer van Ned.-Indië herwaarts', 50-52.

veelheden koffie, thee en tabak naar Duitse opkopers verkocht. De SMN en de RL deden er alles aan om aan de vraag naar scheepsruimte te voldoen. In 1915 slaagden zij er in, o.a. door enkele maanden tegen zeer hoge kosten een extra vrachtschip te charteren, om significant meer scheepsruimte op de vaart naar Indië aan te bieden dan in 1913. Zo konden er zowel in 1915 als in 1916 meer goederen vanuit Indië naar Nederland vervoerd dan in het vooroorlogse ‘recordjaar’ 1913. Ook de uitvoer van Nederland naar Indië was in 1915 nog hoger dan in 1913, hoewel in 1916 een forse daling werd ingezet.³²

TABEL 1 *Vervoer van goederen uit Indië met schepen van de Batavia Vrachten Conference (excl. suiker), in metrische tonnen*

Bestemming	1913	1914	1915	1916
Europa	1.077.800	951.000	1.032.600	1.902.000
Nederland	411.200	477.500	777.800	955.000
Verenigd Koninkrijk	123.200	119.800	123.500	239.600
Oostkust vs	52.400	53.400	64.600	106.800

Bron: *Verslag omtrent handel, nijverheid en landbouw van Nederlandsch-Indië*, edities 1913-1916 (Batavia 1914-1917), eigen berekeningen

Maar de vraag naar Indische goederen was zo groot, dat de ‘Indische Lijnen’ er bij lange na niet in slaagden al het aangeboden te vervoeren.³³ Bovendien werd het varen de ‘Indische lijnen’ gedurende de eerste oorlogsjaren langzamerhand steeds moeilijker gemaakt door zowel de Britse als ook de eigen Nederlandse regering.

De invloed van de eerste was vooral merkbaar via de NOT. Al in maart 1915 besloten de Britten om, in strijd met de afspraak die ze met de NOT hadden gemaakt, alle Duitse im- en export tot contrabande te verklaren. Het NOT-bestuur ging hiermee akkoord, maar wist wel enkele uitzonderingen en overgangsregelingen te bewerkstelligen: zo kon de kopra-oogst van 1915 vrijwel geheel worden binnengehaald en bleef voor drie belangrijke Indische producten doorvoer via Nederland naar Duitsland mogelijk: koffie, tabak en kina (de gedroogde stam-, tak- en wortelbast van de Cinchona-boom die bijna alleen in Indië voorkomt en de grondstof vormt voor kinine, een krachtig koortswerend middel).³⁴ Wel werd de Duitse export naar Indië beperkt tot hetgeen nergens anders te krijgen was, wat in de praktijk inhield dat alleen Duits mineraalwater, farmaceutische preparaten en geneesmiddelen nog de kolonie konden bereiken. Mede daardoor zakte de invoer van Europa naar

32. Lindblad, ‘De handel tussen Nederland en Nederlands-Indië’, 250-252, 255.

33. NA 2.20.23/514: ‘Het Goederenvervoer van Ned.-Indië herwaarts’, 50.

34. Kruizinga, *Overlegeconomie in oorlogstijd*, 84-100.

Indië verder in.³⁵ In 1916 werd bovendien de export van koffie en tabak aan bepaalde maxima onderworpen, en werd er – om te voorkomen dat Duitse financiers in Indië voordeel konden behalen aan de verkoop – de eis gesteld dat alleen Nederlandse bedrijven aan Europa mochten verkopen.³⁶

De Britse regering beperkte vanaf 1916 bovendien de verstrekking van bunkercolen in havens binnen haar *Empire* aan neutrale schepen. In januari van dat jaar verbood zij Nederlandse schepen in Port Said, de toegangspoort tot het Suezkanaal, te bunkeren: de schaarse steenkolen werden gereserveerd voor de Britse marine. Nu het Suezkanaal de facto voor RL en SMN-schepen was gesloten werd de vaarweg naar Indië verlegd via Kaap de Goede Hoop en verlengd van 9.450 tot 13.650 zeemijl. Doordat de reis nu veel langer duurde was er op jaarbasis significant minder vrachtruimte beschikbaar op de Indische vaart en werden de afvaarten van de maildienst (voor post en passagiers) van ééns in de twee naar ééns in de drie weken teruggebracht.³⁷

Naast de Britse eiste ook de Nederlandse regering dat de scheepvaartmaatschappijen zich naar haar wensen schikten. Nederland was in de decennia voor 1914 steeds afhankelijker geworden van de import van basisvoedsel en grondstoffen van overzee, die voor een belangrijk deel op niet-Nederlandse schepen werd aangevoerd. Veel van die schepen waren echter na 1914 niet meer beschikbaar.³⁸ In maart 1915 sloot de Nederlandse regering daarom een akkoord met alle grote Nederlandse rederijen waarbij de laatste beloofden om gedurende zeven maanden een bepaalde hoeveelheid scheepsruimte te reserveren om tegen vaste (lage) vrachtprijzen graan in de vs te halen. De RL en de SMN betoogden – ietwat overdreven, maar desondanks met succes – dat zij geen scheepsruimte konden afstaan zonder de uitvoering van het postcontract met de regering in gevaar te brengen. In plaats daarvan betaalden zij een vergoeding: de SMN Fl. 40.000,-, de kleinere RL Fl. 30.000 per maand.³⁹ Na afloop van de termijn van zeven maanden bleek echter dat de aanvoerproblematiek groter gegroeid was, terwijl de prijs van vrachtruimte op de vrije markt maar bleven stijgen: er waren simpelweg niet voldoende schepen om alles aan te voeren wat Nederland wilde hebben, zelfs niet wat het nodig had. Omdat de onderhandelingen met de reders over een nieuw vrijwillig aanbod stukliepen, besloot de regering het heft in eigen handen te nemen. Op 18 maart 1916 vaardigde zij de Schepenuitvoerwet uit, die een einde maakte

35. De export van Duitse goederen naar Indië werd door de Subcommissie A van de NOT gecontroleerd. Zie NA 2.06.097/1421: Ongetiteld en ongedateerd memorandum betreffende de werkzaamheden van de Subcommissie A, bijgevoegd bij P. Mooijman (Subcommissie A) aan Van Schermbek (NOT afd. Algemene Zaken), 8 maart 1918.

36. Kruizinga, *Overleconomie in oorlogstijd*, 182-186.

37. Jaarverslag SMN 1916, 6.

38. Flierman, *'Het centrale punt'*, 45-46.

39. Jaarverslag SMN 1915, 7; Jaarverslag RL 1915, 5; Jaarverslag RL 1916, 5; Jaarverslag SMN 1916, 7. In totaal betaalde de RL Fl. 230.445,- en de SMN Fl. 314.084,-.

aan de uiterst lucratieve verkoop aan het buitenland van in eigen land zo hard nodige scheepsruimte en tegelijkertijd de regering de mogelijkheid gaf reders te dwingen scheepsruimte ter harer beschikking te stellen tegen vaste, lage vrachtprijzen.⁴⁰ Nu ontkwamen ook RL en SMN niet aan opvoeding: in december 1916 werd de RL verplicht vijf en de SMN zelfs zes vrachtschepen aan de regering af te staan. De vordering van schepen alleen loste echter het probleem van de stijgende prijzen en dalende voorraden in Nederland niet op.⁴¹ De minister van Landbouw, Nijverheid en Handel F.E. Posthuma, verantwoordelijk voor zowel de voedseldistributie als de schepenwet, verordonneerde daarom eind november 1916 dat voortaan alle Nederlandse vrachtschepen die vanuit Indië naar het moederland voeren, 75 procent van de laadruimte moesten vullen met levensmiddelen. Dit betekende een forse aanpassing van het ladingbeleid: in 1915 bestond de thuiskomende lading van RL en SMN gezamenlijk maar voor een krappe veertig procent uit levensmiddelen.⁴²

TABEL 2 *Aantal vaarburten van Nederland naar Indië v.v., 1914-1918*

	1914		1915		1916		1917		1918	
	Mail	Vracht	Mail	Vracht	Mail	Vracht	Mail	Vracht	Mail	Vracht
Stoomvaart										
Maatschappij										
‘Nederland’	26	42/43	24	24	15	33	1/3	2/1	0	0
Rotterdamsche										
Lloyd	26	44	26	59	16/17	24/30	3/2	1	0	0

Bron: Koloniale verslagen 1914-1918, NA 2.02.21.02/838-842. *Nota bene:* Meestal maakten schepen evenveel reizen van als naar Indië. Waar dat niet het geval is, geeft het eerste getal een reis van Indië naar Nederland aan en het tweede de reis van Nederland naar Indië

Oorlogswinst

De oorlogsomstandigheden maakten de lijnvaart op Indië niet alleen moeilijker uit te voeren, maar ook veel duurder dan voor augustus 1914. De reis duurde – in verband met de ook onder het NOT-regime verplicht gebleven Brits-Franse controles – langer, materiaalkosten (o.a. voor steenkolen, levensmiddelen en staal voor scheepsbouw en -reparatie) waren hoger, en de risico’s

40. *Staatsblad* no. 139.

41. Jaarverslag SMN 1916, 5-6.

42. *Verslag omtrent handel, nijverheid en landbouw van Nederlandsch-Indië gedurende 1916*, 235. Gedurende 1915 werden in totaal 258.228 lasten lading naar Nederland vervoerd, waarvan 99.713 bestonden uit voedingsmiddelen.



Afb. 1 De Nederlandse koopvaardijvloot werd na februari 1915 op last van de regering en na onderling overleg van alle rederijen uitgerust met zogenaamde neutraliteitskenmerken, die ook van ruime afstand of door een periscoop goed te zien waren. Zo werd de 'Luna' van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij uitgerust met een grote Nederlandse vlag op de boeg en de scheepsnaam en de plaats van herkomst op het middenschip. Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam.

significant groter.⁴³ Was varen in oorlogstijd al een inherent gevaarlijke bezigheid, de Britse regering had ze nog onplezieriger gemaakt door in oktober 1914 zeemijnen in de Noordzee te zaaien. Deze mijnen waren weliswaar verankerd, maar raakten nogal eens los om daarna over zee te gaan zwerfen. Eén van deze zwervers deed op 22 september 1915 het SMN-mailschip 'Koningin Emma' zinken, overigens zonder dat er dodelijke slachtoffers vielen.⁴⁴ Bovendien openden vanaf februari 1915 Duitse duikboten de jacht op geallieerde handelsschepen, waarbij zo nu en dan ook een neutraal schip door een torpedo getroffen werd.⁴⁵ Dat lot trof in maart 1916 bijvoorbeeld de 'Palembang' van de RL. Naast de gevaren die dit opleverde voor de bemanning en de weinige passagiers die de oversteek waagden zorgde dit voor hoge vervangings- en verzekeringskosten, waarvoor SMN en RL steeds meer geld opzij

43. Zie bijvoorbeeld GAR 451.01/7; RvC 16 februari 1915; RvC 15 april 1915; Jaarverslag SMN 1916, 9; Jaarverslag SMN 1917, 9; Jaarverslag SMN 1918, 10. De verlengde reisroute via Kaap de Goede Hoop had natuurlijk ook een negatief effect op de bedrijfsfinanciën.

44. Jaarverslag SMN 1915, 6.

45. Kruizinga, *Overlegeconomie in oorlogstijd*, 77-78.

zetten.⁴⁶ Een derde extra kostenpost vormde het feit dat SMN en RL, ondanks het feit dat de passagiersmarkt vrijwel volledig was ingestort, toch volgens de vooroorlogse dienstregeling ‘mail’-schepen varen. Zij moesten immers voldoen aan de voorwaarden van het met de Nederlandse regering gesloten postcontract. Bovendien werden deze schepen gebruikt om door de oorlog overvallen en gestrande passagiers (zoals Nederlandse toeristen in Italië en Indische pelgrims in Djeddah) naar huis te vervoeren: reizen die forse verliezen opleverden.⁴⁷

Om te compenseren voor de hogere vaarkosten, de langere reisroute en de scheepsruimte die zij aan de Nederlandse regering moesten afstaan, besloten SMN en RL, overigens zoals altijd in nauw overleg met elkaar, regelmatig de vrachttarieven te verhogen. Van veel goederen was de vrachtprijs in juli 1916 ten opzichte van 1 januari 1915 verdubbeld, in sommige gevallen zelfs verdrievoudigd.⁴⁸

TABEL 3 *Vrachten (fl.) voor het vervoer van Indische goederen naar Nederland*

	1-1-1915	1-7-1915	31-12-1915	1-7-1916	31-12-1916	31-12-1917
Kopra (1200 kg.)	55,5	90	120	168	165	242
Gepelde rijst (1800 kg.)	82,5	110	150	250	250	327
Rijst (2000 kg.)	60	90	108	150	225	333
Thee (m ³)	31,5	42	50,5	61	67,5	122,5
Rubber (m ³)	40,5	54	59,5	71,5	67,5	110

Bron: *Verslag omtrent handel, nijverheid en landbouw van Nederlandsch-Indië*, edities 1915-1917 (Batavia 1916-1918)

De hoge winstcijfers van SMN en RL (zie tabel 4) suggereren echter dat de vrachtverhogingen niet alleen bedoeld waren om verliezen te compenseren. In principe hadden SMN en RL namelijk alle vrijheid om zelf de vrachtprijzen vast te stellen: zij hadden geen last meer van concurrentie van de Duitse, en een stuk minder van de Britse lijnen. En omdat het aanbod aan scheepsruimte tussen Indië en Nederland sterk was gedaald, terwijl de vraag naar goederen op pijl was gebleven (in veel gevallen zelfs gestegen!) steeg de vrachtprijs op de route tussen Nederland en haar voornaamste kolonie flink.

De gegevens over de winsten van de SMN en de RL, gepresenteerd in tabel 4, zijn ontleend aan de jaarverslagen van de ondernemingen. Helaas bete-

46. Jaarverslag SMN 1917, 6-7; GAR 451.01/7: RvC 4 november 1915 en 20 april 1916

47. GAR 451.01/7: RvC 4 november 1915.

48. NA 2.20.23/514: ‘Nota over 1914’, 3. Zo werd op 12 augustus 1914 werd de vrachtprijs voor alle goederen (behalve tabak) met 20 procent verhoogd. Op 20 november 1914 volgde een nieuwe verhoging van 10 procent, op 16 december nog eens met 20, op 22 januari 1915 met 25 procent en op 25 februari nóg eens met 25 procent.

TABEL 4 *Financiële resultaten van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland'* →

	<i>Stoomvaart Maatschappij 'Nederland'</i>				
	<i>Nettowinst in prijzen van 1913</i>	<i>Nettowinst</i>	<i>Winst volgens jaarverslag</i>	<i>Maatschappelijk aandelenkapitaal (miljoenen Fl.)</i>	<i>Dividend (%)</i>
1912	2.344.980,45	2.344.980,45	4.175.198,36	16	10
1913	2.727.937,71	2.727.937,71	4.872.103,46	16	10
1914	2.116.465,28	2.116.465,28	4.976.651,76	19	7,5
1915	6.146.273,07	7.068.214,03	10.041.827,02	19	10
1916	10.404.921,43	13.318.299,43	18.594.839,97	19	15
1917	12.516.855,99	17.022.924,14	24.186.499,54	19	20
1918	27.082.148,38	43.873.080,37	53.029.635,55	20	30
1919	16.440.898,01	28.935.980,50	35.984.108,26	20	30
1920	4.480.879,31	8.692.905,87	16.702.492,49	20	20
1921	2.274.102,86	3.843.233,83	9.934.806,07	20	11

Bron: Jaarverslagen SMN en RL, 1912-1921, eigen berekeningen. Om de nettowinst uit te drukken in de waarden van 1913 heb ik gebruik gemaakt van de 'Value of the Guilder'-dataset op de website van het IISG [<http://www.iisg.nl/hpw/calculate.php>].

kent dit niet dat die cijfers boven elke twijfel verheven zijn. Tijdens de Eerste Wereldoorlog bestonden er namelijk nog geen (wettelijk vastgelegde) standaarden over financiële verslaglegging. Wel waren er, als gevolg van enkele grote boekhoudschandalen, ongeschreven regels waaraan de meeste Nederlandse bedrijven zich hielden. Zo waren de balansen van SMN en RL waarschijnlijk opgesteld volgens wat Kees Camfferman en Bob van den Brand het 'voorzichtigheidsprincipe' hebben genoemd. Dit houdt in dat de waarde van activa op de balans liever te laag dan te hoog was genoteerd, verliezen en kosten zo snel mogelijk werden genomen, en verantwoording van winsten werd uitgesteld tot realisatie daarvan zeker was. Het is dus goed mogelijk dat de eigenlijke bedrijfswinst nog wat hoger was dan in tabel 4 aangegeven, omdat definitieve realisatie van alle winst op het moment van publiceren van de jaarcijfers nog niet helemaal zeker was. Een tweede onduidelijkheid in de jaarcijfers van SMN en RL heeft te maken met het feit dat er geen post 'netto winst' in voorkomt en dat er op de winst/verliesbalans allerlei posten komen die strikt genomen weinig of niets te maken hebben met de bedrijfsactiviteiten in een bepaald boekjaar, zoals bijvoorbeeld waardevermeerdering of vermindering van activa, koersverschillen op posten in vreemde valuta of tantièmes voor directie en commissarissen. De netto winst is daarom in tabel 4 weergegeven als strikt het resultaat van de onderneming plus de ontvangen interest, minus alle afschrijvingen en de betaalde reguliere belastingen. Dit is een zuiverder methode, maar het is goed mogelijk dat bepaalde wél direct

en de Rotterdamsche Lloyd, 1912-1921

	Rotterdamsche Lloyd				
	Nettowinst in prijzen van 1913	Nettowinst	Winst volgens jaarverslag	Maatschappelijk aandelenkapitaal (miljoenen Fl.)	Dividend (%)
1912	2.192.848,27	2.192.848,27	4.278.300,12	15	10
1913	2.652.542,78	2.652.542,78	4.912.878,70	15	10
1914	1.915.511,30	1.915.511,30	4.438.255,29	15	7,5
1915	4.033.597,91	4.638.637,60	7.622.052,59	15	10
1916	9.205.385,40	11.782.893,31	15.072.022,35	15	15
1917	12.011.806,94	16.336.057,44	19.762.459,60	15	15
1918	11.481.053,31	18.599.306,37	26.410.384,27	20	25
1919	8.364.186,88	14.720.968,90	22.793.420,31	20	20
1920	2.577.527,79	5.000.403,92	12.761.802,67	20	15
1921	1.127.188,38	1.904.948,36	6.641.170,59	20	10

met de jaaromzet in verband staande posten niet apart op de jaarverslagen vermeld staan en daardoor ook niet in de herberekening van de nettowinst konden worden meegenomen.⁴⁹ Eén daarvan is de oorlogswinstbelasting van 30 procent ‘op elke vermeerdering van inkomen of winst die geacht werd het gevolg te zijn van de oorlogstoestand’.⁵⁰ Omdat de directies vermoedelijk liever niet aan de grote klok wilden hangen hoeveel oorlogswinstbelasting zij betaalden, is deze post niet in de balansen terug te vinden: vermoedelijk is zij ‘vermomd’ als reserve.⁵¹

De winst door SMN en RL behaald is dus waarschijnlijk hoger dan het beschikbare cijfermateriaal laat zien. Maar zelfs als we uitgaan van hetgeen door beide directies werd geopenbaard, blijkt dat SMN en RL Eerste Wereldoorlog significant meer geld verdienden dan in de ‘gouden’ jaren 1910-1913. Uit tabel 4 blijkt bovendien dat slechts een klein deel van de oorlogswinsten werd uitgekeerd aan aandeelhouders in de vorm van dividenden: deze waren

49. Deze analyse is ontleend aan Kees Camfferman en Bob R.C.J. van den Brand, *Jaarverslagen van Nederlandse ondernemingen van 1811 tot 2005* (Den Haag 2010), 13-15, 88-102.

50. Zie voor meer informatie H.J. Nijboer, *De wet op de oorlogswinstbelasting 1916 (Wet van den 22 juni 1916 tot heffing eener oorlogswinstbelasting)* (Den Haag 1916).

51. Bovendien was het mogelijk om achteraf bezwaar te maken tegen de belastingaanslag, zodat het mogelijk was dat op moment van publicatie van de jaarcijfers de definitieve belastingaangifte nog niet bepaald was.

weliswaar fors, maar hadden gezien de winstcijfers veel en veel hoger kunnen zijn. Het merendeel van het geld werd dus anders besteed: enerzijds investeerden beide bedrijven grote delen van de winst, terwijl aan de andere kant even driftig werd gespaard.⁵²

Beide ondernemersstrategieën waren gebaseerd op angst voor de toekomst. Zowel de SMN- als de RL-bestuurders gingen er van uit dat na de oorlog – die, verwachtten zij, onbeslist zou eindigen – een hevige concurrentiestrijd zou losbarsten. In een permanent in twee economische blokken verdeelde wereld zouden Britse en Duitse rederijen, gesteund door hun overheden, de aanval openen op neutrale vaarwateren. Zij zouden bovendien het voordeel hebben dat hun munteenheden tijdens de oorlog tegenover de gulden flink terrein had verloren, en zij dus relatief goedkoper personeel kon inhuren en scheepsbenodigdheden kon betalen. Ook Japanse scheepvaartmaatschappijen, die profiteerden van het feit dat hun land aan de ene kant deel uitmaakte van de Geallieerden, maar aan de andere kant geen vaarwateren door de gevaarlijke Noord- en Middellandse zee hoefde te maken, zouden na de oorlog de economische aanval op de Batavia Vrachten Conference openen. Daarom was het van groot belang om tijdens de oorlog maatregelen te treffen om die concurrentiestrijd te kunnen voeren.⁵³

Daarom werd flink wat geld gestoken in nieuwe of verbeterde havenfaciliteiten in Amsterdam, Rotterdam en Indië om zo het laden en lossen te versnellen waardoor de wachttijd tussen aankomst en vertrek flink verkort zou kunnen worden.⁵⁴ Verder werden investeringen gedaan in bestaande of nieuwe bedrijven die (direct of indirect) de bedrijfsmatige activiteiten of het image van de scheepvaartmaatschappijen ten goede zou komen: zo werd er geld gestoken in een nieuwe cultuurbank op Java, de Hoogovens, de Staatsmijnen en de ‘scheepvaartkundige musea’ in zowel Amsterdam als Rotterdam.⁵⁵ Daarnaast werd – vaak tegen gunstige voorwaarden – deelgenomen

52. Jaarverslag RL 1915, 6. Omdat SMN en RL een grote vrijheid hadden in het bepalen van waarde van activa en reserveposten, zijn deze uitgaven overigens moeilijk te preciseren. Uit de notulen van de RvC's van de RL en de diverse documenten die ik het SMN-archief heb gevonden, blijkt echter overduidelijk dat het merendeel van de gemaakte oorlogswinsten werden besteedt aan de investeringen in de hoofdttekst genoemd ofwel als strategische reserve werd aangemerkt.

53. GAR 451.01/7: RvC 13 oktober 1917; NA 2.20.23/514: ‘Nota over de vrachtenpolitiek der Hollandsche Stoomvaart Maatschappijen gedurende de jaren van den oorlog 1914-1919, door de Heeren P.E. Tegelberg en H.L. Bekker, resp. directeuren der Stoomvaart Maatschappijen ‘Nederland’ en ‘Rotterdamsche Lloyd’, aan Regeeringsbureaux te Batavia ingediend’, 20 maart 1919, 3-4. Cf. Jaarverslag SMN 1919, 12.

54. GAR 451.01/7: RvC 20 april 1916 en RvC 24 mei 1918; Jaarverslag SMN 1917, 9.

55. GAR 451.01/7: RvC 11 januari 1917, RvC 21 april 1917; RvC 13 oktober 1917; RvC 9 januari 1918; RvC 9 oktober 1918.

aan door zowel de Nederlandse als de Indische regeringen uitgeschreven staatsleningen.⁵⁶

Ook werd geïnvesteerd in het eigen personeel. Zij waren degenen die de oorlogsgevaaren moesten doorstaan en in sommige gevallen zelfs met de dood bekopen. De angst bestond dat zij zouden gaan staken, naar een andere scheepvaartmaatschappij zouden opstappen of op een ‘revolutionaire’ politieke partij zouden stemmen (zoals de SDAP, die al sinds jaar en dag de landelijke invoering van een achturige werkdag op het programma had staan).⁵⁷ Om aan deze ‘gevaaren’ het hoofd te bieden werd geld gestoken in het verbeteren van de arbeidsomstandigheden van het personeel. De pensioenreserves werden verhoogd en de werknemers kregen vanaf eind 1915 een ‘duurtetoeslag’: een bonus bovenop hun salaris zodat deze het door oorlogsomstandigheden gestegen prijspeil kon bijhouden.⁵⁸

Maar verreweg de grootste – en, in de ogen van de directies van SMN en RL, de belangrijkste – uitgave bestond uit de bouw van nieuwe schepen, die tijdens de oorlog verloren gegane exemplaren moesten vervangen maar vooral tot doel hadden de vrachtvloot van beide maatschappijen fors uit te breiden.⁵⁹

TABEL 5 Vlootontwikkeling van de Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’ en de Rotterdamsche Lloyd, 1912-1921

	Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’				Rotterdamsche Lloyd			
	Passagiersschepen		Vrachtschepen		Passagiersschepen		Vrachtschepen	
	Aantal	BRT	Aantal	BRT	Aantal	BRT	Aantal	BRT
1912	8	47.183	20	105.461	8	41.326	19	96.875
1913	9	61.238	23	130.651	9	50.941	18	90.966
1914	8	59.370	27	162.936	9	50.941	21	119.039
1915	8	59.370	27	162.936	9	50.941	20	113.188
1916	8	59.370	28	172.393	9	50.941	20	120.045
1917	8	59.370	31	192.201	9	50.941	21	127.178
1918	8	59.370	31	192.201	8	46.215	22	131.268
1919	8	59.370	31	192.201	9	56.106	24	150.165
1920	9	69.889	36	230.199	9	56.106	26	171.575
1921	9	69.889	37	233.832	9	56.106	27	175.453

Bron: Jaarverslagen SMN en RL, 1912-1921, eigen berekeningen.

56. GAR 45I.01/7: RvC 16 februari 1915 en RvC 15 november 1916.

57. Delprat, *Journal*, 18-19.

58. GAR 45I.01/7: RvC 4 november 1915; Jaarverslag SMN 1916, II.

59. GAR 45I.01/7: RvC 15 april 1915; RvC 20 april 1916; RvC 9 januari 1918.

Deze schepen waren bovendien niet alleen bedoeld voor de ‘hoofdlijn’ tussen Nederland en Indië. Het feit dat Duitse handelsschepen helemaal niet konden uitvaren en Britse voor een belangrijk deel gevorderd waren door de regering, schiep mogelijkheden om het lijnennet uit te breiden. Zo onderhielden de DADG en de *Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft ‘Hansa’* voor de oorlog een lijn tussen Java en New York, die vooral geënt was op het transport van petroleum: daartoe hadden beide lijnen een uiterst lucratief contract gesloten met het Amerikaanse *Standard Oil* en *Vacuum Oil*. Al voor de oorlog hadden SMN en RL hun ogen op de lijn laten vallen, maar in oktober 1914 grepen zij – mede in de veronderstelling dat er voorlopig geen verbetering zou komen in de handel tussen Indië en Europa – de kans met beide handen aan het petroleumvervoer over te nemen én een alternatieve handelsroute van en naar Indië te openen buiten het bereik van de geallieerde marine.⁶⁰ Naast deze Java-New York Lijn – die zo goed liep dat de dienstregeling in de loop van 1915 werd veranderd in een vierwekelijkse – werd in december 1915 ook de Java-Pacific Lijn opgezet: een vrachtverbinding tussen Japan, Manilla, Java en Hongkong naar de westkust van de vs, waaraan later nog afvaarten op Zuid-Afrika werden toegevoegd. Naar deze bestemmingen konden goederen vervoerd waarvoor in Europa geen verkoopmogelijkheid meer bestond. Maar bovenal was het uitbreidingsbeleid gestoeld op de vrees dat als SMN en RL hun vleugels niet zouden uitslaan, Duitse, Britse of Japanse concurrenten na afloop van de oorlog de ‘Indische lijnen’ totaal zouden overvleugelen, waardoor ook het vervoer tussen Indië en Europa in hun handen zou vallen.⁶¹

Naast fors investeren namen SMN en RL de gelegenheid te baat om een flinke buffer op te bouwen, die moest dienen als ‘oorlogskas’ voor de naoorlogse concurrentiestrijd, om onverwachte arbeidsonrust aan te pakken en/of om verdere verliezen in oorlogstijd op te vangen. Zo groeide het reservefonds van de SMN van 2,9 miljoen gulden in 1913 naar 18,4 miljoen in 1913 en dat van de RL van 1,8 tot 16 miljoen.⁶² Ook betaalden beide bedrijven in hoog tempo de voor de oorlog aangegeane leningen af.⁶³ Tenslotte besloten zowel SMN als RL tijdens de oorlog, profiterend van de gunstige koers van hun aandelen op de Nederlandse aandelenbeurzen, het maatschappelijk aandelenkapitaal uit te breiden, eveneens met als doel zo veel mogelijk financiële slagkracht te hebben voor de verwachte moeilijkheden ná de oorlog.⁶⁴

60. GAR 451.01/6: Directie RL aan RvC RL, 4 juli 1912; GAR 451.01/7: RvC RL 23 oktober 1913, Directie RL aan RvC RL 25 september 1914; Cf. Delprat, *Journal*, 17.

61. Jaarverslag SMN 1916, 7; Jaarverslag SMN 1917, 6.

62. Jaarverslag SMN 1913, 7; Jaarverslag SMN 1918, 14; Jaarverslag RL 1913, 6; Jaarverslag RL 1918, 8. Uitgedrukt in guldens van 1913 was het SMN-reservefonds in 1918 11,4 miljoen gulden groot, en dat van de RL 9,9 miljoen gulden.

63. GAR 451.01/7: RvC 15 november 1916.

64. GAR 451.01/7: RvC 9 januari 1918, RvC 9 oktober 1918.

Indische ruzies

Het financiële succes van de SMN en de RL in de eerste jaren van de Eerste Wereldoorlog (de periode 1914-1916) zorgde in Indië voor scheve ogen. Producenten en handelshuizen die afhankelijk waren van de schepen van de Indische lijnen voor transport naar Europa vonden namelijk dat die grote winsten ten dele op hun ruggen werden behaald. Hun kritiek richtte zich op drie, aan elkaar gerelateerde, punten: scheepsruimte, vrachtprijzen en de monopoliepositie van de ‘Indische lijnen’.

De klachten over ter beschikking gestelde tonnage waren in Indië wellicht het wijdst verspreid. Zo werd het de SMN en RL zeer kwalijk genomen dat zij, toen de Indische exporthandel zich na de oprichting van de NOT begon te herstellen, onvoldoende scheepsruimte ter beschikking van de Indische vaart hadden gesteld. Erger nog was het feit dat de SMN en RL nieuwe lijnen hadden geopend en die door vrachtschepen werden bevaren die juist voor het transport van goederen tussen Indië en Europa zo hard nodig waren! Bovendien moest voor de schamele hoeveelheid vrachtruimte die SMN en RL inzetten ook nog eens de hoofdprijs worden betaald. Dit was des te onverteerbaarder omdat Indische bedrijven sinds augustus 1914 eigenlijk geen keus hadden dan met de SMN en de RL in zee te gaan. Britse en Duitse concurrentie was goeddeels uitgevallen, terwijl het *rabat*-systeem het erg lastig maakte om met niet aan de Batavia Vrachten Conference gelieerde ‘outsiders’ in zee te gaan. Immers: hoe hoger de vrachtprijs, des te hoger de korting die bij de volgende lading uitbetaald werd. Deze korting werd echter niet uitgekeerd als er met een andere maatschappij dan de SMN of RL gevaren werd.⁶⁵

Op 2 maart 1915 werd daarom door het bestuur van de Handels-Vereeniging van Batavia een ‘protest-vergadering’ bijeen geroepen voor iedereen die klachten had over het beleid van SMN en RL. Daarin riepen bestuursleden en andere belanghebbenden de in Nederland gevestigde directies van de Indische lijnen op om bij het bepalen van hun vrachtpolitiek en het inzetten van scheepsruimte meer rekening te houden met de belangen van de kolonie. Zouden zij dat nalaten, dan zou dit invloedrijke lichaam het Indisch gouvernement petitioneren om de overheidssteun voor SMN en RL in te trekken en zodoende een einde te maken aan hun van staatswege gesteunde monopolie. Ook werd een klachtenbrief naar de Minister van Koloniën in Den Haag gestuurd om zo de aandacht van de Nederlandse regering op de kwestie te vestigen.⁶⁶

65. NA 2.20.23/514: ‘Het Goederenvervoer van Ned.-Indië herwaarts’, 20-22, 52-55.

66. NA 2.20.23/514: Memorandum ‘Vergadering van belanghebbenden bij den Exporthandel en de Scheepvaart gehouden op Woensdag 10 maart 1915 des namiddags ten 3 uur in het lokaal der Handelsvereniging’, n.d.

Als antwoord op de door die brief ook in Den Haag ontstane beroering stuurden de directies van RL en SMN op 17 april 1915 gezamenlijk een petitie aan de regering, waarin zij hun gevoerde politiek verdedigden. Zij wezen daarin op het feit dat directe communicatie met Indië sinds augustus 1914 veel moeilijker was geworden: de Britse en Franse telegraafkabels mochten alleen gebruikt worden als berichten vooraf aan de censor werden voorgelegd, hetgeen met grote vertragingen gepaard ging. Dit maakte het erg moeilijk om *à la minute* te reageren op veranderingen in het Indische ladingaanbod. Daarom had het bericht dat het ladingaanbod in Indië eind 1914 en (vooral) begin 1915 weer was aangetrokken hen te laat bereikt. Ook stelden zij dat de vrachtprijzen weliswaar verhoogd waren, maar dat die verhoging noodzakelijk was in verband met gestegen kosten.⁶⁷

De Indische zakenwereld was echter bepaald niet tevreden met deze uitleg, waarin niet eens alle punten van kritiek werden gepareerd. Om de situatie te sussen stuurden SMN en RL daarom ex-кPM-directeur L.J. Lambach naar Batavia als bemiddelaar. Hij zei daar namens de Indische lijnen toe dat er voortaan sneller rabat uitbetaald zou worden en dat bepaalde vrachten met 'outsiders' mochten worden vervoerd. Het eerste was een zoethoudertje, het laatste een loze belofte: zij gold alleen voor die goederen (zoals Deli-tabak) waarvoor ook op de vrije markt nauwelijks scheepsruimte te vinden was. Lambach wees daarnaast zeer stellig elke 'Indische' invloed in de besluitvorming af. Hij betoogde dat de beschikbaarstelling van scheepsruimte in Indië vooral afhing van de situatie in Europa en dat vooral de NOT, de Britse regering en Den Haag daarop van invloed waren. Bovendien was het beleid van de directies van SMN en RL niet alleen gericht op het hier en nu (lees: de kortzichtige eisen van de 'protest vergadering'), maar toch ook op de (naoorlogse) toekomst: iets waar men in Indië totaal geen oog voor leek te hebben.⁶⁸

De bemiddelingspoging, die al snel ontaardde in wederzijdse beschuldigingen, bracht beide partijen niet dichterbij elkaar. Sterker nog: het conflict escaleerde omdat ook anderen er zich mee gingen bemoeien. Toen begin 1916 de SMN- en RL-directies, in een ultieme poging de Indische kritiek het zwijgen op te leggen, cijfers publiceerden waaruit bleek dat zij in 1915 meer scheepsruimte voor de Indische vaart ter beschikking hadden gesteld dan in het vooroorlogse topjaar 1913 (vgl. tabel 2), leek zij het pleit te hebben gewonnen. De publicatie ontlokte minister Posthuma in de Kamer namelijk

67. NA 2.20.23/514: Directie RL aan Th. Pleyte, 17 april 1915, bijlage bij 'Nota over de vrachtenpolitiek der Hollandsche Stoomvaart Maatschappijen gedurende de jaren van den oorlog 1914-1919, door de Heeren P.E. Tegelberg en H.L. Bekker, resp. directeurs der Stoomvaart Maatschappijen 'Nederland' en 'Rotterdamsche Lloyd', aan Regeeringsbureaux te Batavia ingediend', 20 maart 1919.

68. NA 2.20.23/514: 'Verhouding tot andere Maatschappijen in het thuiskomend goederenverkeer', 41.

de uitspraak dat, wat hem betrof, ‘al het mogelijke is en wordt gedaan om de noodige scheepsruimte tegen redelijken prijs in Indië beschikbaar te stellen’.⁶⁹ Het gouvernement in Batavia deelde de zienswijze van de minister echter niet en leek zelfs partij te kiezen tegen Den Haag en vóór de Batavia-sche Handels-Vereeniging. Zij lanceerde in 1916 plannen voor een permanent Indisch regeringsbureau dat de scheepvaart van en naar Indië scherper in de gaten zou moeten houden. Bovendien traineerde zij onderhandelingen over levering van steenkolen aan uit de Ombilin-staatsmijnen aan SMN- en RL-schepen om zo druk op de directies te zetten om aan de wensen van het Indische bedrijfsleven tegemoet te komen.⁷⁰ Opvallend genoeg schaarde ook de Koninklijke Paketvaart Maatschappij, toch een *joint venture* van SMN en RL, zich in het kamp van haar tegenstanders. De KPM-directie vond het oneerlijk dat zij hogere kosten moest maken – het gebrek aan scheepsruimte op de vaart naar Europa zorgde voor meerkosten in op- en overslag – zonder dat zij mocht meeprofiteren van de hoge vrachtprijzen die SMN en RL vroegen.⁷¹ De Indische Lijnen wezen er echter op, dat het uiteindelijk ook niet in het belang van de KPM om de nieuw opgezette lijnen weer te verlaten, de vrachtprijzen te verlagen of een deel van de winst naar Indië te sluizen. Uiteindelijk was het namelijk in het belang van zowel Nederland als Indië dat de scheepvaartverbinding tussen kolonie en moederland in eigen handen bleef. Daarom moesten SMN en RL zoveel mogelijk zelf de beschikking houden over de in de oorlog verdiende miljoenen om te sparen of te investeren:

Waar de Japanner en ook de Engelschman in staat is zulke afschrijvingen te doen, daar zullen ook wij daartoe in staat moeten zijn. In moeilijke tijden is het voor de scheepvaart een ‘survival of the fittest’; de reederij, die daar geen rekening mede houdt, gaat op den duur te gronde.⁷²

Uit dit citaat blijkt nogmaals dat de directies van SMN en RL meenden dat investeren in nieuwe schepen en lijnen en het aanleggen van forse reserves een kwestie van noodzaak was. In Indië werd het beleid van SMN en RL echter gezien als een demasqué: in plaats van zich, net als bijvoorbeeld de KPM, te richten op het bevorderen van de belangen van Indië, kozen de ‘Indische

69. NA 2.20.23/514: ‘De Vaart van Java naar Europa in de eerste oorlogsmaanden’, ‘bij p. 4’.

70. NA 2.20.23/514: ‘Nota over de vrachtenpolitiek der Hollandsche Stoomvaart Maatschappijen gedurende de jaren van den oorlog 1914-1919, door de Heeren P.E. Tegelberg en H.L. Bekker, resp. directeuren der Stoomvaart Maatschappijen ‘Nederland’ en ‘Rotterdamsche Lloyd’, aan Regeeringsbureaux te Batavia ingediend’, 20 maart 1919, 1.

71. NA 2.20.23/514: ‘De Vaart van Java naar Europa in de eerste oorlogsmaanden’, 41-45.

72. NA 2.20.23/514: ‘Nota over de vrachtenpolitiek der Hollandsche Stoomvaart Maatschappijen gedurende de jaren van den oorlog 1914-1919, door de Heeren P.E. Tegelberg en H.L. Bekker, resp. directeuren der Stoomvaart Maatschappijen ‘Nederland’ en ‘Rotterdamsche Lloyd’, aan Regeeringsbureaux te Batavia ingediend’, 20 maart 1919, 3.

lijnen' voor het grote geld. Dat de Nederlandse regering het voor de scheepvaartmaatschappijen opnam in plaats van alles te doen om een zo optimale verbinding tussen moederland en kolonie te garanderen, stak daarom des te meer. Het conflict zou gedurende de laatste oorlogsjaren blijven smeu- len, maar tijdelijk ondergesneeuwd worden door het feit dat het contact tus- sen Nederland en haar kolonie door externe factoren geheel verbroken zou worden.

Het einde van de vrije vaart

In 1917 en 1918 werd de zeggenschap van SMN en RL over de eigen vloot, die de eerdere oorlogsjaren al danig was ingeperkt, tot een minimum gereduceerd. Allereerst nam de Tweede Kamer, door de regering overtuigd dat de schaarste aan levensmiddelen een nog striktere controle over de Nederlandse scheepvaartwereld eiste, op 10 januari 1917 de *Schepenvorderingswet* aan, die uitvaren simpelweg verbood behalve op een door de regering bepaalde route en met een door de regering bepaalde lading en vrachtprijs. Protesten van zowel de Nederlandse rederijen als het Indische bedrijfsleven – die hierin, niet onterecht, een opoffering van Indische aan Nederlandse belangen zagen – mochten niet baten.⁷³

De regering zou echter niet veel plezier hebben van 'haar' handelsvloot. Begin februari 1917 kondigde de Duitse regering, in een laatste wanhopige poging de handelsoorlog met de Geallieerden te winnen, namelijk aan voortaan alle handelsschepen rondom Groot-Brittannië en Frankrijk te torpederen. Daarop lieten de Geallieerden weten alleen bunkercolonen te leveren aan neutrale schepen die 'wederdiensten' leverden in de vorm van ladingvervoer ten bate van de Geallieerden, ook in de door de Duitsers tot *Kriegsgebiet* uitgeroepen zeeën. Daarmee barstte een wereldwijde strijd los om controle over scheepsruimte: de Duitsers wilden die van de zeven zeeën jagen zodat de Britten en de Fransen geen overzeese voorraden meer konden aanvoeren, terwijl de Geallieerden juist zoveel mogelijk scheepsruimte nodig hadden om de forse verliezen die hun eigen handelsvloeden leden goed te maken. Bovendien sloten de Verenigde Staten zich bij de Geallieerden aan, waarop Washington liet weten neutrale schepen geen bunkercolonen of lading meer te verstrekken zolang hun regeringen nog handel dreven met Duitsland. De Nederlandse regering had geen antwoord op de duikbootoorlog, de Britse weigering om steenkolen af te geven en het Amerikaanse handelsembargo: zij was economisch afhankelijk van zowel Duitsland als de Verenigde Staten.

73. Staatsblad no. 211. Zie ook *De Schepenvorderingswet en het belang van de scheepvaart voor den economischen toestand van Nederlandsch-Indië* (Weltevreden 1917), vooral 14-26.

Daarom gebruikte zij de Schepenvorderingswet om de reders te bevelen voorlopig het overgrote deel van de vloot thuis te houden uit angst voor conflicten met één van de oorlogvoerende partijen.⁷⁴ Alleen de Java-Bengalen Lijn kon door blijven varen, maar het vervoer op die lijn beperkte zich tot het vervoer van suiker van en rijst naar Indië.⁷⁵

Tegelijk begonnen de Nederlandse reders samen met de regering en de not onderhandelingen met de Britten en de Amerikanen. Het idee was om de Geallieerden een compromisvoorstel te doen: in ruil voor Britse bunker-kolen en een (gedeeltelijke) opheffing van het handelsembargo zou een deel van de Nederlandse scheepsruimte in geallieerde dienst mogen worden ingezet, maar wel buiten Europa – om de Duitsers niet voor het hoofd te stoten. Maar minister Posthuma lag dwars: hij vond dat Nederland zelf zoveel scheepsruimte nodig had dat er niets overschoot om de Geallieerden aan te bieden. Bovendien bekeken de Duitsers de onderhandelingen met veel misnoegen: was Nederland nog wel neutraal als het scheepsruimte aan de Geallieerden aanbood? En ook de Nederlandse reders ruzieden onderling over de aanbieding van scheepsruimte: wie zou hoeveel moeten bijdragen?⁷⁶ Door dit alles verliepen de onderhandelingen dermate traag dat de vs en Groot-Brittannië uiteindelijk het heft in eigen handen namen. Op 25 maart 1918 namen zij alle Nederlandse schepen, die hun havens binnen waren gelopen maar deze wegens gebrek aan bunker-kolen niet meer hadden kunnen verlaten, in beslag. Deze schepen – waaronder twaalf van de RL (69.020 BRT) en elf van de SMN (144.474 BRT) – werden vervolgens onder eigen vlag en met eigen bemanning als bevoorradingschip of hulpkruiser uitgerust.⁷⁷ Overigens betaalden Britten en Amerikanen voor deze tijdelijke inbeslagname een zeer ruime vergoeding – de RL kreeg van alleen de Britse regering zo'n 2 miljoen gulden per maand – zodat de bedrijfsresultaten bepaald niet onder de inbeslagname leden, zoals ook blijkt uit tabel 4.⁷⁸

Ondanks het feit dat de rekwisitie hen bepaald geen windeieren legde, plaatste de gestremde scheepvaart de SMN en RL ook voor enkele grote problemen. Zo moesten er maatregelen getroffen worden voor het personeel, dat voor een belangrijk deel geen werk meer had. De werktijden werden ingekort om massaontslagen te voorkomen, en voor het tijdelijk personeel in de havens werden braakliggende terreinen gehuurd, die omgespit en beplant werden: de opbrengst ging deels naar de inmiddels overal opgezette regerings-distributiebureaus, deels naar de ‘landbouwers’ zelf. Tenslotte werden

74. Jaarverslag SMN 1917, 5-6

75. Jaarverslag SMN 1918, 7.

76. Kruizinga, *Overlegeconomie in oorlogstijd*, 205-248.

77. Jaarverslag RL 1917, 3-4; Jaarverslag SMN 1918, 6.

78. GAR 45I.01/7; RvC 24 mei 1918, RvC 9 oktober 1918.



Afb. 2 Het passagiersschip ss. 'Sindoro' van de Rotterdamsche Lloyd, omgebouwd als hospitaalschip. Collectie Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam.

de duurtetoeslagen regelmatig verhoogd om gelijke tred te houden met de alsmear stijgende kosten van levensonderhoud.⁷⁹

De weinige schepen die nog wel in de vaart waren vereisten ook extra zorg. Zo faciliteerde de Nederlandse regering in 1918 een ruil van gewonde Britse en Duitse krijgsgevangenen. Zij werden over de Noordzee vervoerd door de 'Sindoro' van de RL, die tevens loodsen in Rotterdam beschikbaar had gesteld als noodhospitaal. In totaal maakte de 'Sindoro' 27 overtochten, en vervoerde ongeveer 10.000 krijgsgevangenen.⁸⁰ In mei 1918 werden daarnaast de gloednieuwe 'Bengkalis' van de SMN en de 'Tabanan' van de RL inclusief bemanning door de regering opgevorderd om dienst te doen als hulpkruisers.⁸¹ Bovendien werd voor dringend passagiers- en postverkeer tussen Indië en Nederland een Java-Pacific Mail Service ingesteld tussen Java en San Francisco, vanwaar de reis eerst per trein naar New York en vervolgens weer per (onregelmatig vertrekkend) schip naar Rotterdam kon worden vervolgd.⁸²

79. Jaarverslag SMN 1917, 7; Jaarverslag SMN 1918, 7-8; Jaarverslag RL 1919, 6.

80. Jaarverslag RL 1917, 4; Jaarverslag RL 1918, 5.

81. GAR 451.01/7; RvC 24 mei 1918; Jaarverslag SMN 1918, 5; Jaarverslag RL 1920, 3.

82. Jaarverslag RL 1918, 3.

Maar wellicht het belangrijkste gevolg van de gestremde scheepvaart gedurende de laatste twee oorlogsjaren was dat de beide maatschappijen, zo leek het, rijk werden met (bijna) nietsdoen. Zij verdienden het merendeel van hun geld met de Brits-Amerikaanse rekwisitie, terwijl de vrachtprijzen op die paar routes die nog vrij begaanbaar waren tot astronomische hoogten waren gestegen. Omdat de gerekwireerde schepen niet alleen veel opleverden ook nog eens niets kosten – verzekeringen, onderhoud, reparaties en zelfs vervanging werden door de Geallieerden betaald – stegen de winsten in 1918 zelfs tot ongekeerde hoogten (zie tabel 4). Dat geld werd vervolgens – nog altijd met het oog op de naoorlogse concurrentiestrijd – geïnvesteerd, met name in nieuwe schepen. Was het in de eerste jaren al lastig om nieuwe schepen te kopen – veel materiaal moest, vaak met de nodige moeite, worden ingevoerd en buitenlandse scheepswerven namen geen opdrachten vanuit Nederland aan – gedurende de laatste twee oorlogsjaar waren met name ijzer en staal maar zeer mondjesmaat en dan nog tegen extreem hoge prijzen te verkrijgen.

Na de oorlog

Op 11 november 1918 eindigde de Eerste Wereldoorlog haast even plotseling als zij was begonnen. Daarmee was het duikbootgevaar onmiddellijk geweken, maar andere belemmeringen voor het scheepvaartverkeer die de oorlog had opgeworpen verdwenen pas met enige vertraging. De NOT staakte bijvoorbeeld pas op 12 juli 1919 haar werkzaamheden, nadat de Vrede van Versailles officieel een einde aan de (economische) oorlogvoering had gemaakt.⁸³ Het opruimen van alle losgeraakte zeemijnen duurde zo mogelijk nog langer.⁸⁴ Ook aan de bemoeienissen van de Geallieerden en de eigen regering kwam maar mondjesmaat een einde. De Geallieerden gaven gedurende 1919 langzamerhand de in beslag genomen schepen terug – zij bleven overigens vorstelijke vergoedingen betalen – en de Nederlandse regering zou zelfs nog tot in 1920 RL- en SMN-vrachtschepen gebruiken om voedsel en grondstoffen uit de VS aan te voeren.⁸⁵

Dat de vloot, de vrachten en de vaart langzamerhand weer in eigen handen kwamen was van groot belang voor SMN en RL. Zij wilden na het einde van de oorlog zo snel mogelijk de band met Indië herstellen, uit angst dat concurrenten haar anders voor zouden zijn.⁸⁶

Tegelijkertijd keken SMN en RL ook naar de belangen buiten de hoofdlijn Nederland-Indië. De tijdens de oorlog opgezette buitenlijnen (met uitzon-

83. Kruizinga, *Overlegeconomie in oorlogstijd*, 299-305.

84. Von Münching, *De verliezen*, 10.

85. GAR 45I.01/7: RvC 20 mei 1919.

86. Jaarverslag SMN 1919, 6-8.

dering van de tijdelijke Java-Pacific maildienst) moesten behouden blijven, evenals de lucratieve contracten met de Amerikaanse petroleumgiganten en de Deli-tabaksplanters.⁸⁷ De verwachte en zeer gevreesde concurrentie van Britse rederijen bleef echter geheel uit. Em om te voorkomen dat twee grote Japanse scheepvaartmaatschappijen hun plannen om via Indië lijnen naar Europa te ontwikkelen door zouden zetten, werden zij in 1920 opgenomen in de Batavia Vrachten Conference. Zij kregen een deel van het vrachtverkeer naar Japan toebedeeld in ruil voor de belofte de route tussen Indië met Europa met rust te laten: een voor RL en SMN uiterst gunstige regeling.⁸⁸ Wel ontstond er onverwacht stevige concurrentie op de lijn tussen Java en New York: gesteund door hun regering begonnen enkele Amerikaanse rederijen daar een tarievenstrijd. In 1923 werd echter een *conference* opgericht, de *Java-New York Rate Agreement*, die de vrachtmarkt stabiliseerde.⁸⁹

Het hele vaargebied dat tot 1918 was veroverd, bleef dus behouden. En na afloop van de Eerste Wereldoorlog viel ook nog het Duitse aandeel in de Indische vaart als een overjarige vrucht in de schoten van RL en SMN. Als vergelding voor de duikbootoorlog had Duitsland na november 1918 vrijwel al haar grote handelsschepen moeten inleveren. Het aldus ontstane vacuüm werd voor een belangrijk deel door Nederlandse bedrijven opgevuld. Om onderlinge concurrentie in de nieuwe vaargebieden uit te schakelen richtten zij in 1920 de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij (VNS) op, die als paraplu werd gebruikt om nieuwe lijnen op te zetten en te koop aangeboden Duitse schepen aan te schaffen. SMN en RL profiteerden hiervan door nieuwe lijnen van Indië naar Singapore en de Britse Zuidoost-Aziatische koloniën te openen. Al deze lijnen werden bevracht met de schepen die RL en SMN in 1914-1918 hadden besteld en waarvan een belangrijk deel pas ná de oorlog gereed kwam.⁹⁰

In de tweede helft van 1920, na anderhalf jaar overvloedig begonnen de vrachtprijzen sterk te dalen. De als gevolg van de oorlog ontstane verarming, vooral in het door een zware financiële crisis getroffen Duitsland, zorgden voor het inzakken van ladingaanbod aan beide kanten van de wereld. Daardoor kon voor de gloednieuwe schepen geen nuttig gebruik gevonden worden: zij moesten voor een belangrijk deel werkloos in Amsterdam of Batavia blijven liggen. Vanaf 1923 trok, dankzij de toenemende politieke en financiële

87. De Boer, *Blauwpijpers*, 47.

88. GAR 451.01/7: RvC 19 november 1919; Jaarverslag RL 1919, 7. Cf. à Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij*, 310-311.

89. Jaarverslag SMN 1919, 9. Cf. De Boer, *Blauwpijpers*, 48-50.

90. GAR 451.01/7: RvC 19 november 1919; RvC 29 april 1921. Cf. Delprat, *Journal*, 122-123. Een poging om ook een verbinding tussen Java, Australië en Chili te openen, mislukte echter wegens gebrek aan retourlading. Jaarverslag SMN 1920, 9.

stabiliteit op het Europese vasteland, het ladingaanbod weer aan, zodat de nieuwe schepen weer goed van pas kwamen.⁹¹

Ook de vrees voor onrust bij het personeel werd maar deels bewaarheid. Het aantal stakingen om betere arbeidsvoorwaarden af te dwingen nam in de jaren 1919-1920 inderdaad toe, maar daarna wisten de werkgevers – mede dankzij hun forse financiële reserves – de stakingskassen uit te putten en keerde de rust op het arbeidsfront weer terug.⁹² En de invoering van de achturige werkdag in 1919 bleek ook bepaald niet zo rampzalig als verwacht, omdat de gestegen arbeidsproductiviteit grotendeels kon compenseren voor verloren werkuren.⁹³

De financiële reserves die tijdens de oorlog waren aangelegd, hielpen SMN en RL dus de nieuwe lijnen te exploiteren, de tijdelijke dip van 1920-1923 te overleven, stakingen te breken, nieuwe investeringen te doen om de arbeidsproductiviteit verder te verhogen en kwamen zelfs nog van pas toen de wereldvrachtenmarkt na de beurskrach van 1929 opnieuw instortte.

Conclusie

‘Wie varen wil, zij onvervaard, doch wake voor gevaar’. Dat was het motto van SMN-oprichter Jan Boissevain dat ter zijner ere zowel de Amsterdamse kantoren als de passagiersschepen van de maatschappij sierde.⁹⁴ Het motto past ook prima bij het beleid van de SMN en haar ‘zustermaatschappij’ RL voerde tijdens de Eerste Wereldoorlog. Want tot en met 1916 hadden beide maatschappijen, in tegenstelling tot wat eerder is beweerd, wel degelijk ruimte voor het voeren van eigen beleid. Daarna werd de koers vooral door de Nederlandse regering, maar vooral door de Geallieerden uitgezet, culminerend in de inbeslagname van een belangrijk deel van de vloot in maart 1918.

Het door SMN en RL gevoerde vaar- en vrachtbeleid leverde beide bedrijven zeer veel geld op.⁹⁵ Zij profiteerden daarbij allereerst, net als veel andere Nederlandse bedrijven, van de afwezigheid van concurrentie. Zij verkregen daardoor een bijna-monopolie op de vaart tussen Nederland en Indië, hetgeen ze gebruikten om de vrachtprijzen naar eigen inzicht te verhogen. Die vrachten zorgden voor de hoge oorlogswinsten, net als bij hun Noorse, Deense en

91. Brugmans, *Tachtig jaar*, 35, 55; De Boer, *Centenary*, 8-9; Flierman, ‘*Het centrale punt*’, 58-59.

92. Ivo Kuypers, *In de schaduw van de grote oorlog. De Nederlandse arbeidersbeweging en de overheid, 1914-1918* (Amsterdam 2002) 247-251.

93. Jaarverslag RL 1920, 4. Cf. Lex Heerma van Voss, *Kosten van arbeidstijdverkorting. De achturedag in de jaren twintig* (Proefschrift Rijksuniversiteit Utrecht 1991) 458-572.

94. Delprat, *Journal*, 15.

95. De SMN profiteerde meer dan de RL, omdat van de eerste meer scheepsruimte was gerekwireerd.

Japanse tegenhangers. Daarbij hadden RI en SMN nog het relatieve voordeel dat ze, in tegenstelling tot met name de Noren, tijdens de oorlog maar relatief weinig scheepsruimte verloren.

De oorlogswinsten werden besteed op een manier die maar moeilijk verenigbaar is met de 'long purse', die voor Nederlandse scheepvaartmaatschappijen zo typisch zou zijn. Zo werd er een uitbreidingsprogramma gestart dat zijn weerga niet kende, zodat de bedrijven voorbereid waren op de grote concurrentiestrijd die na de oorlog zou losbarsten. Goed beschouwd werden er schepen gebouwd zonder dat men van te voren al te concrete ideeën had over waar die schepen zouden worden ingezet: een beleid dat 'onvervaard', en bepaald niet behoedzaam mag worden genoemd. Men nam forse risico's, zeker omdat het merendeel van de schepen die men bestelde pas ná de oorlog klaar zouden zijn, om de naoorlogse concurrentie (het belangrijkste 'gevaar' waarvoor gewaakt moest worden) voor te kunnen zijn.

Opvallend werd het Nederlandse spookbeeld van naoorlogse concurrentie in Indië niet gedeeld. Het beleid van SMN en RI zorgde daarom voor grote onrust in Batavia. Waarom investeerden de beide maatschappijen in schepen en nieuwe lijnen zonder dat de hoofdlijn adequaat werd voorzien van tonnage? Waarom stelden ze zich niet meer op als de KPM, een bedrijf dat terdege beseftte dat het een belangrijke rol speelde in de handhaving van Nederlands gezag en prestige in de archipel? Maar SMN en RI hadden, behalve het onderhoud van het postcontract, geen formele verplichtingen ten opzichte van Den Haag. En de regering liet weten geen problemen te zien met het beleid van SMN en RI. Sterker nog, zij zou in 1917 zelfs het merendeel van de scheepsruimte op de route naar Indië vorderen voor gebruik in Europa. Het feit dat de maatschappijen die de verbinding tussen moederland en kolonie moesten onderhouden daartoe in oorlogstijd niet ten volle bereid waren – en ook niet door Den Haag werden gedwongen – zal in Indië het besef hebben gecreëerd dat haar belangen bepaald niet zo gelijk waren aan die vanuit het moederland als voor 1914 zo vaak werd beweerd. Na de oorlog zou dit voor de nationalistische bewegingen – maar ook voor vele andere Indiërs – een belangrijk argument worden om meer zelfstandigheid te eisen.⁹⁶ En hoewel SMN en RI vlak na de oorlog een permanente afvaardiging naar Indië stuurden om de ontstane onvrede over hun beleid tijdens de oorlog weg te nemen en beter de vinger aan de Bataviase pols te kunnen houden, lukte het niet het vooroorlogse vertrouwen te herstellen. Dit alles, zo vermoed ik, zal Indische afschepers hebben gestimuleerd om elders transportmogelijkheden en markten te zoeken.⁹⁷

96. Zie bijvoorbeeld Kees van Dijk, *The Netherlands Indies and the Great War, 1914-1918* (Leiden 2007) 616-630.

97. Delprat, *Journal*, 18, 48-49.

Zoals ik heb laten zien kwamen de verwachtingen waarop de SMN en de RL hun beleid tijdens de oorlog baseerden maar zeer ten dele uit. De grote concurrentieslag liet op zich wachten, waardoor SMN en RL zeer veel extra schepen en een sterk uitgebreid lijnennet – waarvoor verder niet meer gevochten hoefde te worden – tot hun beschikking hadden. Na de oorlog konden bovendien Duitse lijnen en schepen worden overgenomen, zonder dat de bodem van de goed gevulde ‘oorlogskas’ in zicht kwam. Zo profiteerden beide lijnen gedurende het hele interbellum nog van de onbedoelde gevolgen van hun tijdens de Eerste Wereldoorlog gevoerde beleid: een ultramoderne vloot en voldoende geld om crises te lijf te gaan. Het feit dat SMN en RL zo sterk konden uitbreiden had ten slotte als belangrijk gevolg dat de ‘hoofdlijn’ tussen Nederland en Indië relatief aan belang inboette en de ‘bijlijnen’ de economische integratie van de archipel in de Pacific verder versterkten.

Over de auteur

Samuël Kruizinga (1980) studeerde Nieuwste geschiedenis aan de Universiteiten van Leiden, Parijs en Oxford. Hij promoveerde in 2011 aan de Universiteit van Amsterdam op het proefschrift *Economische politiek. De Nederlandsche Overzee Trustmaatschappij (1914-1919) en de Eerste Wereldoorlog*, dat in 2012 in een handelseditie (onder de titel *Overlegeconomie in oorlogstijd*) is verschenen bij Walburg Pers. Hij houdt zich vooral bezig met de Eerste Wereldoorlog en haar wereldwijde economische, politieke en sociale gevolgen, en is als universitair docent Nieuwste Geschiedenis verbonden aan de Universiteit van Amsterdam.

E-mail: S.F.Kruizinga@uva.nl.